

**VO(EU) 2018/395 mit Einarbeitung
BFCL (04.03.2020) (in rot) und AMC / GM**

In diesem Dokument sind die Änderungen in der VO(EU) 2018/395 durch die Einführung der BFCL-Regeln zum 08.04.2020 rot eingefügt.

Darüber hinaus sind die deutsch übersetzten AMC / GM zu den Regeln jeweils bei den Regelungen der Verordnung mit aufgeführt.

Mit dieser nicht amtlichen Übersetzung sollte es einfacher möglich sein, den Text der Verordnung im Zusammenhang mit den dazu erlassenen AMC / GM zu lesen.

Herausgegeben von
Josef Stöhr und Axel Ockelmann
Ohne Anspruch auf Vollständigkeit und zutreffende Übersetzung

Anregungen dazu gerne an
jstoehr@t-online.de
oder
ao@ballonreisen.de

Stand: 2021-06-01

Hinweis:

Die deutsche Übersetzung der AMC / GM wäre eigentlich Sache der Behörden. Weder das zuständige Bundesministerium noch eine Landesluftfahrtbehörde haben aber bisher eine „amtliche“ Übersetzung herausgegeben.

Die hier vorliegende Übersetzung der AMC / GM ist keine „amtliche Übersetzung“, sondern dient nur der Erleichterung bei der Beachtung der VO(EU) 2018/395.

VO(EU) 2018/395 mit Einarbeitung BFCL (04.03.2020) (in rot) und AMC / GM zu BFCL

Durch die DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/357 DER KOMMISSION vom 4. März 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/395 in Bezug auf Ballonpilotenlizenzen sind die Lizenzrechtlichen Vorschriften aus der VO 1178-2011 in die VO(EU) 2018/395 aufgenommen worden. Damit erhält die VO(EU) 2018/395 folgende Fassung:

Bemerkung:

Änderungen (in rot) und Streichungen durch die DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/357

~~**VERORDNUNG (EU) 2018/395 DER KOMMISSION vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**~~
„Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates“.

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5, in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu erlassen, um die Bedingungen für den sicheren Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 festzulegen, soweit diese Luftfahrzeuge die Bedingungen des Artikels 4 Absatz 1 Buchstaben b und c der genannten Verordnung erfüllen.
- (2) In Anbetracht des besonderen Charakters des Flugbetriebs mit Ballonen bedarf es spezieller Flugbetriebsvorschriften in einer eigenständigen Verordnung. Diese Vorschriften sollten sich auf die allgemeinen Vorschriften für den Flugbetrieb in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽²⁾ gründen, jedoch neu gegliedert und vereinfacht werden, damit sichergestellt ist, dass sie angemessen sind und ihnen ein risikobasierter Ansatz zugrunde liegt, und gleichzeitig eine sichere Durchführung des Flugbetriebs mit Ballonen gewährleisten.
- (3) Die spezifischen Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sollten sich jedoch nicht auf Anforderungen bezüglich der Aufsicht über den Flugbetrieb durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erstrecken, da diese Anforderungen nicht speziell für bestimmte Flugbetriebstätigkeiten, sondern übergreifend für sämtliche derartige Tätigkeiten gelten. Hinsichtlich der Aufsicht sollten daher die Anforderungen des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und des Anhangs II der genannten Verordnung weiterhin auch in Bezug auf den Flugbetrieb mit Ballonen gelten.
- (4) Im Interesse der Sicherheit und zur Gewährleistung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 müssen alle Betreiber von Ballonen, die unter diese Verordnung fallen, mit Ausnahme von Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieben mit bestimmtem Flugbetrieb, einer Reihe grundlegender Anforderungen unterliegen.
- (5) Um Fahrgäste in Ballonen zusätzlich zu schützen, sollten für Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen durchführen, bestimmte zusätzliche Anforderungen vorgesehen werden, die zusätzlich zu den grundlegenden Anforderungen gelten sollten.

- (6) Diese zusätzlichen Anforderungen sollten dem weniger komplexen Charakter des gewerblichen Flugbetriebs mit Ballonen im Vergleich zu anderen Arten der gewerblichen Luftfahrt Rechnung tragen, verhältnismäßig sein und sich auf einen risikobasierten Ansatz stützen. Es ist daher angezeigt, das Erfordernis eines Zeugnisses für gewerbliche Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durch die Pflicht zur vorherigen Abgabe einer Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde zu ersetzen und detaillierte Vorschriften für die Abgabe solcher Erklärungen sowie bestimmte andere zusätzliche Anforderungen festzulegen.
- (7) Jedoch sollten in Anbetracht des vergleichsweise geringen Komplexitätsgrads und angesichts eines risikobasierten Ansatzes bestimmte Betreiber, die mit gewerblichem Flugbetrieb mit Ballonen befasst sind, von der Anforderung der Zeugniserteilung und diesen zusätzlichen Anforderungen, einschließlich der Anforderung der vorherigen Abgabe einer Erklärung, ausgenommen werden. Sie sollten stattdessen nur den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung unterliegen, die für den gesamten unter diese Verordnung fallenden Flugbetrieb mit Ballonen gelten.
- (8) Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten und jede Unterbrechung bei der Einführung der in dieser Verordnung festgelegten neuen besonderen Regelung für den Flugbetrieb mit Ballonen so weit wie möglich zu vermeiden, sollten alle Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen, die Betreibern von Ballonen im Einklang mit den geltenden Vorschriften vor dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung erteilt wurden, weiterhin gültig bleiben und für einen befristeten Zeitraum als eine gemäß dieser Verordnung abgegebene Erklärung angesehen werden. Nach Ablauf dieser Frist sollten alle Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen durchführen, eine Erklärung im Einklang mit den Bestimmungen dieser Verordnung abgeben.
- (9) Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten und allen betroffenen Beteiligten ausreichend Zeit für die Vorbereitung auf die Anwendung der neuen Regelung zu geben, sollte diese Verordnung erst ab einem geeigneten späteren Zeitpunkt gelten.
- (10) Die Agentur hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme ⁽¹⁾ gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegt.
- (11) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (1), insbesondere auf die Artikel 23, 27 und 31, in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 ist die Kommission gehalten, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen für die Festlegung der Anforderungen an Ballonpilotenlizenzen zu erlassen, soweit diese Luftfahrzeuge die Bedingungen des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii jener Verordnung erfüllen.
- (2) In Anbetracht der besonderen Art der Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen bedarf es der Festlegung spezieller diesbezüglicher Anforderungen in einer eigenständigen Verordnung. Diese Anforderungen sollten sich auf die allgemeinen, in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission (2) festgelegten Vorschriften für die Erteilung von Flugbesatzungslizenzen stützen. Allerdings sollten sie so umstrukturiert und vereinfacht

werden, dass — unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und gestützt auf einen risikoabhängigen Ansatz — sichergestellt ist, dass Ballonpiloten auch in Zukunft über die für die Ausübung ihrer Tätigkeiten und die Wahrnehmung ihrer Verantwortung notwendige Kompetenz verfügen.

- (3) Nach Artikel 12 Absatz 2a Nummer 3 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 können die Mitgliedstaaten bis zum 8. April 2020 weiterhin einzelstaatliche Lizenzvorschriften anwenden, nach denen grundlegende Pilotenrechte erlangt werden können. Einige Mitgliedstaaten haben der Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass die Beibehaltung dieser einzelstaatlichen Lizenzerteilungsvorschriften es Flugschülern ermögliche, eingeschränkte Rechte ohne Aufsicht auszuüben und grundlegende Rechte schrittweise zu erwerben, und dass durch diesen leichteren und erschwinglicheren Zugang zum Fliegen der Flugsport und die Freizeitluftfahrt gefördert würden. Die Förderung und Erleichterung des Zugangs zur allgemeinen Luftfahrt steht im Einklang mit den Zielen, die die EASA mit ihrem Fahrplan für die allgemeine Luftfahrt verfolgt und die der Schaffung eines verhältnismäßigeren, flexibleren und proaktiveren Regelungssystems dienen (3). Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, für die Zwecke der Erteilung von Ballonpilotenlizenzen (BPL) diese einzelstaatlichen Lizenzerteilungsvorschriften entsprechend den mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/430 (4) eingeführten Grundsätzen aufrechtzuerhalten. Allerdings sollten die Mitgliedstaaten die Kommission und die EASA über jeden Rückgriff auf diese Genehmigungen unterrichten. Auch sollten die Mitgliedstaaten die Verwendung dieser Genehmigungen überwachen, damit ein annehmbares Flugsicherheitsniveau aufrechterhalten wird.
- (4) Im Interesse eines reibungslosen Übergangs sollten alle auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung erteilten Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen ihre Gültigkeit behalten. Mit Hilfe von Umwandlungsberichten, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Einvernehmen mit der EASA erstellt werden, sollten vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung erteilte nationale Ballonpilotenlizenzen in auf der Grundlage dieser Verordnung erteilte Lizenzen umgewandelt werden.
- (5) Ausbildungen von Ballonpiloten nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL), die vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung begonnen wurden, sollten vollständig angerechnet werden, da sie einen gleichwertigen oder sogar größeren Ausbildungsumfang umfassen als die Ausbildungsanforderungen dieser Verordnung. Eine nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung begonnene Ausbildung sollte angerechnet und in den von den Mitgliedstaaten erstellten Anrechnungsberichten festgehalten werden.
- (6) Bestehenden Ausbildungsorganisationen sollte genügend Zeit eingeräumt werden, damit sie ihre Ausbildungsprogramme gegebenenfalls an die vereinfachten Ausbildungsanforderungen anpassen können.
- (7) Die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission (5) sollten auch mit Blick auf den Flugbetrieb mit Ballonen aktualisiert werden, um den seit der Annahme jener Verordnung gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen und einige Aspekte klarzustellen, wie die Vorlage von Erklärungen für gewerbliche Tätigkeiten.
- (8) Die in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen beruhen auf der von der EASA gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegten Stellungnahme Nr. 01/2019
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

Diese Verordnung legt detaillierte Bestimmungen für den Flugbetrieb mit Ballonen, die die Bedingungen des Artikels 4 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erfüllen, fest.

- (1) Diese Verordnung legt detaillierte Bestimmungen für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Erteilung und Aufrechterhaltung von Pilotenlizenzen und der entsprechenden Berechtigungen, Rechte und Zeugnisse für Ballone fest, sofern diese Luftfahrzeuge den Bedingungen der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii genügen.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht für Flugbetrieb mit gefesselten Gasballonen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen sowie die Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission (*), sofern die Begriffe in diesem Artikel nicht anders definiert sind.“

1. „Ballon“ (balloon): ein bemanntes Luftfahrzeug leichter als Luft, das nicht motorgetrieben ist und durch Verwendung entweder eines Gases leichter als Luft oder eines bordseitigen Brenners in der Luft gehalten wird, einschließlich Gasballone, Heißluftballone, mit Heißluft und Gas betriebene Ballone und, wenngleich motorgetrieben, Heißluft-Luftschiffe;
2. „Gasballon“ (gas balloon): ein Freiballon, bei dem der Auftrieb durch ein Gas leichter als Luft bewirkt wird;
3. „gefesselter Gasballon“ (tethered gas balloon): ein Gasballon mit einem System zur Fesselung, das den Ballon während des Betriebs kontinuierlich mit einem festen Punkt verankert;
4. „Freiballon“ (free balloon): ein Ballon, der während des Betriebs nicht kontinuierlich mit einem festen Punkt verankert ist;
5. „Heißluftballon“ (hot-air balloon): ein Freiballon, bei dem der Auftrieb durch Heißluft bewirkt wird;
6. „mit Heißluft und Gas betriebener Ballon“ (mixed balloon): ein Freiballon, bei dem der Auftrieb durch eine Kombination von Heißluft und einem nicht brennbaren Gas leichter als Luft bewirkt wird;
7. „Heißluft-Luftschiff“ (hot-air airship): ein motorgetriebener Heißluftballon, dessen Motor keinen Beitrag zum Auftrieb leistet;
- 7a. „gewerblicher Flugbetrieb“ (commercial operation): Betrieb eines Ballons gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt;
8. „Wettbewerbsfahrt“ (competition flight): jeder Flugbetrieb mit einem Ballon zur Teilnahme an Rennen oder Wettbewerben, einschließlich des Trainings für solchen Flugbetrieb und Fahrten zu und von Rennen oder Wettbewerben;
9. „Schaufahrt“ (flying display): jeder Flugbetrieb mit einem Ballon, der zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich des Trainings für solchen Flugbetrieb und Fahrten zu und von der angekündigten Veranstaltung;
- ~~„Einführungsfahrt“ (introductory flight): jeder gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführte Flugbetrieb, der aus einer Fahrt kurzer Dauer besteht, die von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission (²) zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird;~~

„Einführungsflug“ (introductory flight): jeder gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführte Flugbetrieb, der aus einer Fahrt kurzer Dauer besteht, die von einer in Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 genannten Ausbildungsorganisation oder einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird;

11. „Hauptgeschäftssitz“ (Principals place of business): der Hauptsitz oder eingetragene Sitz des Betreibers des Ballons, an dem die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle der Tätigkeiten, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, ausgeübt werden;
12. ~~„Dry-Lease-Vereinbarung“ (dry-lease agreement, Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten ohne Besatzung): eine Vereinbarung zwischen Unternehmen, wonach der Ballon unter der Verantwortung des Mieters betrieben wird.~~
„Dry-Lease-Vereinbarung“ (dry-lease agreement, Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten ohne Besatzung): eine Vereinbarung zwischen Luftfahrtakteuren, wonach der Ballon unter der Verantwortung des Mieters betrieben wird.
13. „nationale Lizenz“ (national licence): eine Pilotenlizenz, die von einem Mitgliedstaat nach nationalem Recht vor dem Geltungsbeginn von Anhang III (Teil-BFCL) dieser Verordnung oder von Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilt wurde;
14. „Teil-BFCL-Lizenz“ (Part-BFCL licence): eine Flugbesatzungslizenz, die den Anforderungen dieser Verordnung Anhang III (Teil-BFCL) genügt;
15. „Umwandlungsbericht“ (conversion report): ein Bericht, auf dessen Grundlage eine Lizenz in eine Teil-BFCL- Lizenz umgewandelt werden kann.“

Artikel 3 Flugbetrieb

- (1) Die Betreiber von Ballonen haben den Ballon gemäß den Anforderungen in Anhang II Teilabschnitt BAS zu betreiben.
Der erste Unterabsatz gilt nicht für Entwicklungs- oder Herstellungsbetriebe, die Artikel 8 und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission ⁽¹⁾ entsprechen und den Ballon im Rahmen ihrer Rechte für die Zwecke der Einführung oder Änderung von Ballonmustern betreiben.
- (2) ~~Abweichend von Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gilt die dort festgelegte Anforderung der Erlangung eines Zeugnisses nicht für Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen durchführen.~~
~~Diese Betreiber sind nur berechtigt, solchen gewerblichen Flugbetrieb durchzuführen, nachdem sie der zuständigen Behörde gegenüber erklärt haben, dass sie über die Kapazität und die Mittel zur Wahrnehmung der mit dem Betrieb des Ballons verbundenen Verantwortlichkeiten verfügen. Sie haben für die Abgabe dieser Erklärung und den Betrieb des Ballons zusätzlich zu den Anforderungen des Teilabschnitts BAS die Anforderungen des Anhangs II Teilabschnitts ADD zu erfüllen.~~
Betreiber von Ballonen dürfen gewerblichen Flugbetrieb nur durchführen, nachdem sie der zuständigen Behörde gegenüber erklärt haben, dass sie über die Kapazität und die Mittel zur Wahrnehmung der mit dem Betrieb des Ballons verbundenen Verantwortlichkeiten verfügen.
Der zweite Unterabsatz gilt nicht für Betreiber, die folgenden Flugbetrieb mit Ballonen durchführen:
Unterabsatz 1 gilt nicht für folgenden Flugbetrieb mit Ballonen:
 - a) Flugbetrieb auf Kostenteilungsbasis von vier oder weniger Personen, einschließlich des Piloten, vorausgesetzt, dass die direkten Kosten der Ballonfahrt und ein angemessener Teil der jährlichen Kosten der Lagerung, Versicherung und Instandhaltung des Ballons von allen diesen Personen geteilt werden;
 - b) Wettbewerbsfahrten oder Schaufahrten unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Fahrten beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten der Ballonfahrt und einen angemessenen Teil der jährlichen Kosten der Lagerung,

Versicherung und Instandhaltung des Ballons und dass eventuell erhaltene Preise den von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen;

- c) ~~Einführungsfahrten mit vier Personen oder weniger, einschließlich des Piloten, und Fahrten zum Zweck des Absetzens von Fallschirmspringern, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass der Ballon von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, die Fahrt keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Fahrten nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen;~~

Einführungsfahrten mit vier Personen oder weniger, einschließlich des Piloten, und Fahrten zum Zweck des Absetzens von Fallschirmspringern, die entweder von einer Ausbildungsorganisation nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat durchgeführt werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass der Ballon von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, die Fahrt keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Fahrten nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen;

- d) ~~Schulungsfahrten, die von einer Ausbildungsorganisation durchgeführt werden, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat und gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zugelassen ist.~~

Schulungsfahrten, die von einer Ausbildungsorganisation nach Artikel 10a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchgeführt werden, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat hat.

AMC UND GM ZU ARTIKELN DER VERORDNUNG DER KOMMISSION (EU) 2018/395 (Issue1)

GM1 Article 3(2)(a);(b) Flugbetrieb (Air-operations) DIREKTE KOSTEN

„Direkte Kosten“ bezeichnet die Kosten, die direkt im Zusammenhang mit einem Flug entstanden sind, z. Treibstoffkosten des Ballons und des Abruffahrzeugs, Kosten die direkt im Zusammenhang mit Flug-, Start- und Landegebühren anfallen, und Mietgebühr für einen Ballon. Für den Piloten gibt es weder Gewinn noch Gehalt

GM2 Article 3(2)(a);(b) Flugbetrieb (Air-operations) JÄHRLICHE KOSTEN

„Jährliche Kosten“ sind die Kosten eines Ballons über einen Zeitraum von einem Kalenderjahr. Für den Piloten gibt es weder Gewinn noch Gehalt.

GM1 Article 3(2)(c) Flugbetrieb (Air-operations) ORGANISATIONEN, DIE ZUR FÖRDERUNG DES LUFTSPORTS ODER DER FREIZEITLUFTFAHRT GEGRÜNDET WURDEN.

Eine „Organisation, die zur Förderung des Luftsports oder der Freizeitfliegerei gegründet wurde“ bezeichnet eine nach dem anwendbaren nationalen Recht gegründete gemeinnützige Organisation, die ausschließlich Personen zusammenbringt, die das gleiche Interesse an der allgemeinen Luftfahrt haben, um zum Vergnügen zu fliegen oder Fallschirmspringen durchzuführen.

Die Organisation sollte Ballons zur Verfügung haben.

GM2 Article 3(2)(c) Flugbetrieb (Air-operations) MARGINALE AKTIVITÄT

Der Begriff „Randtätigkeit“ sollte so verstanden werden, dass er einen sehr geringen Teil der Gesamttätigkeit einer Organisation darstellt, hauptsächlich um sich selbst zu fördern oder neue Schüler oder Mitglieder zu gewinnen. Eine Organisation, die beabsichtigt, solche Flüge als reguläre Geschäftstätigkeit anzubieten, erfüllt nicht die Randbedingungen. Auch Flüge, die ausschließlich mit dem Ziel der Erzielung von Einkommen für die Organisation organisiert werden, gelten nicht als geringfügige Aktivität.

Artikel 3a

Erteilung von Pilotenlizenzen und Tauglichkeitszeugnissen

- (1) Unbeschadet Delegierten Verordnung (EU) der Kommission müssen die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Piloten von Luftfahrzeugen den technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren genügen, die in dieser Verordnung Anhang III (Teil-BFCL) und in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang IV (Teil-MED) festgelegt sind.
- (2) Inhaber der in Anhang III (Teil-BFCL) festgelegten Lizenzen können als Ausnahme von den mit diesen Lizenzen verbundenen Rechten Fahrten nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a bis d durchführen, ohne Anhang III (Teil- BFCL) Punkt BFCL.215 genügen zu müssen.
- (3) Mitgliedstaaten können Flugschülern, die einen Lehrgang zum Erwerb einer Ballonpilotenlizenz (BPL) absolvieren, gestatten, beschränkte Rechte ohne Aufsicht auszuüben, bevor sie alle Anforderungen erfüllen, die für die Erteilung einer BPL nach Anhang III (Teil-BFCL) erforderlich sind, sofern sie alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
 - a) Der Umfang der gewährten Rechte muss auf einer von dem Mitgliedstaat vorgenommenen Sicherheitsrisikobewertung beruhen, bei der dem für die Erreichung des angestrebten Befähigungsniveaus des Piloten erforderlichen Ausbildungsumfang Rechnung getragen wird.
 - b) Die Rechte sind beschränkt auf
 - i) das Hoheitsgebiet – insgesamt oder in Teilen – des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat,
 - ii) Ballone, die in dem Mitgliedstaat eingetragen sind, der die Genehmigung erteilt hat.
 - c) Die im Rahmen der Genehmigung absolvierte Ausbildung wird dem Inhaber einer solchen Genehmigung, der die Erteilung einer BPL beantragt, auf der Grundlage einer Empfehlung einer zugelassenen Ausbildungsorganisation (ATO) oder einer erklärten Ausbildungsorganisation (DTO) angerechnet.
 - d) Der Mitgliedstaat legt der Kommission und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit alle drei Jahre Berichte und Bewertungen der Sicherheitsrisiken vor.
 - e) Der Mitgliedstaat überwacht die Nutzung der im Rahmen dieses Absatzes erteilten Genehmigungen, um ein annehmbares Maß an Flugsicherheit zu gewährleisten, und ergreift angemessene Maßnahmen, sollte er ein erhöhtes Sicherheitsrisiko feststellen oder sollten sich Sicherheitsbedenken ergeben.

Artikel 3b

Bestehende Pilotenlizenzen und einzelstaatliche Tauglichkeitszeugnisse

- (1) Teil-FCL-Lizenzen für Ballone und die damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse, die von einem Mitgliedstaat vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung erteilt wurden, gelten als gemäß dieser Verordnung erteilt. Bei der Neuerteilung von Lizenzen aus verwaltungstechnischen Gründen oder auf Antrag eines Lizenzinhabers ersetzen die Mitgliedstaaten diese Lizenzen durch Lizenzen, die dem in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang VI (Teil-ARA) festgelegten Format genügen.
- (2) Stellt ein Mitgliedstaat Lizenzen und die damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse nach Absatz 1 neu aus, muss der Mitgliedstaat, je nach Sachlage,
 - a) alle in die Teil-FCL-Lizenzen bereits eingetragenen Rechte in das neue Lizenzformat übertragen,

- b) die mit einer Teil-FCL-Lizenz verbundenen Rechte für den Fesselaufstieg in Freiballonen oder für den gewerblichen Flugbetrieb in eine Berechtigung für den Fesselaufstieg in Freiballonen oder für den gewerblichen Flugbetrieb entsprechend den Bestimmungen in Anhang III (Teil-BFCL) Punkt BFCL.200 und Punkt BFCL.215 umwandeln,
 - c) das Gültigkeitsdatum einer mit einer Teil-FCL-Lizenz verbundenen Lehrberechtigung für Fluglehrer in das Bordbuch des Piloten eintragen oder ein gleichwertiges Dokument ausstellen. Nach diesem Datum dürfen diese Piloten nur dann die mit der Lehrberechtigung verbundenen Rechte ausüben, wenn sie Anhang III (Teil- BFCL) Punkt BFCL.360 genügen.
- (3) Inhabern nationaler Lizenzen für Ballone, die von einem Mitgliedstaat erteilt wurden, bevor Anhang III (Teil- BFCL) Anwendung findet, ist es gestattet, ihre Rechte bis zum 8. April 2021 weiterhin auszuüben. Bis zu diesem Datum müssen die Mitgliedstaaten diese Lizenzen in Teil-BFCL-Lizenzen und die damit verbundenen Berechtigungen, Rechte und Zeugnisse entsprechend den Festlegungen eines Umwandlungsberichts, der den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Artikel 4 Absätze 4 und 5 genügt, umwandeln.
- (4) Einzelstaatliche Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die mit einer Lizenz nach Absatz 2 verbunden sind und von einem Mitgliedstaat vor dem Geltungsbeginn von Anhang III (Teil-BFCL) erteilt wurden, bleiben bis zum Zeitpunkt ihrer nächsten Verlängerung oder bis zum 8. April 2021 gültig, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die Verlängerung dieser Tauglichkeitszeugnisse muss den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang IV (Teil-MED) genügen.

Artikel 3c

Anrechnung einer vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung begonnenen Ausbildung

- (1) In Bezug auf die Erteilung von Teil-BFCL-Lizenzen und der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse nach Anhang III (Teil-BFCL) gilt eine Ausbildung, die vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) begonnen wurde, als im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung, sofern die BPL spätestens am 8. April 2021 erteilt wird. In diesem Fall gilt Folgendes:
- a) Die auf Ballonen der Klasse der Heißluft-Luftschiffe begonnene BPL-Ausbildung, einschließlich der entsprechenden Prüfungen, kann auf diesen Ballonen abgeschlossen werden.
 - b) Ausbildungsstunden, die auf anderen Ballonen der Heißluftballon-Klasse als der Gruppe A dieser Ballonklasse abgeschlossen wurden, werden für die Anforderung von Anhang III Punkt BFCL.130(b) vollständig angerechnet.
- (2) Eine nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung oder nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang I (Teil-FCL) begonnene Ausbildung wird für die Zwecke der Erteilung von Teil-BFCL-Lizenzen auf der Grundlage eines Anrechnungsberichts angerechnet, der von dem Mitgliedstaat im Einvernehmen mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit erstellt wurde.
- (3) Der in Absatz 2 genannte Anrechnungsbericht muss eine Darlegung des Ausbildungsumfangs sowie Angaben dazu enthalten, für welche Anforderungen bezüglich Teil-BFCL-Lizenzen eine Anrechnung gewährt wird und, falls zutreffend, welche Anforderungen der Antragsteller erfüllen muss, damit ihm eine Teil-BFCL-Lizenz erteilt werden kann. Dem Bericht müssen Kopien aller Dokumente, die als Nachweis für den Ausbildungsumfang geeignet sind, sowie der einzelstaatlichen Vorschriften und Verfahren beigefügt werden, auf deren Grundlage die Ausbildung begonnen wurde.

Artikel 3d

Ausbildungsorganisationen

- (1) Organisationen, die Ausbildungen für den Erwerb von Pilotenlizenzen nach Artikel 1 Absatz 1 anbieten, müssen den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Artikel 10a genügen.
- (2) Ausbildungsorganisationen nach Absatz 1, die vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang VII (Teil-ORA) zugelassen wurden oder

eine Erklärung nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang VIII (Teil-DTO) abgegeben haben, müssen ihre Ausbildungsprogramme gegebenenfalls bis spätestens zum 8. April 2021 angepasst haben.

Artikel 4

Übergangsbestimmungen

Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen, die Betreibern von Ballonen durch Mitgliedstaaten vor dem 8. April 2019 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 oder gemäß den Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts im Einklang mit Artikel 10 Absätze 2 und 3 und Absatz 5 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erteilt wurden, bleiben bis zum 8. Oktober 2019 gültig. Bis zum 8. Oktober 2019 sind alle Bezugnahmen in dieser Verordnung auf eine Erklärung auch als Bezugnahme auf die von Mitgliedstaaten vor dem 8. April 2019 erteilten Zeugnisse, Genehmigungen und Zulassungen zu verstehen.

Artikel 5

Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 8. April 2019.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 13. März 2018

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I
BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
[TEIL-DEF]

Für Anhang II gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen sowie die Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, sofern die Begriffe in diesem Artikel nicht anders definiert sind, und die Begriffsbestimmungen von Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.010 jener Verordnung.“

1. ~~„annehmbare Nachweisverfahren“ (acceptable means of compliance, AMC): von der Agentur festgelegte unverbindliche Standards, die veranschaulichen, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann;~~
„annehmbare Nachweisverfahren“ (acceptable means of compliance, AMC): von der Agentur festgelegte unverbindliche Standards, die veranschaulichen, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erreicht werden kann;
~~„alternative Nachweisverfahren“ (alternative means of compliance, AltMoC): Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden AMC darstellen oder neue Verfahren vorschlagen, mit denen die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann, für die die Agentur keine entsprechenden AMC festgelegt hat;~~
„alternative Nachweisverfahren“ (alternative means of compliance, AltMoC): Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden AMC darstellen oder neue Verfahren vorschlagen, mit denen die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erreicht werden kann, für die die Agentur keine entsprechenden AMC festgelegt hat.
2. „verantwortlicher Pilot“ (pilot-in-Kommando): der Führer eines Ballons, dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung der Fahrt beauftragt ist.
3. „Besatzungsmitglied“ (crew-member): eine Person, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord des Ballons bzw. in Fällen, in denen die Aufgaben in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Ballons stehen, am Boden beauftragt wurde;
4. „Flugbesatzungsmitglied“ (flight crew member): ein zugelassenes Besatzungsmitglied, das während der Flugdienstzeit mit für den Betrieb eines Luftfahrzeugs wesentlichen Aufgaben betraut wurde;
5. „psychoaktive Substanzen“ (psychoactive substances): Alkohol, Opioide, Kannabinoide, Beruhigungsmittel, Schlafmittel, Kokain, sonstige Psychostimulanzien, Halluzinogene und flüchtige Lösungsmittel, mit Ausnahme von Kaffee und Tabak;
6. „Unfall“ (accident): ein Ereignis im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Ballons, das sich zwischen dem Zeitpunkt des Beginns des Füllens des Ballons und dem Zeitpunkt der vollständigen Entleerung des Ballons ereignet, wobei:
 - a) eine Person tödliche oder schwere Verletzungen erleidet, weil sie sich im Ballon befand oder durch direkten Kontakt mit einem Teil des Ballons, einschließlich Teilen, die sich vom Ballon gelöst haben, ausgenommen jedoch Verletzungen, die eine natürliche Ursache haben oder die sie sich selbst zugefügt hat oder die ihr von einer anderen Person zugefügt worden sind;
 - b) der Ballon einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat, weshalb seine strukturelle Festigkeit, die Fahrleistung oder die Fahreigenschaften beeinträchtigt und eine größere Reparatur oder ein Austausch der beschädigten Komponente erforderlich sind; oder
 - c) der Ballon vermisst wird oder völlig unzugänglich ist;
7. „Störung“ (incident): ein Ereignis, bei dem es sich nicht um einen Unfall handelt, das mit dem Betrieb eines Ballons zusammenhängt und dessen sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;

8. „schwere Störung“ (serious incident): ein Ereignis im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Ballons, das sich zwischen dem Zeitpunkt des Beginns des Füllens des Ballons und dem Zeitpunkt der vollständigen Entleerung des Ballons ereignet, mit dem eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit verbunden war;
9. „kritische Fahrtphasen“ (critical phases of flight): der Startvorgang, die Landeanfahrt, die Fehlanfahrt, die Landung sowie etwaige andere Fahrtphasen, die der verantwortliche Pilot als kritisch für den sicheren Betrieb des Ballons erachtet;
10. „Flughandbuch“ (Aircraft Flight Manual, AFM): das Dokument, das die geltenden und genehmigten Betriebsgrenzen und Informationen betreffend den Ballon enthält;
11. „gefährliche Güter“ (dangerous goods): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter einzustufen sind;
- „11a. ‚Flugzeit‘ (flight time): die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem der Korb vom Boden abhebt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem er am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt.
12. „Gefahrgutvorschriften“ (Technical Instructions): die von der ICAO im Dokument 9284-AN/905 veröffentlichte aktuell geltende Fassung der „Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air“ (Technische Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr), einschließlich der zugehörigen Ergänzungen und Anhänge;
13. „Einsatzort“ (operating site): ein Ort, den der verantwortliche Pilot oder der Betreiber für Landung, Start oder Betrieb mit einer Außenlast auswählt;
14. „Betanken“ (refuelling): Nachfüllen von Kraftstoffzylindern oder Kraftstoffbehältern aus einer externen Quelle, ausgenommen der Austausch von Kraftstoffzylindern;
15. „Nacht“ (night): der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet;
16. „spezialisierte Ballonbetriebe“ (balloon specialised operation): jeder gewerbliche oder nichtgewerbliche Betrieb mit einem Ballon, dessen Hauptzweck nicht die Beförderung von Fahrgästen auf Aussichtsfahrten oder Erlebnisfahrten, sondern das Absetzen von Fallschirmspringern, das Ausklinken von Hängegleitern, die Durchführung von Schaufahrten, Wettbewerbsfahrten oder ähnlicher spezialisierter Tätigkeiten ist;
- 17a. ‚Ballonklasse‘ (Clash of balloons): eine Kategorisierung von Ballonen nach Maßgabe der zur Aufrechterhaltung des Fluges verwendeten Auftriebsmittel ,
- 17b. ‚Befähigungsüberprüfung‘ (proficiency check): der Nachweis der Befähigung zur Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung, gegebenenfalls einschließlich einer mündlichen Prüfung;
17. „Nutzlast“ („traffic load“): die Gesamtmasse der Fahrgäste, des Gepäcks und mitgeführter Spezialausrüstung;
18. „Ballonleermasse“ (balloon empty mass): die durch Wägung des Ballons mit der gesamten im Flughandbuch festgelegten installierten Ausrüstung ermittelte Masse;
19. „Wet-Lease-Vereinbarung“ (wet lease agreement. Vereinbarung über das Ver- oder Anmieten mit Besatzung): eine Vereinbarung zwischen Betreibern, nach der der Ballon unter der Verantwortung des Vermieters betrieben wird;
20. „gewerbliche Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen“ (commercial passenger ballooning, CPB): eine Form des gewerblichen Luftverkehrs mit einem Ballon, bei dem die Fahrgäste auf Aussichtsfahrten oder Erlebnisfahrten gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen befördert werden;
21. ~~„gewerblicher Luftverkehrsbetrieb“ (commercial air transport (CAT) operation): der Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.~~
22. „Ballongruppe“ (group of balloons): eine Kategorisierung von Ballonen nach Maßgabe der Größe oder des Rauminhalts der Hülle;

23. „praktische Prüfung‘ (skill test): der Nachweis der Befähigung für die Erteilung einer Lizenz oder Berechtigung oder die Verlängerung eines Rechts, gegebenenfalls einschließlich einer mündlichen Prüfung;
 24. „Beurteilung der Kompetenz“ (assessment of competence): der Nachweis von Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen für die Erstaussstellung, Verlängerung oder Erneuerung einer Lehrberechtigung oder Prüferberechtigung;
 25. „Alleinflug“ (solo flight): ein Flug, während der der Flugschüler alleiniger Insasse des Ballons ist;
 26. „Fesselaufstieg in Freiballonen“ (tethered flight): eine Fahrt mit einem System zur Fesselung, das den Ballon während des Betriebs mit einem festen Punkt verankert, mit Ausnahme einer Fessel, die möglicherweise als Teil des Startverfahrens verwendet wird.
-

ANHANG II
FLUGBETRIEB MIT BALLONEN
[TEIL-BOP]
TEILABSCHNITT BAS
GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DEN BETRIEB

Abschnitt 1
Allgemeine Anforderungen

BOP.BAS.001 Geltungsbereich

Gemäß Artikel 3 sind in diesem Teilabschnitt die Anforderungen festgelegt, die ein Betreiber von Ballonen erfüllen muss, bei dem es sich nicht um den Entwicklungs- oder Herstellungsbetrieb im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 handelt.

AMC1 BOP.BAS.001 Umfang

LUFTWERBUNG

Eine Fahrt mit Luftwerbung, bei der ein Logo oder eine Werbung auf dem Ballon gezeigt wird, sollte nur dann als gewerblicher Betrieb betrachtet werden, wenn:

- (a) wenn sie zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu Werbezwecken; und*
- (b) gegen Entgelt oder eine andere wertige Gegenleistung des Auftraggebers, mit oder ohne Vertragsabschluss, durchgeführt wird.*

GM1 BOP.BAS.001 Umfang

MISCHBALLONE

Mischballone werden, sofern nicht anders angegeben, gemäß den Anforderungen an Heißluftballone betrieben.

BOP.BAS.005 Zuständige Behörde

Die zuständige Behörde ist die von dem Mitgliedstaat benannte Behörde, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, bzw. in den Fällen, in denen der Betreiber über keinen Hauptgeschäftssitz verfügt, der Ort, an dem der Betreiber niedergelassen ist oder seinen Wohnsitz hat. Die Behörde unterliegt gemäß Artikel 1 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 den Anforderungen des Artikels 3 der genannten Verordnung.

BOP.BAS.010 Nachweis der Einhaltung

- ~~(a) Ein Betreiber hat nach Aufforderung durch die zuständige Behörde, die die fortlaufende Einhaltung durch den Betreiber gemäß ARO.GEN.300 Buchstabe a Nummer 2 des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüft, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung nachzuweisen.~~
- (b) Ein Betreiber muss nach Aufforderung durch die zuständige Behörde, die die fortlaufende Einhaltung durch den Betreiber nach Punkt ARO.GEN.300(a)(2) des Anhangs II (Teil-ARO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 überprüft, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung nachweisen.“**
- (c) Der Betreiber hat diese Einhaltung anhand eines der folgenden Mittel nachzuweisen:
 - 1. annehmbare Nachweisverfahren (AMC);
 - 2. alternative Nachweisverfahren (AltMoC).

BOP.BAS.015 Einführungsfahrten

Einführungsfahrten müssen:

- a) nach Sichtflugregeln bei Tag durchgeführt werden und
- b) in Bezug auf ihre Sicherheit von einer Person beaufsichtigt werden, die von der Organisation benannt wurde, die die Einführungsfahrten durchführt.

BOP.BAS.020 Sofortige Reaktion auf ein Sicherheitsproblem

~~Der Betreiber hat Folgendes umzusetzen:~~

- ~~a) von der zuständigen Behörde auferlegte Sicherheitsmaßnahmen gemäß ARO.GEN.135 Buchstabe c des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012; und~~
- ~~b) Lufttüchtigkeitsanweisungen und andere obligatorische, von der Agentur gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegebene Informationen~~

Der Betreiber muss Folgendes umsetzen:

- a) Die von der zuständigen Behörde auferlegten Sicherheitsmaßnahmen nach Punkt ARO.GEN.135(c) des Anhangs II (Teil-ARO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;**
- b) Lufttüchtigkeitsanweisungen sowie andere obligatorische, von der Agentur nach Artikel 77 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2018/1139 herausgegebene Informationen.“**

BOP.BAS.025 Benennung als verantwortlicher Pilot

~~Der Betreiber hat einen verantwortlichen Piloten zu benennen, der als verantwortlicher Pilot gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert ist.~~

Der Betreiber muss einen verantwortlichen Piloten benennen, der nach Anhang III (Teil-BFCL) befähigt ist, als verantwortlicher Pilot zu handeln.

BOP.BAS.030 Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Piloten

- a) Der verantwortliche Pilot:
 1. ist während des Ballonbetriebs für die Sicherheit des Ballons und der an Bord befindlichen Personen oder Sachen verantwortlich;
 2. ist für die Einleitung, Fortsetzung oder Beendigung einer Fahrt im Interesse der Sicherheit verantwortlich;
 3. hat die Einhaltung aller geltenden betrieblichen Verfahren und Klarlisten sicherzustellen;
 4. darf eine Fahrt nur beginnen, wenn er zu dem Ergebnis gekommen ist, dass alle Betriebsbeschränkungen wie folgt erfüllt sind:
 - i) der Ballon ist lufttüchtig;
 - ii) der Ballon ist ordnungsgemäß registriert,
 - iii) die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung der Fahrt erforderlich sind, befinden sich an Bord des Ballons und sind betriebsbereit;
 - iv) die Masse des Ballons erlaubt die Durchführung der Fahrt innerhalb der im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen;
 - v) alle Ausrüstungsgegenstände und das gesamte Gepäck sind ordnungsgemäß verladen und gesichert; und
 - vi) die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen des Ballons werden zu keinem Zeitpunkt während der Fahrt überschritten;
 5. hat sicherzustellen, dass die Vorflugkontrolle gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission ⁽¹⁾ durchgeführt wurde;
 6. ist verantwortlich für die vor der Fahrt erfolgende Einweisung der Personen, die beim Füllen und Entleeren der Ballonhülle mitwirken;
 7. ist verpflichtet, sicherzustellen, dass Personen, die beim Füllen und Entleeren der Ballonhülle mitwirken, ausreichende Schutzkleidung tragen;
 8. hat sich zu vergewissern, dass die erforderliche Notausrüstung für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich ist;
 9. hat sicherzustellen, dass niemand an Bord oder in unmittelbarer Nähe des Ballons raucht;
 10. hat die Beförderung von Personen im Ballon abzulehnen, die in einem solchen Maße unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen stehen, dass die Sicherheit des Ballons oder der darin beförderten Personen oder Sachen wahrscheinlich gefährdet wird;
 11. muss während der Fahrt jederzeit die Steuerung des Ballons innehaben, es sei denn, ein anderer Pilot übernimmt die Steuerung;
 12. hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, alle Maßnahmen zu ergreifen, die er unter den gegebenen Umständen für notwendig erachtet. In solchen

- Fällen darf er von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen, soweit dies im Interesse der Sicherheit notwendig ist
13. darf eine Fahrt nicht über den nächsten gemäß den erlaubten Wetterbedingungen möglichen Einsatzort hinaus fortsetzen, wenn seine Dienstfähigkeit aufgrund von Krankheit, Ermüdung, Sauerstoffmangel oder aus einem anderen Grund erheblich eingeschränkt ist;
 14. hat die Nutzungsdaten und alle bekannten oder vermuteten Mängel am Ballon bei Beendigung der Fahrt oder einer Serie von Fahrten im Bordbuch des Ballons aufzuzeichnen;
 15. hat bei einer schweren Störung oder einem Unfall mit dem Ballon die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Staates, in dessen Hoheitsgebiet das Ereignis eintrat, und die Notdienste des betreffenden Staates unverzüglich auf schnellstmögliche Weise zu benachrichtigen;
 16. hat bei einem widerrechtlichen Eingriff unverzüglich der zuständigen Behörde einen Bericht vorzulegen und die von dem Staat, in dessen Hoheitsgebiet der widerrechtliche Eingriff stattgefunden hat, benannte lokale Behörde zu unterrichten; und
 17. hat der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich aufgetretene gefährliche Wetter- oder Fahrtbedingungen zu melden, von denen anzunehmen ist, dass sie die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können.
- b) Der verantwortliche Pilot darf in einem Ballon nicht Dienst tun, wenn er sich in einer der folgenden Situationen befindet:
1. wenn er aus irgendeinem Grund, einschließlich Verletzung, Krankheit, Arzneimitteleinnahme, Ermüdung oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen dienstuntauglich ist oder sich anderweitig unwohl fühlt;
 2. wenn geltende medizinische Anforderungen nicht erfüllt sind.
- c) Wenn am Ballonbetrieb Besatzungsmitglieder beteiligt sind, ist der verantwortliche Pilot verpflichtet:
1. sicherzustellen, dass während kritischer Fahrphasen oder wenn er dies für erforderlich erachtet, im Interesse der Sicherheit alle Besatzungsmitglieder auf ihren zugewiesenen Plätzen verbleiben und keine Tätigkeiten durchführen, die nicht für den sicheren Betrieb des Ballons erforderlich sind;
 2. eine Fahrt nicht zu beginnen, wenn ein Besatzungsmitglied aus irgendeinem Grund, einschließlich Verletzung, Krankheit, Arzneimitteleinnahme, Ermüdung oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen dienstuntauglich ist oder sich anderweitig unwohl fühlt;
 3. eine Fahrt nicht über den nächsten gemäß den erlaubten Wetterbedingungen möglichen Einsatzort hinaus fortzusetzen, wenn die Dienstfähigkeit eines Besatzungsmitglieds aufgrund von Krankheit, Ermüdung, Sauerstoffmangel oder aus einem anderen Grund erheblich eingeschränkt ist; und
 4. sicherzustellen, dass sich alle Besatzungsmitglieder in einer gemeinsamen Sprache verständigen können.

BOP.BAS.035 Befugnisse des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot ist befugt:

- a) alle von ihm für die Gewährleistung der Sicherheit des Ballons und der an Bord befindlichen Personen oder Sachen als notwendig erachteten Anweisungen zu erteilen und die dafür geeigneten Maßnahmen zu ergreifen; und
- das Einsteigen bzw. Verladen und die Beförderung von Personen oder Gepäck, die eine Gefahr für die Sicherheit des Ballons oder der an Bord befindlichen Personen oder Sachen darstellen können, zu verweigern.

Gemäß den grundlegenden Anforderungen für den Flugbetrieb, die in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008² festgelegt sind, ist der verantwortliche Pilot für den Betrieb und die Sicherheit des Ballons sowie für die Sicherheit aller Passagiere an Bord verantwortlich. Dazu gehört Folgendes:

- (a) die Sicherheit aller Passagiere an Bord sobald sie an Bord ankommen sind bis zu dem Zeitpunkt, wenn sie den Korb am Ende der Fahrt verlassen; und
- (b) den Betrieb und die Sicherheit des Ballons vom Zeitpunkt der Entladung des Ballons aus dem Bergungsfahrzeug oder Anhänger bis zur Wiederbeladung des Ballons, es sei denn, die Vorbereitung der Fahrt wird einem Mannschaftsmitglied übertragen.

AMC1 BOP.BAS.030(a)(3) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

CHECKLISTEN

- (a) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer sollte die aktuellsten Checklisten des Herstellers oder des Betreibers verwenden.
- (b) Werden die vor dem Start durchgeführten Kontrollen an irgendeiner Stelle ausgesetzt, so sollte der verantwortliche Luftfahrzeugführer sie von einem sicheren Punkt vor der Unterbrechung aus wieder aufzunehmen.

GM1 BOP.BAS.030(a)(7) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

SCHUTZKLEIDUNG

Schutzkleidung beinhaltet:

- (a) lange Ärmel und Hosen, vorzugsweise aus Naturfasern;
- (b) festes Schuhwerk; und
- (c) Handschuhe.

GM1 BOP.BAS.030(a)(14) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

AUFZEICHNUNG VON DATEN DER FAHRT

Führt ein Ballon eine Reihe von Kurzzeitfahrten durch und wird er von demselben verantwortlichen Luftfahrzeugführer betrieben, so können die Daten für die Reihe von Fahrten als ein einziger Eintrag im Fahrtenbuch eingetragen werden.

AMC1 BOP.BAS.030(a)(17) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

MELDUNG VON GEFÄHRLICHEN FAHRTBEDINGUNGEN

- (a) Diese Berichte sollten alle Einzelheiten enthalten, die für die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge von Bedeutung sein könnten.
- (b) Wenn unerwartete meteorologische Bedingungen auftauchen, die andere Luftfahrzeuge betreffen und nach Ansicht des verantwortlichen Luftfahrzeugführers die Sicherheit des Betriebes anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können, sollte er oder sie die zuständige Air-Traffic-Service-Einheit so schnell wie möglich informieren.

AMC1 BOP.BAS.030(b)(1) & AMC1 BOP.BAS.040(b) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers und Verantwortlichkeiten der Mannschaftsmitglieder

ALKOHOLKONSUM

Der Betreiber sollte Anweisungen bezüglich des Alkoholkonsums an die verantwortlichen Luftfahrzeugführer und die Mannschaftsmitglieder erteilen. Die Anweisungen sollten nicht weniger restriktiv sein als die folgenden:

- (a) weniger als 8 Stunden vor dem Betrieb sollte kein Alkohol konsumiert werden;
- (b) Der Blutalkoholspiegel sollte zu Beginn des Betriebes den niedrigeren der nationalen Anforderungen oder 0,2 g Alkohol in 1 Liter Blut nicht überschreiten; und
- (c) Während des Betriebes sollte kein Alkohol konsumiert werden.

GM1 BOP.BAS.030(b)(1) ;(2) & GM1 BOP.BAS.040(b) Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers und Verantwortlichkeiten der Mannschaftsmitglieder

TEIL-MED

Informationen über die Auswirkungen von Medikamenten, psychoaktiven Substanzen und anderen Behandlungen kann dem Anhang IV (Teil-MED) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011³ entnommen werden.

BOP.BAS.040 Verantwortlichkeiten der Besatzungsmitglieder

- a) Jedes Besatzungsmitglied ist für die ordnungsgemäße Ausübung seiner Aufgaben in Bezug auf den Betrieb des Ballons verantwortlich.

- b) Besatzungsmitglieder dürfen in einem Ballon nicht Dienst tun, wenn sie aus irgendeinem Grund, einschließlich Verletzung, Krankheit, Arzneimittelaufnahme, Ermüdung oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen dienstuntauglich sind oder sich anderweitig unwohl fühlen.
- c) Besatzungsmitglieder haben den verantwortlichen Piloten über Folgendes zu unterrichten:
 1. alle Fehler, Ausfälle, Funktionsstörungen und Mängel, von denen sie annehmen, dass sie sich auf die Lufttüchtigkeit oder den sicheren Betrieb des Ballons einschließlich der Notsysteme auswirken können, und
 2. jede Störung.
- d) Jedes Flugbesatzungsmitglied, das Aufgaben für mehr als einen Betreiber ausführt:
 1. hat persönliche Aufzeichnungen über Flug- und gegebenenfalls Ruhezeiten zu führen und jedem Betreiber die erforderlichen Daten für die Planung von Tätigkeiten gemäß den einschlägigen Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften vorzulegen.

GM1 BOP.BAS.040 Verantwortlichkeiten der Mannschaftsmitglieder

ERNENNUNG VON PERSONEN ALS MANNSCHAFTSMITGLIEDER

(a) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Betreiber kann jede Person als *Mannschaftsmitglied* ernennen, vorausgesetzt

- (1) die Funktion, entsprechend der angemessenen Erwartung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder des Betreibers, wird die Sicherheit der Fahrt verbessern oder ein Betriebsziel erreichen;
 - (2) die Person ist in der Lage, entsprechend der angemessenen Erwartung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder Betreibers, die Funktion auszuüben;
 - (3) die Person wurde in die Funktion als Mannschaftsmitglied eingewiesen und informiert, dass sie Mannschaftsmitglied und kein Passagier ist;
 - (4) die Person stimmt der Funktion als Mannschaftsmitglied zu.
- (b) Mannschaftsmitglieder gelten nicht als Passagiere.
- (c) Eventuell benötigte Mannschaftsmitgliedern, die aufgrund von Bestimmungen dieser Verordnung oder anderer Durchführungsbestimmungen im Besitz von Lizenzen, Berechtigungen oder anderer persönlicher Zertifikate sind, ist es erlaubt, bestimmte Funktionen, z.B. als Fahrlehrer oder Prüfer zu erfüllen.

BOP.BAS.045 Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren

- a) Der verantwortliche Pilot und alle übrigen Besatzungsmitglieder haben die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten, in denen der Flugbetrieb durchgeführt wird, einzuhalten.
- b) Der verantwortliche Pilot muss mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die Einsatzorte und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten, vertraut sein.

BOP.BAS.050 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen

- a) Auf jeder Fahrt sind alle folgenden Dokumente, Handbücher und Unterlagen oder Kopien davon mitzuführen:
 1. die Betriebsgrenzen, die normalen, die außergewöhnlichen und die Notverfahren sowie andere einschlägige Informationen zu den Betriebseigenschaften des Ballons;
 2. Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan), wenn dies nach Abschnitt 4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 923/2012 der Kommission ⁽¹⁾ vorgeschrieben ist;
 3. aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtkarten für das Gebiet der vorgesehenen Fahrt.
- b) Auf jeder Fahrt sind alle folgenden Dokumente, Handbücher und Unterlagen oder Kopien davon mitzuführen oder im Rückholfahrzeug aufzubewahren:
 1. der Eintragungsschein;
 2. das Lufttüchtigkeitszeugnis, einschließlich der Anhänge;
 3. das Flughandbuch (Aircraft Flight Manual, AFM) oder gleichwertige(s) Dokument(e);
 4. die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle, wenn der Ballon mit einer Funkkommunikationsausrüstung gemäß BOP.BAS.355 Buchstabe a ausgestattet ist;
 5. der Haftpflichtversicherungsschein/die Haftpflichtversicherungsscheine,
 6. das Bordbuch des Ballons oder gleichwertige(s) Dokument(e);

7. sonstige Unterlagen, die zur Fahrt gehören oder von dem Staat/den Staaten, die von der Fahrt betroffen sind, verlangt werden.

Auf Verlangen der zuständigen Behörde hat der verantwortliche Pilot oder der Betreiber der Behörde die Originalunterlagen innerhalb der von der Behörde festgelegten Frist von mindestens 24 Stunden vorzulegen.

GM1 BOP.BAS.050 Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

ALLGEMEINES

- (a) Bei Verlust oder Diebstahl von Dokumenten gemäß BOP.BAS.050 kann die Fahrt fortgesetzt werden, bis der Ballon gelandet ist. Der Betreiber stellt die Ersatzdokumentation innerhalb kürzester Zeit zur Verfügung.
- (b) Die Dokumente, Handbücher und Informationen können in einer anderen Form als auf gedrucktem Papier vorliegen. Ein elektronisches Speichermedium ist akzeptabel, wenn Zugänglichkeit, Benutzerfreundlichkeit und Zuverlässigkeit gewährleistet sind.

AMC1 BOP.BAS.050(a)(1) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

BETRIEBSBEGRENZUNGEN, NORMALE -, ANNORMALE - UND NOTFALLVERFAHREN

Die Betriebsbeschränkungen sowie normale, anormale und Notfallverfahren sollten dem Piloten während des Betriebs zur Verfügung stehen. Das können entweder die entsprechenden Abschnitte des Flughandbuchs (AFM) des Luftfahrzeugs sein oder auf eine andere Weise, die den Zweck wirksam erfüllt.

AMC1 BOP.BAS.050(a)(3) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

AKTUELLE UND NÜTZLICHE AERONAUTISCHE DATEN

- a) Die beförderten Luftfahrkarten sollten alle zweckdienlichen Daten enthalten, unter Berücksichtigung der geltenden Luftverkehrsvorschriften, den Regeln der Luftfahrt, den Flughöhen, dem Gebiet, der Strecke und der Art des Betriebs. Textliche und grafische Darstellungen sollten beinhalten:
 - (1) aeronautische Daten, einschließlich, soweit dies für die Art des Betriebs angemessen ist:
 - (i) Luftraumstruktur;
 - (ii) Kommunikationsfrequenzen;
 - (iii) verbotene, eingeschränkte und gefährdete Bereiche;
 - (iv) Standorte anderer relevanter Tätigkeiten, die die Fahrt gefährden können; und
 - (2) topografische Daten, einschließlich Gelände- und Hindernisdaten.
- b) Eine Kombination aus verschiedenen Diagrammen und Textdaten kann verwendet werden, um genaue und aktuelle Daten zu erhalten.
- c) Die aeronautischen Daten sollten die Informationen des aktuellen AIRAC-Zyklus (Aeronautical Information Regulation and Control) berücksichtigen.
- d) Die topographischen Daten sollten in Bezug auf die Art des geplanten Betriebs entsprechend aktuell sein.

AMC1 BOP.BAS.050(b)(2) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

LUFTTÜCHTIGKEITSZEUGNIS

Das Lufttüchtigkeitszeugnis sollte ein normales Lufttüchtigkeitszeugnis, ein eingeschränktes Lufttüchtigkeitszeugnis oder eine gemäß den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen ausgestellte Fluggenehmigung sein.

GM1 BOP.BAS.050(b)(3) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

FLUGHANDBUCH (AFM) ODER GLEICHWERTIGES DOKUMENT

„AFM oder gleichwertige(s) Dokument(e)“ sind das Flughandbuch für den Ballon oder andere Dokumente, die Informationen enthalten, die für den Betrieb des Ballons im Rahmen seines Lufttüchtigkeitszeugnisses erforderlich sind.

GM1 BOP.BAS.050(b)(6) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

BALLON LOGBOOK (BORDBUCH) ODER GLEICHWERTIGES DOKUMENTEN

„Ballonfahrbuch oder gleichwertige(s) Dokument(e)“ bedeutet, dass die erforderlichen Informationen in anderen Unterlagen als einem Logbuch, wie beispielsweise dem operativen Flugplan oder dem technischen Ballonfahrplan, festgehalten werden können.

GM1 BOP.BAS.050(b)(7) Mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen

DOKUMENTE, DIE FÜR DIE FAHRT RELEVANT SEIN KÖNNEN UND STAATEN, DIE MIT DER FAHRT ZU TUN HABEN

- (a) *Alle anderen Dokumente, die für den Fahrt relevant sein können oder von den Staaten, die von der Fahrt betroffen sind und verlangt werden, können beispielsweise Formulare zur Erfüllung der Meldepflichten beinhalten.*
- (b) *Bei den betroffenen Staaten handelt es sich um die Staaten des Ausgangs-, Überflug- und Bestimmungsortes des Fluges.*

BOP.BAS.055 Gefährliche Güter

- a) Die Beförderung gefährlicher Güter an Bord des Ballons hat gemäß den Anforderungen des Anhangs 18 des Übereinkommens von Chicago, zuletzt geändert und erweitert durch die Gefahrgutvorschriften, zu erfolgen.
- b) Der verantwortliche Pilot hat alle angemessenen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass gefährliche Güter versehentlich an Bord des Ballons gebracht werden.
- c) Angemessene Mengen von Gegenständen und Stoffen, die ansonsten als gefährliche Güter eingestuft würden und die zur Förderung der Flugsicherheit genutzt werden, gelten als zugelassen gemäß Teil 1 Nummer 2.2.1 Buchstabe a der Gefahrgutvorschriften, wenn das Mitführen an Bord empfehlenswert ist, um ihre rechtzeitige Verfügbarkeit für betriebliche Zwecke sicherzustellen. Dies gilt unabhängig davon, ob solche Gegenstände und Stoffe im Zusammenhang mit einer bestimmten Fahrt befördert werden müssen oder verwendet werden sollen. Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass diese Gegenstände und Stoffe so verpackt und an Bord gebracht werden, dass Risiken für Besatzungsmitglieder, Fahrgäste und den Ballon während des Betriebs auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

Der verantwortliche Pilot oder, wenn der verantwortliche Pilot dienstunfähig ist, der Betreiber hat alle Gefahrgutunfälle oder -zwischenfälle unverzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Staates, in dessen Hoheitsgebiet das Ereignis eintrat, den Notdiensten dieses Staates und jeder anderen von diesem Staat benannten Behörde und der zuständigen Behörde zu melden.

GM1 BOP.BAS.055 Gefahrgut

ALLGEMEINES

Die Beförderung von Gefahrgut ist nur zulässig, wenn:

- (a) *sie nicht den "Technischen Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter auf dem Luftweg", ICAO Doc 9284-AN/905, gemäß Teil 1 dieser Anweisungen unterliegen. Nach den technischen Anweisungen sind Gegenstände und Stoffe zulässig, die ansonsten als Gefahrgut einzustufen wären, die aber an Bord des Ballons gemäß den einschlägigen Lufttüchtigkeitsanforderungen oder den Anforderungen dieses Anhangs erforderlich sind;*
- (b) *sie von Besatzungsmitgliedern oder Fahrgästen gemäß Teil 8 der technischen Anweisungen befördert werden oder im Gepäck sind; oder*
- (c) *sie werden an Bord des Ballons für spezielle Zwecke gemäß den technischen Anweisungen benötigt.*

GM2 BOP.BAS.055 Gefahrgut

BEISPIELE

Zu den gefährlichen Gütern gehören folgende Materialien:

- (a) *Explosivstoffe (Feuerwerkskörper, Fackeln, Sprengkapseln, Zünder, Dynamit, Munition und Materialien für Feuerwerkskörper im Allgemeinen);*
- (b) *komprimierte oder gekühlte Flüssigkeit oder gelöste Gase (Aerosole, Selbstverteidigungssprays, Campinggas, Feuerlöscher, kryogene Flüssigkeiten, Flaschen mit Kühlgas und Druckgasflaschen im Allgemeinen);*
- (c) *brennbare Flüssigkeiten und Feststoffe (Kraftstoff, kraftstoffhaltige Geräte, Klebstoffe, Lösungsmittel, Farben, Lacke, Benzin, Firnisse, Fackeln, Feuerzeuge und Feuerzeugnachfüllungen);*
- (b) *Stoffe, die in Kontakt mit Wasser brennbare Gase entwickeln;*
- (c) *Oxidationsmittel und organische Peroxide (Sauerstoffgeneratoren und Bleichpulver); und*
- (d) *spontan entzündbare Stoffe (Streichhölzer und Phosphor).*

BOP.BAS.060 Freisetzen gefährlicher Güter

- a) Der verantwortliche Pilot darf gefährliche Güter nicht freisetzen, wenn der Ballon über dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen im Freien betrieben wird.

- b) Ungeachtet Buchstabe a dürfen Fallschirmspringer den Ballon zum Zweck von Schausprüngen über diesen dicht besiedelten Gebieten oder diesen Menschenansammlungen im Freien verlassen und dabei Rauchsignalerzeuger tragen, sofern diese für diesen Verwendungszweck hergestellt wurden.

BOP.BAS.065 Bordbuch des Ballons

Einzelheiten des Ballons, der Besatzung und der Fahrt sind für jede Fahrt oder jede Serie von Fahrten im Bordbuch des Ballons oder einem gleichwertigen Dokument aufzuzeichnen.

AMC1 BOP.BAS.065 Ballon-Logbuch (Bordbuch)

ALLGEMEINES

Das Ballon-Logbuch (Bordbuch), oder ähnliches, sollte die folgenden Punkte, falls anwendbar, enthalten:

- (a) Nationalitäten-Kennzeichen des Ballons und Registrierung;
- (f) Datum;
- (g) Name(n) des/der Crew-Mitglieds/Crew-Mitglieder
- (h) Abfahrtsort;
- (i) Ankunftszeit;
- (j) Abfahrtszeit;
- (k) Ankunftszeit;
- (l) Fahrstunden;
- (m) Art des Betriebes;
- (n) Vorfälle und Beobachtungen, falls vorhanden; und
- (o) Unterschrift des verantwortlichen Piloten.

GM1 BOP.BAS.065 Ballon-Logbuch (Bordbuch)

SERIE DER FAHRTEN

- a) "Serie von Fahrten" bezeichnet aufeinanderfolgende Fahrten, die beginnen und enden:
 - (1) innerhalb von 6 Stunden;
 - (2) am gleichen Betriebsstandort oder in einem lokalen Gebiet verbleiben; und
 - (3) mit dem gleichen Piloten unter dem Kommando des Ballons.
- b) Der Begriff "Serie von Fahrten" wird verwendet, um eine einheitliche Dokumentation zu ermöglichen.

Abschnitt 2

Betriebsverfahren

BOP.BAS.100 Benutzung von Einsatzorten

Der verantwortliche Pilot darf für die Benutzung nur Einsatzorte auswählen, die für die eingesetzten Ballonmuster und den vorgesehenen Betrieb geeignet sind.

BOP.BAS.105 Lärminderungsverfahren

Der verantwortliche Pilot hat Betriebsverfahren zu berücksichtigen, um die Auswirkungen der Geräusche des Brennersystems auf ein Mindestmaß zu begrenzen, während gleichzeitig gewährleistet wird, dass Sicherheit Vorrang vor Lärminderung hat.

BOP.BAS.110 Kraftstoffmenge, Ballastmenge und Planung

Der verantwortliche Pilot darf eine Fahrt nur beginnen, wenn die Kraftstoffreserve oder der Ballast an Bord des Ballons für eine sichere Landung ausreichen.

AMC1 BOP.BAS.110 Kraftstoff und Ballast - Versorgung und Planung

ALLGEMEINES

- a) Der verantwortliche Pilot sollte eine Fahrt nur dann durchführen, wenn der Reservekraftstoff oder das Ballast für 30 Minuten Fahrt ausreichend ist.
- b) Abweichend von Buchstabe a) sollte der verantwortliche Luftfahrzeugführer eine Fahrt nur dann antreten, wenn der Reservekraftstoff (für den Brenner und bei Heißluft-Luftschiffen auch für das Triebwerk) oder der Ballast für 15 Minuten Fahrdauer ausreicht:
 - (1) Heißluftballons, die mit einem einzigen Kraftstofftank ausgestattet sind; und
 - (2) Heißluft-Luftschiffe, wenn der Flug in der Nähe der Betriebsstätte durchgeführt wird.

- c) Die Berechnung der Kraftstoff- oder Ballastversorgung sollte mindestens auf den folgenden Betriebsbedingungen beruhen, unter denen die Fahrt durchgeführt werden soll:
- (1) Daten, die vom Ballonhersteller zur Verfügung gestellt werden;
 - (2) erwartete Massen;
 - (3) erwartete meteorologische Bedingungen; und
 - (4) Verfahren und Einschränkungen für Flugsicherungsorganisationen.

BOP.BAS.115 Unterweisung der Fahrgäste

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass die Fahrgäste vor oder wenn nötig während der Fahrt Unterweisungen über die normalen, die außergewöhnlichen und die Notverfahren erhalten.

AMC1 BOP.BAS.115 Passagiereinweisung

ALLGEMEINES

- a) Den Fahrgästen sollte eine mündliche Einweisung und Demonstration über Sicherheitsfragen so gegeben werden, dass die Informationen während der Landung und im Notfall in Erinnerung bleiben und angewendet werden können.
- b) Das Briefing/Demonstration sollte die folgenden Punkte enthalten:
- (1) Sicherheit in Bezug auf Bodenausrüstung;
 - (2) Verwendung von Haltegriffen im Korb;
 - (3) das Tragen geeigneter Kleidung;
 - (4) Regularien in Bezug auf das Rauchen;
 - (5) die Verwendung und das Verstauen von persönlichen Gegenständen und des Gepäcks während der Fahrt;
 - (6) es ist wichtig, jederzeit im Korb zu bleiben, insbesondere nach der Landung;
 - (7) Landepositionen, von denen angenommen wird, dass die Auswirkungen des Aufsetzens während der Landung minimiert werden;
 - (8) sicheres Manövrieren des Ballons auf dem Boden nach der Landung;
 - (9) Verwendung von Sauerstoff-Dosiergeräten, falls zutreffend; und
 - (10) gegebenenfalls andere Notfallausrüstungen, die für den individuellen Gebrauch der Fahrgäste vorgesehen sind.
- c) Die mündliche Unterweisung kann ganz oder teilweise auch durch eine Sicherheitsunterweisungskarte erfolgen, auf der bildliche Anweisungen die richtige Landeposition angeben.
- d) Vor dem Start sollte die richtige Landeposition gezeigt werden.
- e) Vor Beginn der Landephase sollten die Fahrgäste aufgefordert werden, das Einnehmen der richtigen Landeposition zu probieren.

GM1 BOP.BAS.115 Passagiereinweisung

ALLGEMEINES

Der verantwortliche Pilot oder eine vom Betreiber benannte Person führt die Fahrgastunterweisung durch.

BOP.BAS.120 Beförderung besonderer Kategorien von Fahrgästen

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass Personen, die bei der Beförderung an Bord eines Ballons besonderer Bedingungen, Unterstützung oder Geräte bedürfen, unter Bedingungen befördert werden, die die Sicherheit des Ballons und der an Bord befindlichen Personen oder Sachen gewährleisten.

AMC1 BOP.BAS.120 Beförderung von besonderen Passagieren

BEFÖRDERUNG VON KINDERN UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Der verantwortliche Pilot kann Kinder oder Personen mit eingeschränkter Mobilität vom Transport in einem Ballon ausschließen:

- (a) Ihre Anwesenheit könnte
- (1) die Besatzung in ihren Aufgaben behindern;

- (2) den Zugang zur Notfallausrüstung oder
- (3) die Notfall-Evakuierung des Ballons erschweren; oder
- (b) diese Personen sind
 - (1) unfähig, eine richtige Landeposition einzunehmen;
 - (2) kleiner als die Innenhöhe der Korbwand; oder
 - (3) nicht in der Lage, das Fahrgastbriefing zu verstehen.

BOP.BAS.125 ATS-Flugplanabgabe

- a) Wurde kein ATS-Flugplan übermittelt, weil er gemäß SERA.4001 Buchstabe b im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nicht erforderlich ist, hat der verantwortliche Pilot geeignete Informationen zu übermitteln, um gegebenenfalls die Einschaltung des Flugalarmdienstes zu ermöglichen.

Erfolgt der Betrieb an einem Einsatzort, an dem eine ATS-Flugplanabgabe nicht möglich ist, obwohl dies gemäß SERA.4001 Buchstabe b im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgeschrieben ist, hat der verantwortliche Pilot den ATS-Flugplan nach dem Start zu übermitteln.

AMC1 BOP.BAS.125 Aufgabe eines Flugplans

FAHRTEN OHNE ATS-FLUGPLAN

- (a) Der Betreiber sollte eine Person benennen, der für die Einschaltung der Such- und Rettungsdienste für Fahrten ohne eingereichten ATS-Flugplan verantwortlich ist.
- (b) Der Betreiber sollte Verfahren festlegen, um sicherzustellen, dass die voraussichtliche Route jeder Fahrt der Bodencrew mitgeteilt wird, und er sollte auch
 - (1) der benannten Person mindestens die Informationen zur Verfügung stellen, die in einem Flugplan nach Sichtflugregeln (VFR) enthalten sein müssen;
 - (2) die zuständige ATS oder eine Such- und Rettungsstelle benachrichtigen, wenn ein Ballon überfällig oder vermisst wird; und
 - (3) sicherstellen, dass die Informationen bis zur Beendigung der Fahrt an einem bestimmten Ort aufbewahrt werden.

BOP.BAS.130 Fahrtvorbereitung

Vor Beginn einer Fahrt hat sich der verantwortliche Pilot mit allen verfügbaren und für die vorgesehene Fahrt angemessenen meteorologischen Informationen und Luftfahrtinformationen vertraut zu machen. Dies umfasst:

- a) das Studium der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen und
- b) die Planung einer alternativen Vorgehensweise zur Vorbereitung auf den möglichen Fall, dass die Fahrt nicht wie geplant abgeschlossen werden kann.

BOP.BAS.135 Rauchen an Bord

Das Rauchen an Bord eines Ballons während jeder Phase der Ballonfahrt oder in unmittelbarer Nähe des Ballons ist untersagt.

BOP.BAS.140 Beförderung und Verwendung von Waffen

- a) Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass keine Person an Bord des Ballons eine Waffe mit sich führt oder verwendet.
- b) Abweichend von Buchstabe a kann der verantwortliche Pilot die Beförderung und Verwendung von Waffen an Bord des Ballons gestatten, wenn dies für die Sicherheit der Besatzungsmitglieder oder der Fahrgäste erforderlich ist. In solchen Fällen hat der verantwortliche Pilot sicherzustellen, dass die Waffen gesichert sind, wenn sie nicht eingesetzt werden.

BOP.BAS.145 Wetterbedingungen

Der verantwortliche Pilot darf eine Fahrt nach Sichtflugregeln nur beginnen bzw. fortsetzen, wenn die aktuellen verfügbaren meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass die Wetterbedingungen auf der Strecke und am beabsichtigten Bestimmungsort zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Nutzung

- a) bei oder über den entsprechenden VFR-Betriebsmindestbedingungen liegen und
- b) innerhalb der im Flughandbuch (AFM) angegebenen meteorologischen Grenzen liegen.

BOP.BAS.150 Bedingungen für den Start

Der verantwortliche Pilot hat sich vor Beginn des Starts des Ballons zu vergewissern, dass nach den aktuellen verfügbaren Informationen das Wetter am Einsatzort einen sicheren Start und eine sichere Abfahrt erlaubt.

AMC1 BOP.BAS.150 Startbedingungen

EINRICHTUNGEN AUF DEM STARTPLATZ

Am Ballonstartplatz sollte dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer eine Möglichkeit zur Verfügung stehen, die Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu beurteilen.

BOP.BAS.155 Landeanfahrt und Landebedingungen

Außer in Notsituationen hat der verantwortliche Pilot sich vor Beginn der Landeanfahrt des Ballons zu vergewissern, dass nach den aktuellen verfügbaren Informationen die Bedingungen am Einsatzort eine sichere Landeanfahrt und Landung erlauben.

BOP.BAS.160 Simulation von Zuständen während der Fahrt

- a) Der verantwortliche Pilot darf bei der Beförderung von Personen keine Situationen simulieren, die die Anwendung von Verfahren für außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen erfordern.
- b) Abweichend von Buchstabe a kann der verantwortliche Pilot während des nicht gewerblichen Betriebs des Ballons, bei der Durchführung von Schulungsfahrten mit Flugschülern oder mit Fahrgästen Situationen simulieren, sofern die Fahrgäste ordnungsgemäß im Voraus informiert wurden und der Simulation zugestimmt haben.

BOP.BAS.165 Kraftstoffmanagement während der Fahrt

Der verantwortliche Pilot hat während der Fahrt in regelmäßigen Abständen zu prüfen, ob die zur Verfügung stehende Kraftstoffmenge oder die verbleibende Ballastmenge während der gesamten Fahrt nicht geringer ist als die zum Abschluss der vorgesehenen Fahrt erforderliche und als Reserve für die Landung vorgesehene Kraftstoff- oder Ballastmenge.

BOP.BAS.170 Betanken, während sich Personen an Bord befinden

- a) Die Betankung von Ballonen darf nicht durchgeführt werden, wenn sich Personen an Bord befinden.

Abweichend von Buchstabe a darf die Betankung des Motors von Heißluft-Luftschiffen durchgeführt werden, wenn sich der verantwortliche Pilot an Bord befindet.

GM1 BOP.BAS.170 Betankung mit Personen an Bord

AUSTAUSCH VON KRAFTSTOFFZYLINDERN

Die Definition des Begriffs "Betankung" in Anhang I der VO 395/2018 schließt den Austausch von Kraftstoffzylindern aus. Daher kann der Austausch von Kraftstoffflaschen unter Beachtung der entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn sich Personen an Bord befinden.

BOP.BAS.175 Verwendung eines Rückhaltesystems

Ist gemäß BOP.BAS.320 ein Rückhaltesystem vorgeschrieben, hat der verantwortliche Pilot das System zumindest während der Landung anzulegen.

BOP.BAS.180 Gebrauch von Zusatzsauerstoff

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass

- a) alle Besatzungsmitglieder, die für den sicheren Betrieb des Ballons wesentliche Aufgaben wahrnehmen, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn er feststellt, dass ein Mangel

an Sauerstoff bei der beabsichtigten Fahrhöhe die Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder einschränken könnte; und
Zusatzsauerstoff für die Fahrgäste zur Verfügung steht, wenn diese durch einen Mangel an Sauerstoff beeinträchtigt werden könnten.

AMC1 BOP.BAS.180 Verwendung von zusätzlichem Sauerstoff

ALLGEMEINES

Wenn der verantwortliche Luftfahrzeugführer nicht feststellen kann, wie sich der Sauerstoffmangel auf alle Insassen an Bord auswirken könnte, sollte er oder sie sicherstellen, dass

- (a) alle Flugbesatzungsmitglieder, die Aufgaben wahrnehmen, die für den sicheren Betrieb eines Ballons wesentlich sind, zusätzlichen Sauerstoff für einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten verwenden, wenn die Druckhöhe zwischen 10 000 und 13 000 ft liegt; und*
- (b) alle Insassen zusätzlichen Sauerstoff für jeden Zeitraum verwenden, in dem die Druckhöhe über 13 000 ft liegt.*

BOP.BAS.185 Betriebsbeschränkungen bei Nacht

- a) Heißluftballone:
 - 1. Landungen in der Nacht sind außer in Notfällen untersagt; und
 - 2. dürfen nachts starten, wenn sie ausreichend Kraftstoff oder Ballast mitführen, um tagsüber landen zu können.
- b) Gasballone und mit Heißluft und Gas betriebene Ballone:
 - 1. Landungen in der Nacht sind außer in Notfällen oder als vorsorgliche Landung untersagt; und
 - 2. dürfen nachts starten, wenn sie ausreichend Kraftstoff oder Ballast mitführen, um tagsüber landen zu können.
- b) Heißluft-Luftschiffe sind gemäß den für sie genehmigten Betriebsgrenzen und Informationen für Fahrten nach Sichtflugregeln bei Nacht zu betreiben.

GM1 BOP.BAS.185(a);(b) Betriebsgrenzen bei Nacht

VERMEIDUNG VON NACHTLANDUNGEN

- (a) Mit der Regel soll sichergestellt werden, dass beim Start des Ballons in der Nacht genügend Treibstoff an Bord ist, um tagsüber unter VFR-Bedingungen zu landen.*
- (b) Die Gefahr von Kollisionen mit Oberleitungen oder anderen Hindernissen ist erheblich und kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Das Risiko ist bei Nachtfahrten, bei schlechten Licht- und Sichtverhältnissen, sowie bei zunehmendem Druck landen zu müssen, erheblich erhöht. Unter solchen Bedingungen sind am späten Abend eine Reihe von Vorfällen aufgetreten, die möglicherweise vermieden worden wären, wenn eine frühere Landung geplant worden wäre.*

BOP.BAS.190 Spezialisierter Ballonbetrieb — Risikobewertung und Klarliste

- a) Vor Beginn des spezialisierten Ballonbetriebs hat der verantwortliche Pilot eine Risikobewertung durchzuführen und die Komplexität der Tätigkeit zu bewerten, um die mit dem vorgesehenen Ballonbetrieb verbundenen Gefahren und Risiken zu ermitteln, und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen.
 - b) Spezialisierter Ballonbetrieb ist gemäß einer Klarliste durchzuführen. Der verantwortliche Pilot hat diese Klarliste auf der Grundlage einer Risikobewertung und unter Berücksichtigung der in diesem Teilabschnitt aufgeführten Anforderungen festzulegen und sicherzustellen, dass sie für die spezialisierte Tätigkeit und den verwendeten Ballon geeignet ist. Die Klarliste muss auf jeder Fahrt für den verantwortlichen Piloten und andere Besatzungsmitglieder leicht zugänglich sein, wenn dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben zweckdienlich ist.
- Der verantwortliche Pilot hat die Klarliste regelmäßig zu überprüfen und zu aktualisieren, wenn dies erforderlich ist, um der Risikobewertung Rechnung zu tragen.

AMC1 BOP.BAS.190 spezieller Ballonbetrieb - Risikobewertung und Checkliste

KRITERIEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG SPEZIELLER BALLONFAHRTEN

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Betreiber sollte die folgenden Kriterien berücksichtigen, um festzustellen, ob eine Tätigkeit in den Anwendungsbereich der „KRITERIEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG SPEZIELLER BALLONFAHRTEN“ fällt:

- (a) zur Erfüllung der Aufgabe ist eine spezielle Ausrüstung erforderlich, die das Verhalten des Ballons im Flug beeinflusst;
- (b) externe Lasten angehoben werden; oder
- (c) Personen, die den Ballon während des Fluges betreten oder verlassen.

AMC2 BOP.BAS.190 spezieller Ballonbetrieb - Risikobewertung und Checkliste

ENTWICKLUNG DER CHECKLISTE

Beim Erstellen einer Checkliste sollte der verantwortliche Luftfahrzeugführer mindestens die folgenden Punkte berücksichtigen:

a) Art und Komplexität der Tätigkeit:

- (1) die Art der Fahrt und die Einschätzung des Risikogrades;
- (2) die Komplexität der Tätigkeit unter Berücksichtigung der erforderlichen Pilotenbefähigung und des Erfahrungsniveaus, der Bodenunterstützung und der individuellen Schutzausrüstung;
- (3) das Betriebsumfeld und das geografische Gebiet; und
- (4) das Ergebnis der Risikobewertung und Auswertung/Einschätzung;

b) Ballon und Ausrüstung:

alle für die Tätigkeit erforderlichen Geräte sollten aufgelistet werden;

c) Besatzungsmitglieder:

- (24) Zusammensetzung der Besatzung;
- (25) Aufgaben der Besatzungsmitglieder;
- (26) Mindestanforderungen an die Erfahrung und die Ausbildung der Besatzung; und
- (27) aktuelle Bestimmungen;

d) normale, anormale und Notfallverfahren:

- (28) Betriebsverfahren für die Flugbesatzung und
- (29) Bodenverfahren für Besatzungsmitglieder und

(e) Aufzeichnungen:

Es sollte festgelegt werden, welche flugspezifischen Aufzeichnungen, wie Aufgabendetails, Ballonregistrierung, verantwortlicher Luftfahrzeugführer, Fahrzeiten, Wetter und alle Bemerkungen, einschließlich Aufzeichnungen über Vorkommnisse, die die Flugsicherheit oder die Sicherheit von Personen oder Eigentum am Boden beeinträchtigen, aufbewahrt werden sollen.

AMC3 BOP.BAS.190 spezieller Ballonbetrieb - Risikobewertung und Checkliste

CHECKLISTE FÜR PARACHUTEOPERATIONEN

Die Checkliste für den Fallschirmbetrieb sollte Folgendes enthalten:

- (a) normale, anormale und Notfallverfahren;
- (b) relevante Leistungsdaten;
- (c) erforderliche Ausrüstung;
- (d) etwaige Einschränkungen wie maximale Startmasse und minimale Landemasse und
- (e) Verantwortlichkeiten und Pflichten des verantwortlichen Piloten und gegebenenfalls der Mannschaftsmitglieder.

GM1 BOP.BAS.190 spezieller Ballonbetrieb - Risikobewertung und Checkliste

LISTE DER BETRIEBSARTEN

(a) Die spezialisierten Tätigkeiten von Ballonen umfassen die folgenden Tätigkeiten:

- (1) Fallschirmspringen;
- (2) Drachenflieger absetzen; und
- (3) Flüge zu Sonderveranstaltungen, einschließlich Flugvorführungen und Wettbewerbsflüge.

- b) Die folgenden Vorgänge gelten nicht als ballonspezialisierte Vorgänge, sondern als normale Vorgänge:
- (1) Luftwerbeflüge; und
 - (2) Nachrichtenmedienflüge, Fernseh- und Filmflüge.

GM2 BOP.BAS.190 spezieller Ballonbetrieb - Risikobewertung und Checkliste

EINSTUFUNG DER BETRIEBSART

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Betreiber bestimmt, ob der Hauptzweck eines Betriebes das gewerbliche oder nicht gewerbliche Ballonfahren ist oder ob die Tätigkeit in den Anwendungsbereich eines spezialisierten Ballonbetriebs fällt. Bei einem ballonspezialisierten Betrieb wendet der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder der Betreiber die Kriterien von AMC1 BOP.BAS.190 und die in GM1 BOP.BAS.190 aufgeführten Tätigkeiten an.

Abschnitt 3

Fahrleistung und Betriebsgrenzen

BOP.BAS.200 Betriebsgrenzen

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass der Ballon während jeder Betriebsphase keine der im Flughandbuch oder gleichwertigen Dokumenten festgelegten Betriebsgrenzen überschreitet.

GM1 BOP.BAS.200 Betriebsgrenzen

ALLGEMEINES

In den meisten Fällen sind die Betriebsgrenzen im Fahrbetriebshandbuch (AFM) und in bestimmten Fällen im Betriebshandbuch dokumentiert.

BOP.BAS.205 Wägung

- a) Die Wägung des Ballons ist entweder vom Hersteller des Ballons oder gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 vorzunehmen.
- Der Betreiber hat sicherzustellen, dass die Masse des Ballons vor seiner ersten Inbetriebnahme durch tatsächliche Wägung ermittelt wurde. Die Auswirkungen von Änderungen und Reparaturen auf die Masse sind zu berücksichtigen und ordnungsgemäß zu dokumentieren. Diese Informationen sind dem verantwortlichen Piloten zur Verfügung zu stellen. Der Ballon ist erneut zu wiegen, wenn die Auswirkungen von Änderungen oder Reparaturen auf die Masse nicht bekannt sind.

GM1 BOP.BAS.205 Wägung

ALLGEMEINES

- (a) Neue Ballone, die im Werk gewogen wurden, können ohne erneutes Wiegen in Betrieb genommen werden, wenn die Massensätze für Änderungen oder Modifikationen am Ballon angepasst wurden. Ballons, die von einem EU-Betreiber an einen anderen EU-Betreiber übergeben werden, müssen vor der Verwendung durch den empfangenden Betreiber nicht gewogen werden, es sei denn, die Masse kann nicht durch Berechnung genau bestimmt werden.
- (b) Die anfängliche Leermasse für einen Ballon ist die Ballonleermasse, die durch eine vom Ballonhersteller vor der ersten Inbetriebnahme durchgeführte Wägung bestimmt wird.
- (c) Die Masse eines Ballons wird überprüft, wenn die kumulierten Änderungen der Ballonleermasse durch Modifikationen oder Reparaturen $\pm 10\%$ der anfänglichen Leermasse überschreiten. Dies kann durch Wiegen des Ballons oder durch Berechnung erfolgen.

BOP.BAS.210 Fahrleistung — Allgemeines

Der verantwortliche Pilot darf den Ballon nur betreiben, wenn die Fahrleistung des Ballons für die Einhaltung der im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegten Anforderungen und sonstiger für die Fahrt, die benutzten Lufträume oder Einsatzorte geltender Beschränkungen ausreichend ist, wobei sicherzustellen ist, dass die neueste verfügbare Ausgabe der Diagramme und Karten verwendet wird.

Abschnitt 4

Instrumente und Ausrüstungen

BOP.BAS.300 Instrumente und Ausrüstungen — Allgemeines

- a) Die in diesem Abschnitt vorgeschriebenen Instrumente und Ausrüstungen müssen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zugelassen sein, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
1. sie dienen der Einhaltung von BOP.BAS.355 und BOP.BAS.360;
 2. sie sind dauerhaft im Ballon eingebaut.
- b) Abweichend von Buchstabe a bedürfen alle folgenden Instrumente oder Ausrüstungen, sofern sie in diesem Abschnitt vorgeschrieben sind, keiner Zulassung:
1. wenn sie von der Flugbesatzung zur Feststellung des Flugwegs verwendet werden;
 2. Taschenlampen;
 3. genau gehende Uhr;
 4. Bordapotheke;
 5. Überlebensausrüstung und Signalmittel;
 6. Ergänzende Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen;
 7. alternative Zündquelle;
 8. Feuerlöschdecke oder feuerfeste Abdeckung;
 9. Handfeuerlöscher;
 10. Landhilfeleine;
 11. Messer.
- c) ~~Instrumente und Ausrüstungen, die nicht in diesem Abschnitt vorgeschrieben sind, und sonstige Ausrüstungen, die nicht gemäß diesem Anhang erforderlich sind, aber an Bord des Ballons mitgeführt werden, müssen die beiden folgenden Anforderungen erfüllen:~~
1. ~~Die von diesen Instrumenten oder Ausrüstungen gelieferten Informationen dürfen von der Besatzung nicht zur Erfüllung der grundlegenden Lufttüchtigkeitsanforderungen gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verwendet werden; und~~
 2. ~~die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Ballons auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion~~
- c) **Instrumente und Ausrüstungen, die nicht in diesem Abschnitt vorgeschrieben sind, und sonstige Ausrüstungen, die nicht gemäß diesem Anhang erforderlich sind, aber an Bord des Ballons mitgeführt werden, müssen die zwei folgenden Anforderungen erfüllen:**
1. **Die von diesen Instrumenten oder Ausrüstungen gelieferten Informationen dürfen von der Flugbesatzung nicht zur Erfüllung der grundlegenden Lufttüchtigkeitsanforderungen gemäß Anhang II der Verordnung (EU)2018/1139 verwendet werden.**
 2. **Die Instrumente und Ausrüstungen dürfen sich nicht auf die Lufttüchtigkeit des Ballons auswirken, auch nicht bei Ausfall oder Fehlfunktion.“**
- d) Instrumente und Ausrüstungen müssen von dem Platz aus, an dem sich das Flugbesatzungsmitglied befindet, das diese benutzen muss, leicht zu bedienen bzw. zugänglich sein.

Die erforderliche Notausrüstung muss für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich sein.

GM1 BOP.BAS.300(a) Instrumente und Ausrüstungen - Allgemein

ANWENDBARE LUFTTÜCHTIGKEITSANFORDERUNGEN

Die geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen für die Genehmigung von Instrumenten und Ausrüstungen, die in diesem Anhang gefordert werden, sind die folgenden:

- (a) Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012⁴ für in der EU registrierte Ballone; und
(b) Lufttüchtigkeitsanforderungen des Registrierungsstaates für Ballons, die außerhalb der EU registriert sind.

GM1 BOP.BAS.300(a)(2) Instrumente und Ausrüstungen - Allgemein

DAUERHAFT INSTALLIERT

„Dauerhaft installiert“ bezeichnet ein Instrument oder eine Ausrüstung, für die eine bestimmte Art der Installation erforderlich ist:

- (a) um seine vorgesehene Funktion zu erfüllen;

(b) gemäß den angegebenen Einschränkungen betrieben werden zu können und
(c) um die Gefahren für den Ballon bei einer wahrscheinlichen Fehlfunktion oder eines Ausfalls zu minimieren.

GM1 BOP.BAS.300(b) Instrumente und Ausrüstung - Allgemein

ERFORDERLICHE INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNGEN, DIE NICHT GENEHMIGUNGSPFLICHTIG SIND

Die Funktionalität nicht installierter Instrumente und Geräte, die von diesem Unterabschnitt gefordert werden und keine Gerätezulassung erfordern, wird anhand anerkannter Industriestandards überprüft, die dem vorgesehenen Zweck entsprechen. Der Betreiber ist für die Wartung dieser Instrumente und Geräte verantwortlich.

GM1 BOP.BAS.300(c) Instrumente und Ausrüstung - Allgemein

NICHT BENÖTIGTE INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNGEN, DIE NICHT GENEHMIGT WERDEN MÜSSEN.

(a) Die Bestimmung dieses Absatzes befreit kein installiertes Instrument oder Gerät von der Einhaltung der geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen. In diesem Fall sollte die Anlage gemäß den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen genehmigt werden und den geltenden Zertifizierungsspezifikationen entsprechen.

(b) Der Ausfall zusätzlicher, nicht installierter Instrumente oder Ausrüstungen, die nicht durch diesen Anhang oder die geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen oder die geltenden Luftraumanforderungen gefordert werden, sollte die Lufttüchtigkeit oder den sicheren Betrieb des Ballons nicht beeinträchtigen

BOP.BAS.305 Für die Fahrt mindestens erforderliche Instrumente und Ausrüstung

Eine Fahrt darf nicht begonnen werden, wenn Instrumente oder Ausrüstung des Ballons, die für die vorgesehene Fahrt erforderlich sind, fehlen, nicht betriebsbereit sind oder nicht die erforderlichen Funktionen erfüllen.

AMC1 BOP.BAS.305 Mindestanforderungen an Instrumente und Ausrüstung für die Fahrt

ALLGEMEINES

Instrumente und Ausrüstungen, die für alle Fahrten einsatzbereit sein müssen, sollten in einer Liste aufgeführt werden. Es sind Instrumente und Ausrüstungen:

- (a) die im Gerätekenblatt (TCDS) oder im Flughandbuch (AFM) aufgeführt sind; und
- (b) erforderlich sind aufgrund der anzuwendenden Durchführungsvorschriften, wie z. B. Betriebs- und Luftraumvorschriften, und alle anderen anwendbaren Anforderungen für den beabsichtigten Betrieb.

BOP.BAS.310 Ballonbeleuchtung

Ballone, die bei Nacht betrieben werden, müssen mit allem Folgenden ausgerüstet sein:

- a) einer Zusammenstoßwarnlichtanlage;
- b) einer Möglichkeit, eine angemessene Beleuchtung für alle für den sicheren Betrieb des Ballons wesentlichen Instrumente und Ausrüstungen zu schaffen;
- c) einer Taschenlampe.

AMC1 BOP.BAS.310 Beleuchtung

ANTIKOLLISIONSLEUCHTEN UND BELEUCHTUNG FÜR INSTRUMENTE UND GERÄTE

- (a) Ein akzeptables Mittel zur Einhaltung der Vorschriften für frei bemannte Ballone sollte das für VFR bei Nacht erforderliche Antikollisionslicht sein, das nach CS-31HB/CS-31GB oder nach den geltenden Vorschriften für Heißluft-Luftschiffe zugelassen ist.
- (b) Ein Mittel zur angemessenen Beleuchtung von Instrumenten und Ausrüstungen, die für den sicheren Betrieb des Ballons wesentlich sind, kann eine unabhängige tragbare Leuchte sein.

BOP.BAS.315 Fahrt- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

Ballone, die nach Sichtflugregeln am Tag betrieben werden, müssen mit Folgendem ausgestattet sein:

- a) einer Einrichtung zur Anzeige der Driftrichtung;
- b) einer Einrichtung zur Messung und Anzeige:
 1. der Uhrzeit in Stunden, Minuten und Sekunden;
 2. der Vertikalgeschwindigkeit, soweit im Flughandbuch vorgeschrieben; und der Druckhöhe, wenn im Flughandbuch vorgeschrieben und die Luftraumanforderungen dies erfordern oder wenn die Höhe für die Sauerstoffverwendung bekannt sein muss.
 - 3.

AMC1 BOP.BAS.315(a) Flug- und Navigationsinstrumente - zugehörige Ausrüstung

MÖGLICHKEITEN ZUR ANZEIGE DER DRIFT

Die Driftrichtung kann unter Verwendung einer Karte und unter Bezugnahme auf visuelle Landmarken bestimmt werden.

AMC1 BOP.BAS.315(b)(1) Flug- und Navigationsinstrumente - zugehörige Ausrüstung

MÖGLICHKEITEN ZUM MESSEN UND ANZEIGEN DER ZEIT

Eine Möglichkeit, die Zeit in Stunden, Minuten und Sekunden zu messen und anzuzeigen, kann eine Armbanduhr mit den gleichen Funktionen sein.

GM1 BOP.BAS.315(b)(3) Flug- und Navigationsinstrumente - zugehörige Ausrüstung

MITTEL ZUM MESSEN UND ANZEIGEN DER DRUCKHÖHE

1. *Ein Mittel zum Messen und Anzeigen der Druckhöhe ist erforderlich, wenn dies von der Flugsicherung gefordert wird oder wenn die Höhe für Fahrten, bei denen Sauerstoff verwendet wird, überprüft werden muss, oder wenn die Einschränkungen im Fahrbetriebshandbuch eine Begrenzung*

BOP.BAS.320 Rückhaltesysteme

Ballone müssen mit einem Rückhaltesystem für den verantwortlichen Piloten ausgerüstet sein, wenn der Ballon folgendermaßen ausgestattet ist:

- a) mit einem getrennten Abteil für den verantwortlichen Piloten;
- b) mit einem Drehventil/mit Drehventilen.
- c)

GM1 BOP.BAS.320 Rückhaltesystem

ANFORDERUNGEN AN DIE AUSRÜSTUNG

Ein im Korb befestigter Rückhaltegurt für den Luftfahrzeugführer muss die Anforderungen der CS-31HB/CS-31GB für ein Rückhaltesystem erfüllen.

BOP.BAS.325 Zusatzsauerstoff

Ballone, die betrieben werden, wenn gemäß BOP.BAS.180 eine Sauerstoffversorgung erforderlich ist, müssen mit Sauerstoffspeicher- und -abgabevorrichtungen ausgerüstet sein, die die erforderlichen Sauerstoffmengen speichern und abgeben können.

BOP.BAS.330 Bordapotheke

- a) Ballone müssen mit einer Bordapotheke ausgerüstet sein.
- b) Die Bordapotheke muss
 1. leicht zugänglich sein; und
 2. darf das Verfallsdatum nicht überschritten haben.

AMC1 BOP.BAS.330 Erste-Hilfe-Set

INHALT DES ERSTE-HILFE-SETS

- (a) *Das Erste-Hilfe-Set sollte mit geeigneten und ausreichenden Medikamenten und Instrumenten ausgestattet sein. Das Set sollte jedoch vom Betreiber entsprechend den Merkmalen des Betriebes (Betriebsumfang, Fahrdauer, Anzahl und Demografie der Passagiere usw.) geändert werden.*

- (b) Folgendes sollte im Erste-Hilfe-Set enthalten sein:
- (35) Verbände (verschiedene Größen);
 - (36) Verbände für Verbrennungen (groß und klein);
 - (37) Wundauflagen (groß und klein);
 - (38) Klebeverbände (verschiedene Größen);
 - (39) antiseptischer Wundreiniger;
 - (40) Sicherheitsschere; und
 - (41) Einweghandschuhe.

AMC2 BOP.BAS.330 Erste-Hilfe-Set

WARTUNG DES ERSTE-HILFE-SETS

Um auf dem neuesten Stand zu bleiben, sollte das Erste-Hilfe-Set:

- (a) regelmäßig überprüft werden, um sich soweit möglich zu vergewissern, dass die Inhalte in dem für ihren Verwendungszweck erforderlichen Zustand gehalten werden;
- (b) in regelmäßigen Abständen gemäß den Anweisungen auf den Etiketten, wenn die Umstände dies erfordern und
- (c) nach Gebrauch während der Fahrt bei der ersten Gelegenheit aufgefüllt werden, wenn Ersatzartikel verfügbar sind.

GM1 BOP.BAS.330(a) Erste-Hilfe-Set

ZUSÄTZLICHER ERSTE-HILFE-SET

Ein zusätzlicher Erste-Hilfe-Set kann im Verfolgerfahrzeug oder Anhänger mitgeführt werden.

BOP.BAS.335 Handfeuerlöscher

Ballone, ausgenommen Gasballone, müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein.

AMC1 BOP.BAS.335 Handfeuerlöscher

ZULASSUNGS-BEDINGUNGEN

Die anwendbare Zertifizierungsanforderung für Heißluftballons sollte CS-31HB oder gleichwertig sein.

GM1 BOP.BAS.335 Handfeuerlöscher

ZUSÄTZLICHE HANDFEUERLÖSCHER

Ein zusätzlicher Handfeuerlöscher kann im Verfolgerfahrzeug oder Anhänger mitgeführt werden.

BOP.BAS.340 Überlebensausrüstung und Signalmittel - Fahrten über Wasser

Der verantwortliche Pilot eines Ballons, der über Wasser betrieben wird, hat vor Beginn der Fahrt die Risiken für das Überleben der im Ballon beförderten Personen im Fall einer Notwasserung zu ermitteln. In Anbetracht dieser Risiken hat er zu prüfen, ob das Mitführen von Überlebensausrüstung und Signalmitteln erforderlich ist.

AMC1 BOP.BAS.340 Lebensrettungs- und Signalausstattung - Fahrten über Wasser

RISIKOBEWERTUNG

Für die Risikoeinschätzung sollte der verantwortliche Luftfahrzeugführer die folgenden Betriebsbedingungen berücksichtigen:

- (a) Zustand des Wassers;
- (b) Wasser- und Lufttemperaturen;
- (c) die Entfernung vom Land, das ausreichend für eine Notlandung ist; und
- (d) die Verfügbarkeit von Such- und Rettungseinrichtungen.

AMC2 BOP.BAS.340 Lebensrettungs- und Signalausstattung - Fahrten über Wasser

AUSRÜSTUNG

Auf der Grundlage der Risikobewertung sollte der verantwortliche Luftfahrzeugführer bei der Beförderung:

- a) eine Schwimmweste oder eine gleichwertige individuelle Schwimmvorrichtung für jede Person an Bord haben:
- (1) in einer Position angebracht oder verstaut, die für die Person, für deren Nutzung sie vorgesehen ist, leicht zugänglich ist; und
 - (2) mit einem elektrischen Beleuchtungsmittel ausgestattet, um die Ortung von Personen zu erleichtern;
- b) von bis zu sechs Personen ein Notsender (ELT, Emergency Locator Transmitter) oder ein Personenfinder zur Kennzeichnung der Notposition (PLB, Personal Locator Beacon) mitführen, welche von einem Besatzungsmitglied oder einem Fahrgast getragen werden und die gleichzeitig auf 121,5 und 406 MHz senden können;
- c) von mehr als sechs Personen eine Notfunkbarke (ELT, Emergency Locator Transmitter), die gleichzeitig auf 121,5 und 406 MHz senden kann; und
- d) Signaleinrichtungen zur Erzeugung von Notsignalen.

AMC3 BOP.BAS.340 Lebensrettungs- und Signalausstattung - Fahrten über Wasser
EINWEISUNG PLB-NUTZUNG

Wird ein PLB von einem Fluggast getragen, sollte er oder sie vor der Fahrt über ihre Eigenschaften und die Verwendung durch den verantwortlichen Piloten eingewiesen werden.

AMC4 BOP.BAS.340 Lebensrettungs- und Signalausstattung - Fahrten über Wasser
ELT UND PLB REGISTRIERUNG UND BETRIEBSVORSCHRIFTEN

- (a) Alle mitgeführten ELT und PLB sollten bei der für die Einleitung von Such- und Rettungsaktionen zuständigen nationalen Agentur oder einer anderen benannten Agentur registriert sein.
- (b) Jede beförderte ELT sollte in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen von Band III des ICAO Annex 10 des Chicagoer Übereinkommens "Aeronautische Telekommunikation" betrieben werden.

GM1 BOP.BAS.340 Lebensrettungs- und Signalausstattung - Fahrten über Wasser
BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- (a) Eine ELT ist ein Oberbegriff für Geräte, die bestimmte Signale auf bestimmten Frequenzen ausstrahlen und je nach Anwendung durch Schlag oder manuell aktiviert werden können.
- (b) Ein PLB ist ein Notsender, der kein ELT ist, das unverwechselbare Signale auf bestimmten Frequenzen sendet, eigenständig und tragbar ist und von den Überlebenden manuell aktiviert wird.

BOP.BAS.345 Überlebensausrüstung und Signalmittel - Schwierigkeiten beim Einsatz des Such- und Rettungsdienstes

Ballone, die über Gebieten betrieben werden, in denen der Einsatz des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre, müssen mit Überlebensausrüstung und Signalmitteln entsprechend den zu überfliegenden Gebieten ausgerüstet sein.

AMC1 BOP.BAS.345 Lebensrettungs- und Signalausstattung – erschwertes Suchen und Retten

Allgemeines

Ballons, die über Gebieten betrieben werden, wo die Suche und Rettung besonders schwierig wäre, sollten mit folgenden Geräten ausgestattet sein:

- (a) mindestens ein ELT oder ein PLB;
- (b) Signaleinrichtungen zur Erzeugung von Notsignalen; und
- (c) zusätzliche Überlebensausrüstung, die für die zu fahrende Strecke unter Berücksichtigung der Anzahl der an Bord befindlichen Personen geeignet ist.

AMC2 BOP.BAS.345 Lebensrettungs- und Signalausstattung - erschwertes Suchen und Retten

ZUSÄTZLICHE ÜBERLEBENDSAUSRÜSTUNG

- (a) Die folgende zusätzliche Überlebensausrüstung sollte mitgeführt werden:
 - (1) 500 ml Wasser für maximal vier oder weniger Personen an Bord;

(2) ein Messer; und

(3) ein Erste-Hilfe-Set.

(b) Wenn ein Ausrüstungsgegenstand unter a) bereits gemäß anderen Anforderungen an Bord mitgeführt wird, braucht es keine zusätzliche Mitnahme.

GM1 BOP.BAS.345 Lebensrettungs- und Signalausrüstung - erschwertes Suchen und Retten

SIGNALE

Die Notsignale sind in der Verordnung (EU) Nr. 923/2012⁵ beschrieben.

GM2 BOP.BAS.345 Lebensrettungs- und Signalausrüstung - erschwertes Suchen und Retten

BEREICHE IN DENEN SICH SUCHEN UND RETTEN BESONDERES SCHWIERIG

GESTALTET

Der Ausdruck "Bereiche, in denen sich Suchen und Retten besonders schwierig gestaltet" bedeutet:

(a) Bereiche, die von der für die Verwaltung von Such- und Rettungsaktionen zuständigen Behörde benannt wurden, oder

(b) Gebiete, die weitgehend unbewohnt sind und in denen die unter Buchstabe a) genannte Behörde:

(15) keine Informationen veröffentlicht hat, um zu bestätigen, ob die Suche und Rettung besonders schwierig wäre oder nicht; und

(16) aus politischer Sicht keine Bereiche als besonders schwierig für die Suche und Rettung benennt.

BOP.BAS.350 Sonstige Ausrüstung

a) Ballone müssen mit Schutzhandschuhen für jedes Besatzungsmitglied ausgestattet sein.

b) Mit Heißluft und Gas betriebene Ballone, Heißluftballone und Heißluft-Luftschiffe müssen mit allem Folgenden ausgerüstet sein:

1. einer alternativen und unabhängigen Zündquelle;
2. einer Einrichtung zur Messung und Anzeige der Kraftstoffmenge;
3. einer Feuerlöschdecke oder feuerfesten Abdeckung;
4. einer Landhilfeleine von mindestens 25 m Länge.

c) Gasballone müssen mit allem Folgenden ausgerüstet sein:

1. einem Messer;
2. einem Schleppseil von mindestens 20 m Länge aus Naturfasern oder aus einem Material, das elektrostatische Aufladungen ableitet.

AMC1 BOP.BAS.350(b)(3) Sonstige Ausrüstung

FEUERLÖSCHDECKE

Eine Feuerlöschdecke muss der europäischen Norm EN 1869 oder einer gleichwertigen Norm entsprechen. Die Größe sollte mindestens 1,5 m x 1,8 m betragen. Kleinere Größen werden nicht empfohlen, da sie die Quelle des entstehenden Propanbrandes nicht ausreichend abdecken können.

AMC1 BOP.BAS.350(c)(1) Sonstige Ausrüstung

MESSER

Das Messer, Hakenmesser oder dergleichen muss in der Lage sein, jede Steuerleitung oder jedes Handhabungsseil zu schneiden, das für den verantwortlichen Piloten oder ein Besatzungsmitglied aus dem Korb zugänglich ist.

BOP.BAS.355 Funkkommunikationsausrüstung

a) Ballone müssen über eine Funkkommunikationsausrüstung verfügen, die die gemäß Anlage 4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und, falls die Fahrt im Luftraum eines Drittlands durchgeführt wird, gemäß dem Recht des betreffenden Drittlands vorgeschriebene Kommunikation ermöglicht.

b) Die Funkkommunikationsausrüstung muss den Sprechfunkverkehr auf der Notfrequenz der Luftfahrt 121,5 MHz ermöglichen.

GM1 BOP.BAS.355 Funkgeräte

ANWENDBARE LUFTRAUM VORSCHRIFTEN

Für Ballone, die im Bereich der europäischen Flugsicherung betrieben werden, gelten die Vorschriften des europäischen Luftverkehrsrechts

BOP.BAS.360 Transponder

Ballone müssen über einen Sekundärradar-Transponder (Secondary Surveillance Radar (SSR) Transponder) mit allen erforderlichen Funktionen gemäß SERA.6005 Buchstabe b im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 und, falls die Fahrt im Luftraum eines Drittlands durchgeführt wird, gemäß dem Recht des betreffenden Drittlands verfügen.

AMC1 BOP.BAS.360 Transponder

ALLGEMEINES

(a) Die Sekundärradar-(SSR)-Transponder von Ballonen, die im Bereich der europäischen Flugsicherung betrieben werden, sollten allen geltenden Vorschriften des europäischen Luftverkehrsrechts entsprechen.

(b) Wenn das einheitliche europäische Luftverkehrsrecht nicht anwendbar ist, sollten die SSR-Transponder in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen von Band IV des ICAO-Anhangs 10 zum Chicagoer Übereinkommen "Luftfahrttechnische Telekommunikation" betrieben werden.

TEILABSCHNITT ADD

ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN BEIM GEWERBLICHEN BETRIEB

Abschnitt 1

Allgemeine Anforderungen an Organisationen

BOP.ADD.001 Geltungsbereich

Gemäß Artikel 3 sind in diesem Teilabschnitt die Anforderungen festgelegt, die gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen durchführende Betreiber, bei denen es sich nicht um Betreiber im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 letzter Unterabsatz handelt, zusätzlich zu den Anforderungen des Teilabschnitts BAS erfüllen müssen.

BOP.ADD.005 Verantwortlichkeiten des Betreibers

- a) ~~Der Betreiber ist dafür verantwortlich, dass der Ballon gemäß den wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, den Anforderungen dieses Teilabschnitts und gemäß seiner Erklärung betrieben wird.~~
Der Betreiber ist dafür verantwortlich, dass der Ballon gemäß den grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139, den Anforderungen dieses Teilabschnitts und gemäß seiner Erklärung betrieben wird.
- b) Jede Fahrt ist entsprechend den Bestimmungen des Betriebshandbuchs durchzuführen.
- c) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass der Ballon so ausgerüstet ist und alle Besatzungsmitglieder so qualifiziert sind, wie es das jeweilige Einsatzgebiet und die jeweilige Betriebsart erfordern.
- d) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die für den Flugbetrieb eingesetzt oder direkt daran beteiligt sind, sämtliche der folgenden Bedingungen erfüllen:
 1. sie sind ordnungsgemäß ausgebildet und unterwiesen worden;
 2. sie sind sich der geltenden Vorschriften und Verfahren bewusst, die für ihre speziellen Aufgaben von Bedeutung sind;
 3. sie haben ihre Fähigkeiten in ihren speziellen Aufgaben nachgewiesen;
 4. sie sind sich ihrer Verantwortlichkeiten und der Auswirkung ihrer Tätigkeiten auf den gesamten Betrieb bewusst.
- e) Der Betreiber hat Verfahren und Anweisungen für den sicheren Betrieb eines jeden Ballonmusters festzulegen, einschließlich der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Besatzungsmitglieder für jede Art von Betrieb. In diesen Verfahren und Anweisungen darf von einem Besatzungsmitglied keine Tätigkeit während kritischer Fahrtphasen verlangt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Ballons erforderlich sind.
- f) Der Betreiber hat Vorkehrungen für die Beaufsichtigung der Besatzungsmitglieder und des mit dem Betrieb des Ballons befassten Personals durch Personen zu treffen, die über ausreichend

- Erfahrung und Kenntnisse verfügen, um die Erfüllung der im Betriebshandbuch festgelegten Standards sicherzustellen.
- g) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder und mit dem Betrieb des Ballons befassten Personen auf die Einhaltung der für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten, in denen der Betrieb des Ballons durchgeführt wird, hingewiesen werden.
 - h) Der Betreiber hat Flugplanungsverfahren für die sichere Durchführung der Fahrt auf der Grundlage von Erwägungen bezüglich der Ballonleistung, anderweitiger Betriebsbeschränkungen und der einschlägigen voraussichtlichen Bedingungen auf der Strecke und an den betreffenden Einsatzorten festzulegen. Diese Verfahren sind in das Betriebshandbuch aufzunehmen.

BOP.ADD.010 Angabe alternativer Nachweisverfahren

Der Betreiber hat bei der Abgabe der Erklärung gemäß BOP.ADD.100 der zuständigen Behörde die Liste der alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) vorzulegen, wenn er beabsichtigt, alternative Nachweisverfahren für den Nachweis der Einhaltung der Anforderung gemäß BOP.BAS.010 zu verwenden. Diese Liste muss Verweise auf die annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) enthalten, die sie ersetzen, sofern die Agentur entsprechende AMC festgelegt hat.

AMC1 BOP.ADD.010 Ankündigung alternative Nachweisverfahren

NACHWEIS DER EINHALTUNG

Wann immer alternative Nachweisverfahren zur Einhaltung der Vorschriften verwendet werden, sollte eine Risikobewertung durchgeführt und dokumentiert werden. Das Ergebnis dieser Risikobewertung sollte zeigen, dass ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie das von der EASA annehmbare Nachweisverfahren erreicht wird.

BOP.ADD.015 Zugang

- a) ~~Für die Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Anforderungen der vorliegenden Verordnung hat der Betreiber allen von der zuständigen Behörde bevollmächtigten Personen jederzeit Zugang zu allen Anlagen, Ballonen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem für die Tätigkeit des Betreibers relevantem Material, das in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung fällt, zu gewähren, unabhängig davon, ob die Tätigkeit extern vergeben wurde oder nicht.~~
Für die Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen dieser Verordnung muss der Betreiber allen von der zuständigen Behörde bevollmächtigten Personen jederzeit Zugang zu allen Anlagen, Ballonen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und sonstigem für die Tätigkeit des Betreibers relevantem Material, das in den Geltungsbereich dieser Verordnung fällt, gewähren, unabhängig davon, ob die Tätigkeit extern vergeben wurde oder nicht.
- b) Zugang zu dem Ballon muss im Falle der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballons die Möglichkeit des Betretens des Ballons und der Anwesenheit während des Flugbetriebs einschließen, es sei denn, dadurch würde die Fahrt gefährdet.

BOP.ADD.020 Beanstandungen

Nach Erhalt einer Benachrichtigung über Beanstandungen durch die zuständige Behörde gemäß ARO.GEN.350 und ARO.GEN.355 und ARO.GEN.360 des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hat der Betreiber:

- a) der Grundursache für die Nichteinhaltung nachzugehen;
- b) einen Abhilfeplan zu erstellen;
- c) zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde innerhalb der von dieser Behörde festgelegten Frist gemäß ARO.GEN.350 des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 die Umsetzung dieses Abhilfeplans nachzuweisen.

AMC1 BOP.ADD.020(b) Befunde

ABHILFE PLAN

Der vom Betreiber festgelegte Plan für Abhilfemaßnahmen sollte die Auswirkungen der Nichteinhaltung sowie ihre eigentliche Ursache berücksichtigen.

GM1 BOP.ADD.020(b);(c) Befunde

ABHILFEMASSNAHMEN

„Abhilfemaßnahmen“ sind Maßnahmen zur Beseitigung oder Minderung der Grundursache(n) und zur Verhinderung des Wiederauftretens eines festgestellten Verstoßes oder einer anderen unerwünschten Bedingung oder Situation. Die richtige Bestimmung der Grundursache(n) ist entscheidend für die Festlegung wirksamer Korrekturmaßnahmen, um ein Wiederauftreten zu verhindern

BOP.ADD.025 Meldung von Ereignissen

- a) Der Betreiber hat im Rahmen seines Managementsystems ein System zur Meldung von Ereignissen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates einzurichten.
- b) Unbeschadet Buchstabe a hat der Betreiber der zuständigen Behörde und der Organisation, die für die Konstruktion des Ballons verantwortlich ist, alle Fehlfunktionen, technischen Mängel, Überschreitungen technischer Beschränkungen, Ereignisse, die auf ungenaue, unvollständige oder mehrdeutige Informationen in den gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 748/2012 festgelegten Daten hinweisen, und jedes sonstige Ereignis, bei dem es sich um eine Störung, nicht jedoch um einen Unfall oder eine schwere Störung handelt, zu melden.
- c) Der Betreiber hat die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Einhaltung des Artikels 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates durch den verantwortlichen Piloten, jedes andere Besatzungsmitglied und sein gesamtes Personal in Bezug auf eine schwerwiegende Störung oder einen Unfall im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Ballons sicherzustellen.

AMC1 BOP.ADD.025(a) Meldung von Zwischenfällen

ALLGEMEINES

Zusätzlich zur Meldung aller in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 geforderten Ereignisse sollte der Betreiber auch die in der Verordnung (EU) 2015/1018 genannten melden.

BOP.ADD.030 Managementsystem

- a) Der Betreiber hat ein Managementsystem zu erstellen, einzuführen und zu pflegen, das alles Folgende umfasst:
 1. klar definierte Linien der Verantwortlichkeit und Rechenschaftspflicht in der gesamten Organisation des Betreibers, einschließlich einer unmittelbaren Sicherheitsrechenschaftspflicht des verantwortlichen Betriebsleiters;
 2. eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze des Betreibers bezüglich der Sicherheit, als Sicherheitsgrundsätze bezeichnet;
 3. eine Beschreibung der mit den Tätigkeiten des Betreibers verbundenen Gefahren für die Flugsicherheit, der Bewertung dieser Gefahren und des Umgangs mit den damit verbundenen Risiken, einschließlich Maßnahmen, um diese Risiken erforderlichenfalls zu senken, sowie der Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen;
 4. Schulung und Befähigung des Personals zur Durchführung seiner Aufgaben;
 5. Dokumentation aller wichtigen Verfahren des Managementsystems, einschließlich eines Verfahrens, das dem Personal seine Verantwortlichkeiten deutlich macht, und des Verfahrens für die Änderung dieser Dokumentation;
 6. eine Funktion für die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen gemäß diesem Anhang. Diese Überwachung der Einhaltung beinhaltet ein System zur Rückmeldung der Beanstandungen an den verantwortlichen Betriebsleiter des Betreibers, um die wirksame Umsetzung eventuell erforderlicher Abhilfemaßnahmen sicherzustellen;
 7. die Verfahren, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Artikeln 4, 5, 6 und 13 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sicherzustellen.
- b) Das Managementsystem muss der Größe des Betreibers sowie Art und Komplexität seiner Tätigkeiten angemessen sein, wobei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und Risiken zu berücksichtigen sind.

AMC1 BOP.ADD.030(a)(2) Managementsystem

SICHERHEITSRICHTLINIE

Die Sicherheitsrichtlinie sollte eine Verpflichtung zur Verbesserung in Richtung der höchsten Sicherheitsstandards unter Einbeziehung aller anwendbaren rechtlichen Forderungen, mit allen

anwendbaren Normen übereinstimmen, bewährte Verfahren beinhalten und die Bereitstellung angemessener Ressourcen beinhalten.

AMC1 BOP.ADD.030(a)(3) Managementsystem

SICHERHEITS- UND RISIKOMANAGEMENT

Die Identifikation von Gefahren und das Management von Sicherheitsrisiken sollten:

- (a) mit internen Sicherheits- oder Ereignisberichten, Gefahrenchecklisten, Risikoregistern oder ähnlichen Risikomanagement-Werkzeugen oder -Prozessen durchgeführt werden, die in die Tätigkeiten des Betreibers integriert sind;
- (b) insbesondere auf Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit einer Änderung eingehen, indem die bestehenden Instrumente oder Prozesse zur Identifizierung von Gefahren, zur Risikobewertung und -minderung genutzt werden und
- (c) Bestimmungen für Notfallmaßnahmen oder einen formellen Notfallplan (ERP) enthalten, um die Maßnahmen festzulegen, die der Betreiber oder bestimmte Personen in einem Notfall zu ergreifen haben.

GM1 BOP.ADD.030(a)(4) Managementsystem

SICHERHEITSTRAINING

Das Sicherheitstrainingsprogramm kann aus Selbstschulung mittels Medien (Newsletter, Flugsicherheitsmagazine usw.), Präsenzs Schulungen, E-Learning oder ähnlichen Schulungen durch Trainingsdienstleister bestehen.

AMC1 BOP.ADD.030(a)(5) Managementsystem

DARSTELLUNG DES MANAGEMENT-SYSTEMS

- a) Die Darstellung des Managementsystems des Betreibers sollte mindestens die folgenden Informationen enthalten:
 - (1) eine vom verantwortlichen Manager unterzeichnete Erklärung, in der bestätigt wird, dass der Betreiber gemäß diesem Anhang kontinuierlich in Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen und den Unterlagen des Betreibers arbeitet;
 - (2) den Tätigkeitsbereich des Betreibers;
 - (3) die Titel und Namen der in BOP.ADD.040(a) und (c) genannten Personen;
 - (4) ein Organigramm mit den Verantwortlichkeiten der in BOP.ADD.040 genannten Personen;
 - (5) eine allgemeine Beschreibung und den Standort der in BOP.ADD.045 genannten Einrichtungen;
 - (6) Verfahren, in denen festgelegt wird, wie der Betreiber die Einhaltung der geltenden Vorschriften gewährleistet;
 - (7) das Änderungsverfahren für die Darstellung des Managementsystems des Betreibers.
- b) Die Darstellung des Managementsystems des Betreibers kann in einem separaten Handbuch oder in einem der in diesem Anhang vorgeschriebenen Handbücher enthalten sein. Ein Querverweis sollte beigefügt werden.

AMC1 BOP.ADD.030(a)(6) Managementsystem

ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG - AUDIT- UND ORGANISATIONAL REVIEW

(Selbstreflexion)

(a) Methodik

- (1) Der Betreiber sollte die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch ein internes Audit durchführen.
 - (2) Ungeachtet von (1) kann ein Betreiber mit fünf oder weniger Vollzeit-Arbeitskräften, die an der diesem Unterabschnitt unterliegenden Tätigkeit beteiligt sind, beschließen, die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch eine organisational review (Selbstreflexion) durchzuführen.
- b) Allgemeine Bestimmungen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften
- (1) Der Betreiber sollte die Grundstruktur der Überwachungsfunktion für die Einhaltung der Vorschriften festlegen, die für die durchgeführten Tätigkeiten gilt.
 - (2) Der Betreiber sollte sicherstellen, dass das Personal, das ein Audit oder eine organisational review (Selbstreflexion / organisatorische Überprüfung) durchführt, sei es intern durch den Betreiber oder extern, über einschlägige Kenntnisse, Hintergründe und Erfahrungen verfügen, die im Hinblick auf die zu prüfenden oder zu überprüfenden Tätigkeiten angemessen sind, einschließlich Kenntnisse und Erfahrungen bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften.

- (3) *Der Betreiber sollte die Einhaltung der Verfahren überwachen, die er zur Gewährleistung sicherer Tätigkeiten entwickelt hat. Dabei sollte der Betreiber die Einhaltung mindestens überwachen und gegebenenfalls überwachen:*
 - (i) *alle Aktivitäten, für die die Erklärung erforderlich sind;*
 - (ii) *Handbücher, Protokolle und Aufzeichnungen;*
 - (iii) *Ausbildungsstandards;*
 - (iv) *Verfahren für das Managementsystem; und*
 - (v) *Standard-Arbeitsanweisungen (SOPs).*
 - (4) *Der Betreiber sollte sicherstellen, dass der Status aller Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen überwacht wird und dass diese Maßnahmen innerhalb eines bestimmten Zeitraums durchgeführt werden. Der Abschluss der Maßnahmen sollte zusammen mit einer Zusammenfassung der getroffenen Maßnahmen aufgezeichnet werden.*
 - (5) *Auf der Grundlage der Ergebnisse der Auditierung oder der organisatorischen Überprüfung sollte der verantwortliche Manager die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zur Behebung von Mängeln oder zur weiteren Verbesserung des Managementsystems des Betreibers ermitteln und gegebenenfalls einleiten.*
- (c) *Bestimmungen zusätzlich zu (b) für die Auditierung*
- (1) *Die Unabhängigkeit der Auditfunktion sollte gewährleistet sein, insbesondere in Fällen, in denen die Auditierenden auch für andere Funktionen für den Betreiber verantwortlich sind.*
 - (2) *Der Betreiber sollte ein Programm zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erstellen und einen Zeitplan für die durchzuführenden Audits festlegen. Die Häufigkeit und Tiefe solcher Audits sollte unter Berücksichtigung folgender Punkte festgelegt werden:*
 - (i) *den Umfang und die Komplexität des Betriebes;*
 - (ii) *Ergebnisse der Sicherheitsrisikomanagements-Prozesse;*
 - (iii) *Ergebnisse der bisherigen Überwachung der Einhaltung;*
 - (iv) *Befunde der zuständigen Behörde und*
 - (v) *den Umfang der Änderungen, die keiner vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde bedürfen.*
- (d) *Bestimmungen zusätzlich zu (b) für die organisational review (Selbstflexion / organisatorische Überprüfung)*
- (1) *Die organisatorische Überprüfung sollte in Abständen von höchstens 12 Monaten durchgeführt werden.*
 - (2) *Als Teil der Darstellung des Managementsystems sollte der Betreiber das Programm zur Überprüfung des Unternehmens und die damit verbundenen Verantwortlichkeiten beschreiben.*
 - (3) *Das Programm zur Überprüfung des Unternehmens kann bestehen aus:*
 - (i) *Checkliste(n), die alle Punkte abdeckt, die behandelt werden müssen, um nachzuweisen, dass der Betreiber die wirksame Einhaltung der geltenden Anforderungen gewährleistet; und*
 - (ii) *einen Zeitplan für die Durchführung der verschiedenen Checklistenpunkte, wobei jedes Element mindestens in Abständen von höchstens 12 Monaten überprüft werden sollte.*

GM1 BOP.ADD.030(a)(6) Managementsystem

ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG - AUDIT- UND ORGANISATIONAL REVIEW

(Selbstreflexion)

- (a) *"Audit" ist ein systematisches, unabhängiges und dokumentiertes Verfahren zur Erlangung von Nachweisen und deren objektiver Bewertung, um festzustellen, inwieweit die Anforderungen erfüllt werden.*
- c) *"Unternehmensbewertung / organisatorische Überprüfung" ist ein systematisches und dokumentiertes Verfahren zur Erlangung von Nachweisen und deren Bewertung, um festzustellen, inwieweit die Anforderungen erfüllt werden.*

GM2 BOP.ADD.030(a)(6) Managementsystem

ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – CHECKLISTE

- (a) *Audits oder organisatorische Überprüfungen der Konformitätsüberwachung können anhand einer Checkliste für die Konformitätsüberwachung dokumentiert werden. Im Folgenden finden Sie eine grundlegende Checkliste, die bei Bedarf an die jeweilige Betriebsart angepasst werden*

kann und alle relevanten Verfahren abdeckt, die in der Dokumentation des Managementsystems und im Betriebshandbuch beschrieben sind.

(b) Jeder Punkt der Checkliste kann mit einer geeigneten Kombination von:

(17) Überprüfung von Aufzeichnungen und Dokumentationen;

(18) Befragung des beteiligten Personals und

(19) Feedback von Auftragnehmern.

ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG – CHECKLISTE			
Jahr:			
Betreff:	Geprüft Datum	Geprüft von	Kommentar Report-Nr. Nichteinhaltung
Änderungen der Erklärung			
Die Arbeiten wurden gemäß der Erklärung durchgeführt			
Änderungen wurden entsprechend dem definierten Prozess ordnungsgemäß verwaltet			
Fahrbetrieb			
Ballon Checklisten auf Richtigkeit und Gültigkeit überprüft			
Flugpläne auf korrekte Informationen geprüft			
Bodenabfertigung			
Gegebenenfalls Anleitung zum Betanken			
Anweisungen zu Gefahrgütern, die erteilt und allen relevanten Personen bekannt sind, falls anwendbar			
Masse			
Ladeblätter wurden auf korrekte Informationen überprüft, falls anwendbar			
Pilotenausbildung			
Aktualisierte genaue Trainingsaufzeichnungen			
Pilotenlizenzen aktuell, korrekte Berechtigungen und gültige ärztliche Atteste			
Die Piloten wurden wiederkehrend geschult.			
Schulungseinrichtungen und zugelassene Ausbilder			
Die Piloten erhielten eine Schulung vor der Fahrt, falls zutreffend.			
Dokumentation im Zusammenhang mit dem Betrieb			
Betriebsanleitung auf korrekten Änderungsstatus überprüft			
Flugdokumentendatensatz geprüft und aktualisiert			
Personal			
Korrekt identifizierter aktueller verantwortlicher Manager und andere benannte Personen			
Das Organigramm zeigt genau die Verantwortlichkeiten und Verantwortlichkeiten in der gesamten Organisation an.			

Die Qualifikation aller neuen Mitarbeiter (oder Mitarbeiter mit neuen Funktionen) wurden angemessen bewertet.			
Das Personal, das an sicherheitstechnischen Prozessen und Aufgaben beteiligt ist, wurde entsprechend geschult.			
Die Mitarbeiter, die an den Prozessen und Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung beteiligt sind, wurden entsprechend geschult.			
Schulung des Personals, soweit erforderlich, um Änderungen von Vorschriften, Veröffentlichungen der zuständigen Behörden, der Dokumentation des Managementsystems und der damit verbundenen Verfahren usw. zu berücksichtigen.			
Vertraglich vereinbarte Aktivitäten (falls zutreffend)			
Bewertung neuer Anbieter vor Vertragsabschluss Bei bestehenden Anbietern: Überprüfung, ob die erbrachte Dienstleistung den geltenden Anforderungen dieses Anhangs entspricht.			
Schulung und Kommunikation zum Thema Sicherheit			
Alle Mitarbeiter sind sich der Richtlinien, Prozesse und Aufgaben des Sicherheitsmanagements bewusst.			
Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Dokumentationen und Veröffentlichungen			

Sicherheitskritische Informationen, die sich aus der internen Sicherheits- oder Ereignismeldung, der Gefahrenidentifikation oder der Konformitätsüberwachung ergeben, wurden allen betroffenen Mitarbeitern rechtzeitig mitgeteilt.			
Dokumentation des Managementsystems			
Angemessene und aktualisierte Dokumentation Das Personal kann bei Bedarf leicht auf diese Unterlagen zugreifen.			
Buchführung			
Die Aufzeichnungen umfassen alle Aktivitäten und Prozesse des Managementsystems.			
Einhaltung von Mindestaufbewahrungsfristen (Stichproben)			
Notfallmaßnahmen oder Notfallplan (ERP)			
Notfallinformationen oder ERP, falls zutreffend, sind aktuell und leicht verfügbar.			
Alle Mitarbeiter sind über die Notfallinformationen oder ERP (Stichproben) informiert.			
Wenn ein ERP aktiviert wurde, wie effektiv war es dann?			
Interne Sicherheitsberichtsverfahren			

Überprüfen Sie die Anzahl der erhaltenen Berichte seit dem letzten Audit oder der letzten organisatorischen Überprüfung.			
Interne Berichterstattung und externe Ereignisberichterstattung sind ordnungsgemäß durchgeführt worden			
Die Sicherheits- oder Ereignisberichte werden analysiert.			
Das Feedback wird den Berichterstattern zur Verfügung gestellt.			

BOP.ADD.035 Extern vergebene Tätigkeiten

Bei der externen Vergabe von Tätigkeiten ist der Betreiber dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die unter Vertrag genommene Organisation die Tätigkeit gemäß den wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den Anforderungen der vorliegenden Verordnung ausführt. Der Betreiber hat ferner sicherzustellen, dass die zuständige Behörde Zugang zu der unter Vertrag genommenen Organisation hat, um sich von der Einhaltung dieser Anforderungen überzeugen zu können.

Bei der externen Vergabe von Tätigkeiten, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, ist der Betreiber dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die unter Vertrag genommene Organisation die Tätigkeit gemäß den grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und den Anforderungen dieser Verordnung ausführt. Der Betreiber muss ferner sicherstellen, dass die zuständige Behörde Zugang zu der unter Vertrag genommenen Organisation hat, um sich von der Einhaltung dieser Anforderungen überzeugen zu können.

AMC1 BOP.ADD.035 Auftragsarbeiten

VERANTWORTUNG BEI DER AUFTRAGSVERGABE

- (a) *Der Betreiber kann beschließen, bestimmte Tätigkeiten an externe Unternehmen zu vergeben.*
- (b) *Zwischen dem Betreiber und der beauftragten Organisation sollte eine schriftliche Vereinbarung bestehen, die die vertraglich vereinbarten Tätigkeiten und die geltenden Anforderungen klar definiert.*
- (c) *Die vertraglich vereinbarten sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, die für die Vereinbarung relevant sind, sollten in die Programme des Betreibers für Sicherheitsmanagement und Konformitätsüberwachung aufgenommen werden.*
- (d) *Der Betreiber sollte sicherstellen, dass die beauftragte Organisation über die erforderlichen Ressourcen und Kompetenzen verfügt, um die Aufgabe zu erfüllen.*

GM1 BOP.ADD.035 Auftragsarbeiten

VERTRAG - ALLGEMEINES

- a) Die Betreiber können beschließen, bestimmte Tätigkeiten an externe Organisationen zur Erbringung von Dienstleistungen zu erbringen, in Bezug auf Bereiche wie:
- (1) Bodenabfertigung;
 - (2) Flugunterstützung;
 - (3) Training; und
 - (4) manuelle Vorbereitung.
- (b) Unter vertraglich vereinbarten Tätigkeiten sind alle Tätigkeiten zu verstehen, die von einer anderen Organisation ausgeführt werden, die entweder selbst zur Durchführung solcher Tätigkeiten erklärt oder zertifiziert wurde oder, wenn sie nicht erklärt oder zertifiziert wurde, im Rahmen der Erklärung des Betreibers arbeitet.
- (c) Die letztendliche Verantwortung für die von externen Organisationen angebotenen Produkte oder Dienstleistungen liegt immer beim Betreiber.

GM2 BOP.ADD.035 Auftragsarbeiten

VERANTWORTUNG BEI DER AUFTRAGSVERGABE

- (a) Unabhängig vom Status der beauftragten Organisation ist der Auftragnehmer dafür verantwortlich, dass alle beauftragten Tätigkeiten der Gefahrenidentifikation und dem Risikomanagement gemäß BOP.ADD.030(a)(3) und der Konformitätsüberwachung gemäß BOP.ADD.030(a)(6) unterliegen.
- (b) Wenn die beauftragte Organisation selbst für die Durchführung der vertraglich vereinbarten Tätigkeiten erklärt oder zertifiziert ist, überprüft der Betreiber im Rahmen der Konformitätsüberwachung zumindest, ob die Erklärung die vertraglich vereinbarten Tätigkeiten tatsächlich abdeckt.

BOP.ADD.040 Anforderungen an das Personal

- a) ~~Der Betreiber hat einen verantwortlichen Betriebsleiter zu bestellen, der ermächtigt ist, sicherzustellen, dass alle in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Tätigkeiten finanziert und gemäß den wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und den Anforderungen der vorliegenden Verordnung durchgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter ist für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines effektiven Managementsystems verantwortlich.~~
Der Betreiber muss einen verantwortlichen Betriebsleiter bestellen, der ermächtigt ist, sicherzustellen, dass alle in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Tätigkeiten finanziert und gemäß den grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und den Anforderungen dieser Verordnung durchgeführt werden können. Der verantwortliche Betriebsleiter ist für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines effektiven Managementsystems verantwortlich.
- b) Der Betreiber muss:
1. die Verantwortlichkeit seines Personals für alle auszuführenden Aufgaben und Tätigkeiten festlegen;
 2. über ausreichend qualifiziertes Personal für die Wahrnehmung dieser Aufgaben und Tätigkeiten verfügen; und
 3. geeignete Aufzeichnungen über Erfahrung, Qualifikation und Schulung des Personals führen.
- c) Der Betreiber hat eine oder mehrere Personen zu benennen, die für die Verwaltung von und Aufsicht über die folgenden Bereiche verantwortlich sind:
1. Flugbetrieb,
 2. Bodenbetrieb,
 3. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.

GM1 BOP.ADD.040 Anforderungen an das Personal

KLEINSTER BETREIBER

Der kleinste Betreiber, der in Betracht gezogen werden kann, ist der Ein-Mann-Betreiber, bei dem alle nominierten Stellen vom verantwortlichen Manager besetzt werden.

AMC1 BOP.ADD.040(c) Anforderungen an das Personal

BENANNTEN PERSONEN

- (a) Eine Beschreibung der Funktionen und Verantwortlichkeiten der benannten Personen, einschließlich ihrer Namen, sollte im Betriebshandbuch enthalten sein.

- (b) *Der Betreiber sollte Vorkehrungen treffen, um die Kontinuität der Aufsicht in Abwesenheit von benannten Personen zu gewährleisten.*
- (c) *Eine von dem Betreiber benannte Person, die bereits von einem anderen Betreiber benannt wurde, kann mit Zustimmung der betroffenen zuständigen Behörden akzeptiert werden.*
- (d) *Die benannten Personen sollten genügend Zeit aufwenden, um die mit dem Umfang und dem Umfang der Tätigkeit verbundenen Managementfunktionen zu erfüllen.*
- (e) *Eine Person kann mehr als eine der benannten Aufgaben innehaben, wenn eine solche Vereinbarung als geeignet erachtet wird und dem Rahmen und dem Umfang des Betriebes angemessen ist.*
- (f) *Die Akzeptanz einer einzelnen Person, die mehrere Funktionen innehat, möglicherweise in Kombination mit der Rolle des verantwortlichen Managers, sollte von der Art und dem Umfang des Betriebes abhängen. Die beiden Hauptbereiche seiner Verantwortung gerecht zu werden, die von Belang sind, sollten die Kompetenz und die Leistungsfähigkeit des Einzelnen sein.*
- (g) *Hinsichtlich der Zuständigkeit für verschiedene Aufgabenbereiche sollte es keinen Unterschied zu den Anforderungen geben, die für Personen gelten, die nur ein Amt innehaben.*
- (h) *Die Fähigkeit einer Person, seiner oder ihrer Verantwortung gerecht zu werden, sollte in erster Linie vom Umfang des Betriebes abhängen. Die Komplexität der Organisation oder des Betriebes kann jedoch Kombinationen von Ämtern verhindern oder einschränken, die unter anderen Umständen akzeptabel sein können.*

GM1 BOP.ADD.040(c) Anforderungen an das Personal

KOMPETENZ DER NOMINIERTEN PERSONEN

- (a) *Nominierte Personen gemäß BOP.ADD.040 verfügen über die Erfahrung und erfüllen die unten unter (b) bis (e) aufgeführten Lizenzierungsvorschriften. In Ausnahmefällen kann die zuständige Behörde in Einzelfällen einen Vorschlag annehmen, der diesen Bestimmungen nicht vollständig entspricht. In dem Fall verfügt der Kandidat über vergleichbare Erfahrungen und auch die Fähigkeit, die Funktionen, die mit der Stelle und dem Umfang des Betriebes verbunden sind, effektiv erfüllen.*
- (b) *Nominierte Personen besitzen:*
 - (1) *praktische Erfahrung und Fachwissen bei der Anwendung von Flugsicherheitsnormen und sicheren Betriebsverfahren;*
 - (2) *umfassende Kenntnisse über:*
 - i) *die geltenden EU-Sicherheitsvorschriften und alle damit verbundenen Anforderungen und Verfahren und*
 - ii) *die Notwendigkeiten und den Inhalt der relevanten Teile des Betriebshandbuchs; und*
 - (3) *3 Jahre einschlägige Berufserfahrung.*
- (c) *Flugbetrieb*
Die benannte Person
 - (3) *war oder ist im Besitz einer gültigen Lizenz für fliegendes Personal und der dazugehörigen Berechtigungen, die für die jeweilige Betriebsart geeignet ist; oder*
 - (4) *hat auf andere Weise fundierte Kenntnisse des jeweiligen Flugbetriebs nachgewiesen.*
- (d) *Bodenoperationen*
Die benannte Person verfügt über fundierte Kenntnisse der Vorgehensweisen des Betreibers bezüglich Bodenbetriebes.
- (e) *Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit*
Die benannte Person verfügt über die entsprechenden Kenntnisse und erfüllt die entsprechenden Erfahrungsanforderungen in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Ballonen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014

BOP.ADD.045 Anforderungen an die Einrichtungen

~~Der Betreiber muss über Einrichtungen verfügen, die es ermöglichen, alle Aufgaben und Tätigkeiten, die zur Einhaltung der wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Anforderungen der vorliegenden Verordnung erforderlich sind, zu verwalten und durchzuführen.~~

Der Betreiber muss über Einrichtungen verfügen, die es ermöglichen, alle Aufgaben und Tätigkeiten, die zur Einhaltung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der

Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen dieser Verordnung erforderlich sind, zu verwalten und durchzuführen.

Abschnitt 2

Erklärung, Lufttüchtigkeit sowie Ver- und Anmieten mit und ohne Besatzung (Wet Lease und Dry Lease)

BOP.ADD.100 Erklärung

- a) ~~In der Erklärung nach Artikel 3 Absatz 2 Unterabsatz 2 muss der Betreiber bestätigen, dass er die wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt und weiterhin erfüllen wird.~~
In der Erklärung nach Artikel 3 Absatz 2 Unterabsatz 2 muss der Betreiber bestätigen, dass er die grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt und weiterhin erfüllen wird.
- b) Der Betreiber hat in die Erklärung folgende Angaben aufzunehmen:
1. Name des Betreibers;
 2. Ort, an dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat;
 3. Name und Kontaktdaten des verantwortlichen Betriebsleiters des Betreibers;
 4. Beginn des gewerblichen Betriebs und gegebenenfalls Datum, zu dem die Änderung des bestehenden gewerblichen Betriebs in Kraft tritt;
 5. für alle im gewerblichen Betrieb verwendeten Ballone das Ballonmuster, das Eintragungskennzeichen, die Hauptbasis, die Art des Betriebs und das Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.
- c) Erforderlichenfalls hat der Betreiber der Erklärung die Liste der alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) nach Maßgabe von BOP.ADD.010 beizufügen.
- d) Bei Abgabe der Erklärung hat der Betreiber das Formular in der Anlage zu diesem Anhang zu verwenden.

GM1 BOP.ADD.100 Erklärung

GENERELLES

Die Absicht der Erklärung ist es,

- (a) den Betreiber seiner Verantwortung gemäß den geltenden Sicherheitsvorschriften nachkommen zu lassen und dass er über alle erforderlichen Genehmigungen verfügt;
- (b) die zuständige Behörde über die Existenz eines Betreibers zu informieren und
- (c) es der zuständigen Behörde zu ermöglichen, ihren Aufsichtspflichten nachzukommen.

AMC1 BOP.ADD.105(a) Änderungen der Erklärung und Einstellung der gewerblichen Aktivitäten

BEKANNTMACHUNG VON VERÄNDERUNGEN

Die neue Erklärung sollte vor Inkrafttreten der Änderung eingereicht werden mit Angabe des Datums angeben, ab wann die Änderung gelten soll.

AMC1 BOP.ADD.115 Miete (nass und trocken) eines in einem Drittland registrierten Ballons

ALLGEMEINES

a) Der Betreiber, der beabsichtigt, einen Ballon aus Drittländern zu mieten, sollte der zuständigen Behörde die folgenden Informationen zur Verfügung stellen:

- (24) Name und Anschrift des eingetragenen Eigentümers;
- (25) eine Kopie des gültigen Lufttüchtigkeitszeugnisses;
- (26) eine Kopie des Mietvertrages oder eine Beschreibung der Mietbestimmungen, mit Ausnahme der finanziellen Vereinbarungen; und
- (27) Dauer des Mietvertrages.

(b) Den oben genannten Informationen sollte eine vom Mieter unterzeichnete Erklärung beigefügt werden, dass die Parteien des Mietvertrages ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten gemäß den geltenden Vorschriften vollständig verstehen.

BOP.ADD.105 Änderungen der Erklärung und Einstellung des gewerblichen Betriebs

- a) ~~Der Betreiber hat die zuständige Behörde unverzüglich über jede Änderung der Umstände zu unterrichten, die Auswirkungen auf die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Anforderungen dieser Verordnung hat, wie gegenüber der zuständigen Behörde angegeben, sowie jede Änderung in Bezug auf die Informationen gemäß BOP.ADD.100 Buchstabe b und die Liste der alternativen~~

Nachweisverfahren (AltMoC) gemäß BOP.ADD.100 Buchstabe c, die in dieser Erklärung oder in ihrem Anhang aufgeführt sind.

Der Betreiber muss die zuständige Behörde unverzüglich über jede Änderung der Umstände unterrichten, die Auswirkungen auf die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen dieser Verordnung hat, wie gegenüber der zuständigen Behörde angegeben, sowie über jede Änderung in Bezug auf die Informationen nach Punkt BOP.ADD.100(b) und die Liste der alternativen Nachweisverfahren (AltMoC) nach Punkt BOP.ADD.100(c), die in dieser Erklärung oder in deren Anhang aufgeführt sind.

- b) Der Betreiber hat die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn er keinen gewerblichen Ballonbetrieb mehr durchführt.

BOP.ADD.110 Lufttüchtigkeitsanforderungen

Ballone müssen über ein gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erteiltes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen bzw., im Falle eines in einem Drittland eingetragenen Ballons, entweder einer Wet-Lease-Vereinbarung oder Dry-Lease-Vereinbarung gemäß BOP.ADD.115 unterliegen.

BOP.ADD.115 Ver- und Anmieten mit und ohne Besatzung (Wet Lease und Dry Lease) eines in einem Drittland eingetragenen Ballons

- a) Der Betreiber hat die zuständige Behörde über jede Wet-Lease- oder Dry-Lease-Vereinbarung für einen in einem Drittland eingetragenen Ballon zu unterrichten.
- b) Unterliegt ein in einem Drittland eingetragener Ballon einer Wet-Lease-Vereinbarung, hat der Betreiber sicherzustellen, dass das Maß an Sicherheit, das sich aus der Anwendung der Sicherheitsstandards in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und den Flugbetrieb ergibt, denen der Drittlandsbetreiber des Ballons unterliegt, jenem zumindest gleichwertig ist, das sich aus der Anwendung der Anforderungen des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 und der vorliegenden Verordnung ergibt.
- c) ~~Unterliegt ein in einem Drittland eingetragener Ballon einer Dry-Lease-Vereinbarung, so hat der Betreiber die Erfüllung der wesentlichen Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Anhänge I und IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und der Anforderungen der vorliegenden Verordnung sicherzustellen.~~

Unterliegt ein in einem Drittland eingetragener Ballon einer Dry-Lease-Vereinbarung, so muss der Betreiber dieses Ballons die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Anhänge II und V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen dieser Verordnung sicherstellen.

GM1 BOP.ADD.115(a) Miete (nass und trocken) eines in einem Drittland registrierten Ballons

MIETVERTRAG ZWISCHEN BETREIBERN, DIE IN EINEM EU-MITGLIEDSSTAAT REGIESTRIERT SIND

Der Mieter teilt der zuständigen Behörde jeden Mietvertrag zwischen Betreibern mit Hauptniederlassung in einem EU-Mitgliedstaat mit.

Abschnitt 3

Handbücher und Aufzeichnungen

BOP.ADD.200 Betriebshandbuch

- a) Der Betreiber hat ein Betriebshandbuch zu erstellen.
- b) Der Inhalt des Betriebshandbuchs muss die Anforderungen dieses Anhangs widerspiegeln und darf den Angaben in der Erklärung des Betreibers nicht zuwiderlaufen.
- c) Das Betriebshandbuch darf in mehreren Teilen erstellt werden.
- d) Das gesamte Personal des Betreibers muss einfachen Zugang zu denjenigen Teilen des Betriebshandbuchs haben, die seine jeweiligen Aufgaben betreffen.
- e) Das Betriebshandbuch ist stets auf dem neuesten Stand zu halten. Das gesamte Personal des Betreibers ist auf Änderungen des Betriebshandbuchs hinzuweisen, die seine jeweiligen Aufgaben betreffen.

- f) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass alle Informationen, die als Grundlage für den Inhalt des Betriebshandbuchs dienen, und alle Änderungen hieran im Betriebshandbuch korrekt wiedergegeben werden.
- g) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass das gesamte Personal die Sprache, in der diejenigen Teile des Betriebshandbuchs verfasst sind, die seine jeweiligen Aufgaben betreffen, verstehen kann. Der Inhalt des Betriebshandbuchs ist so darzubieten, dass es ohne Schwierigkeiten benutzt werden kann.

AMC1 BOP.ADD.200 Betriebshandbuch

ALLGEMEINES

- (a) *Das Betriebshandbuch kann je nach Komplexität des Betriebes und der Art der betriebenen Ballone im Detail variieren.*
- (b) *Das Betriebshandbuch oder Teile davon können in jeder Form, einschließlich der elektronischen Form, vorgelegt werden. In jedem Fall sollte die Zugänglichkeit, Benutzerfreundlichkeit und Zuverlässigkeit gewährleistet sein. c) Das Betriebshandbuch sollte so gestaltet sein, dass:*
 - (1) *alle seine Teile einheitlich und kompatibel in Form und Inhalt sind;*
 - (2) *es kann leicht geändert werden kann; und*
 - (3) *sein Inhalt und Änderungsstatus kontrolliert und klar angegeben ist.*
- d) *Das Betriebshandbuch sollte eine Beschreibung seines Änderungs- und Überarbeitungsprozesses enthalten, in der Folgendes festgelegt ist:*
 - (1) *die Person(en), die Änderungen oder Überarbeitungen genehmigen kann (können);*
 - (2) *die Bedingungen für Änderungen und Überarbeitungen und*
 - (3) *die Methoden, mit denen das Bedienpersonal über die Änderungen informiert wird.*
- (e) *Der Inhalt des Betriebshandbuchs kann sich auf branchenübliche Verhaltenskodizes stützen oder darauf verweisen.*
- (f) *Bei der Erstellung eines Betriebshandbuchs kann der Betreiber den Inhalt anderer relevanter Dokumente nutzen. Vom Betreiber für den typenbezogenen Teil des Betriebshandbuches hergestelltes Material kann durch anwendbare Teile des Flughandbuches (AFM) oder, falls ein solches Dokument vorliegt, durch eine vom Ballonhersteller erstellte Betriebsanleitung ergänzt oder ersetzt werden.*
- (g) *Wenn der Betreiber sich dafür entscheidet, Material aus einer anderen Quelle im Betriebshandbuch zu verwenden, sollte entweder das anwendbare Material kopiert und direkt in den entsprechenden Teil des Betriebshandbuchs aufgenommen werden oder das Betriebshandbuch sollte einen Verweis auf den entsprechenden Abschnitt des betreffenden Materials enthalten. Im letzteren Fall sollte der Betreiber dem Personal das entsprechende Material zur Verfügung stellen.*
- (h) *Wenn der Betreiber sich dafür entscheidet, Material aus einer anderen Quelle (z.B. einem Handbuchhersteller, einem Ballonhersteller oder einer Ausbildungsorganisation) zu verwenden, entbindet dies den Betreiber nicht von der Verantwortung, die Eignung dieses Materials zu überprüfen. Jedes Material, das von einer externen Quelle bezogen wird, sollte durch eine Erklärung im Betriebshandbuch seinen Status erhalten.*

AMC2 BOP.ADD.200 Betriebshandbuch

INHALT

Das Betriebshandbuch sollte die folgenden Informationen enthalten, die für das Gebiet und die Art des Betriebs relevant sind:

- (a) *Inhaltsverzeichnis;*
- (b) *Änderungskontrollstatus und Liste der gültigen Seiten oder Absätze, es sei denn, das gesamte Handbuch wird neu herausgegeben und das Handbuch hat ein Gültigkeitsdatum;*
- (c) *Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Nachfolge von Führungs- und Betriebspersonal;*
- (d) *Beschreibung des Managementsystems;*
- (e) *Flugzeitbeschränkungen;*
- (f) *Standardbetriebsanweisungen;*
- (g) *Wettereinschränkungen;*
- (h) *Notfallverfahren;*
- (i) *Betrachtungen zu Unfällen und Vorfällen;*
- (j) *Qualifizierung und Schulung des Personals;*
- (k) *Führung von Aufzeichnungen;*
 - (l) *normaler Flugbetrieb;*
 - (l) *Leistungsbegrenzungen; und*
 - (m) *gegebenenfalls Umgang mit gefährlichen Gütern.*

GM1 BOP.ADD.200 Betriebshandbuch

KONSERVATIVERE DATEN UND VERFAHREN

Der Betreiber kann beschließen, Daten und Verfahren im Betriebshandbuch zu veröffentlichen, die strenger sind.

BOP.ADD.205 Führung von Aufzeichnungen

- a) Der Betreiber hat ein Aufzeichnungssystem einzurichten, das die angemessene Aufbewahrung und verlässliche Rückverfolgbarkeit seiner Tätigkeiten ermöglicht.
- b) Das Format der Aufzeichnungen ist in den Verfahren oder Handbüchern des Betreibers festzulegen.

c)

AMC1 BOP.ADD.205 Aufzeichnungen

ALLGEMEINES

- (a) Das Aufzeichnungssystem sollte sicherstellen, dass alle Aufzeichnungen bei Bedarf innerhalb einer angemessenen Frist zugänglich sind. Diese Aufzeichnungen sollten so organisiert sein, dass die Rückverfolgbarkeit und Wiederauffindbarkeit während der erforderlichen Aufbewahrungsdauer gewährleistet ist.
- (b) Die Aufzeichnungen sollten in Papierform oder in elektronischer Form oder einer Kombination aus beidem aufbewahrt werden. Aufzeichnungen, die auf Mikrofilm oder optischem Plattenformat (CD) gespeichert sind, sind ebenfalls zulässig. Die Aufzeichnungen sollten während der erforderlichen Aufbewahrungsfrist lesbar bleiben. Die Aufbewahrungsfrist beginnt mit der Erstellung oder letzten Änderung des Datensatzes.
- (c) Papiersysteme sollten robustes Material verwenden, das der normalen Handhabung und Archivierung standhält. Computersysteme sollten über mindestens ein Backup-System verfügen, das innerhalb von 24 Stunden nach jedem neuen Eintrag aktualisiert werden sollte. Die Computersysteme sollten über Schutzmaßnahmen gegen die Möglichkeit von unbefugtem Personal, Daten zu ändern, verfügen.
- (d) Alle Computerhardware, die zur Gewährleistung der Datensicherung verwendet wird, sollte an einem anderen Ort als dem, der die Arbeitsdaten enthält, und in einer Umgebung aufbewahrt werden, die sicherstellt, dass sie in gutem Zustand bleibt. Bei Änderungen an Hard- oder Software ist besonders darauf zu achten, dass alle notwendigen Daten mindestens während der gesamten Aufbewahrungsfrist zugänglich bleiben.

AMC2 BOP.ADD.205 Aufzeichnungen

AUFBEWAHRUNGSFRISTEN UND VERFÜGBARKEIT

- a) Die folgenden Aufzeichnungen sollten mindestens 5 Jahre lang aufbewahrt werden:
 - (1) Aufzeichnungen über die in BOP.ADD.030 genannten Tätigkeiten;
 - (2) eine Kopie der Erklärung des Betreibers;
 - (3) Einzelheiten zu den erteilten Genehmigungen und
 - (4) Betriebshandbuch.
- b) Die folgenden Informationen, die für die Vorbereitung und Durchführung einer Fahrt verwendet werden, sowie die dazugehörigen Berichte sollten 3 Monate lang gespeichert werden:
 - (1) gegebenenfalls den operativen Flugplan;
 - (2) Massendokumentation;
 - (3) Benachrichtigung über besondere Ladungen, einschließlich schriftlicher Informationen an den verantwortlichen Piloten über gefährliche Güter, falls zutreffend; und
 - (4) Flugbericht(e) zur Aufzeichnung von Einzelheiten über ein Ereignis oder ein Ereignis, das der verantwortliche Pilot für notwendig hält, um es zu melden oder aufzuzeichnen.
- c) Die Aufzeichnungen der Flugbesatzung sollten für die nachstehend angegebenen Zeiträume gespeichert werden:

Flugbesatzungslizenz		Solange das Besatzungsmitglied die mit der Lizenz für den Ballonführer verbundenen Rechte ausübt.
Ausbildung, Kontrolle und Qualifikation der Flugbesatzungsmitglieder		3 Jahre

Aufzeichnungen über die jüngsten Erfahrungen der Flugbesatzung		15 Monate
--	--	-----------

- (d) Der Betreiber sollte diese Aufzeichnungen auf Anfrage dem betreffenden Besatzungsmitglied zur Verfügung stellen.
- (e) Der Betreiber sollte die Informationen, die für die Vorbereitung und Durchführung von Fahrten- und Personalschulungen verwendet werden, aufbewahren, auch wenn der Betreiber nicht mehr der Betreiber dieses Ballons oder der Arbeitgeber dieses Besatzungsmitglieds ist, sofern dies innerhalb der in Buchstabe c) festgelegten Fristen geschieht.
- (f) Wenn ein Besatzungsmitglied zum Besatzungsmitglied eines anderen Betreibers wird, sollte der ehemalige Betreiber die Aufzeichnungen des Besatzungsmitglieds dem neuen Betreiber zur Verfügung stellen, sofern dies innerhalb der in Buchstabe c) festgelegten Fristen erfolgt.
- (g) Der Betreiber sollte eine Zusammenfassung der Schulungen führen, aus der hervorgeht, dass jedes Besatzungsmitglied jede Phase der Schulung und Kontrolle abgeschlossen hat.

Abschnitt 4 Flugbesatzung

BOP.ADD.300 Zusammensetzung der Flugbesatzung

- a) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung muss mindestens den Vorschriften im Flughandbuch oder den vorgeschriebenen Betriebsgrenzen des Ballons entsprechen.
- b) Die Flugbesatzung ist durch weitere Flugbesatzungsmitglieder zu verstärken, wenn dies aufgrund der Betriebsart erforderlich ist. Die Anzahl der Flugbesatzungsmitglieder darf die im Betriebshandbuch festgelegte Anzahl nicht unterschreiten.
- c) ~~Alle Flugbesatzungsmitglieder müssen Inhaber einer Lizenz und von Berechtigungen sein, die gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilt wurden und den ihnen übertragenen Aufgaben angemessen sind.~~
Alle Flugbesatzungsmitglieder müssen Inhaber einer Lizenz und von Berechtigungen sein, die nach Anhang III dieser Verordnung erteilt bzw. anerkannt wurden und den ihnen übertragenen Aufgaben angemessen sind.
- d) Flugbesatzungsmitglieder können während der Fahrt von ihren Aufgaben in der Steuerung des Ballons durch ein anderes, ausreichend qualifiziertes Flugbesatzungsmitglied abgelöst werden.
- e) ~~Nimmt der Betreiber die Dienste von Flugbesatzungsmitgliedern in Anspruch, die auf freiberuflicher oder Teilzeitbasis arbeiten, hat er zu überprüfen, ob alle der folgenden Anforderungen erfüllt sind:~~
 1. ~~die Anforderungen dieses Teilabschnitts;~~
 2. ~~Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 einschließlich Anforderungen zur fortlaufenden Flugerfahrung; alle Bestimmungen über Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, unter Berücksichtigung aller Dienstleistungen, die von dem Mitglied der Flugbesatzung für andere Betreiber erbracht werden.~~

Nimmt der Betreiber die Dienste von Flugbesatzungsmitgliedern in Anspruch, die auf freiberuflicher oder Teilzeitbasis arbeiten, muss er überprüfen, ob alle der folgenden Anforderungen erfüllt sind:

1. **die Anforderungen dieses Teilabschnitts,**
2. **Anhang III dieser Verordnung einschließlich der Anforderungen bezüglich fortlaufender Flugerfahrung,**
3. **alle Bestimmungen über Flug-, Dienst- und Ruhezeiten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, unter Berücksichtigung aller Dienstleistungen, die von dem Mitglied der Flugbesatzung für andere Betreiber erbracht werden.**

BOP.ADD.305 Benennung als verantwortlicher Pilot

- a) Der Betreiber muss einen Ballonpiloten aus der Flugbesatzung als verantwortlichen Piloten benennen.
- b) ~~Der Betreiber darf nur einen Ballonpiloten als verantwortlichen Piloten benennen, der~~
 1. ~~als verantwortlicher Pilot gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert ist;~~
 2. ~~über das im Betriebshandbuch festgelegte Mindestmaß an Erfahrung verfügt; und über angemessene Kenntnisse des zu befliegenden Bereichs verfügt.~~

- Der Betreiber darf nur einen Piloten als verantwortlichen Piloten benennen, der
1. nach Anhang III qualifiziert ist, als verantwortlicher Pilot zu handeln;
 2. über das im Betriebshandbuch festgelegte Mindestmaß an Erfahrung und
 3. über angemessene Kenntnisse des zu befliegenden Bereichs verfügt

BOP.ADD.310 Durchführung von Schulungen und Überprüfungen

Die gemäß BOP.ADD.315 vorgeschriebenen Schulungen und Überprüfungen der Flugbesatzungsmitglieder sind wie folgt durchzuführen:

- a) gemäß den vom Betreiber im Betriebshandbuch festgelegten Schulungsprogrammen und Lehrplänen;
- b) von entsprechend qualifiziertem Personal und, soweit es Schulungsfahrten und Überprüfungen betrifft, von entsprechend qualifiziertem Personal gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011.

Sämtliche nach Punkt BOP.ADD.315 vorgeschriebenen Schulungen und Überprüfungen der Flugbesatzungsmitglieder müssen wie folgt durchgeführt werden:

- a) Gemäß den vom Betreiber im Betriebshandbuch festgelegten Schulungsprogrammen und Lehrplänen,
- b) von entsprechend qualifizierten Personen und, soweit es die Flugausbildung und Überprüfungen betrifft, von nach Anhang III qualifizierten Personen.

AMC1 BOP.ADD.310(a) Durchführung von Schulungen und Überprüfungen

ZUSÄTZLICHE SCHULUNG FÜR DEN LUFTFAHRZEUGFÜHRER

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer sollte in Abständen von höchstens 36 Monaten eine Schulung in Erster Hilfe und im Umgang mit dem Feuerlöscher absolvieren

BOP.ADD.315 Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen

- a) Alle Flugbesatzungsmitglieder haben eine alle zwei Jahre wiederkehrende Fahrt- und Bodenschulung für die Ballonklasse, auf der sie eingesetzt werden, zu absolvieren, wozu auch eine Schulung bezüglich der Unterbringung und des Gebrauchs der Bord-, Notfall- und Sicherheitsausrüstung gehören muss.
- b) Alle Flugbesatzungsmitglieder haben Befähigungsüberprüfungen zum Nachweis ihrer Fähigkeit zur Durchführung der normalen Verfahren, außergewöhnlichen Verfahren und Notfallverfahren zu absolvieren, die die einschlägigen Aspekte im Zusammenhang mit den spezifischen Aufgaben gemäß dem Betriebshandbuch abdecken. Bei der Durchführung dieser Überprüfungen sollten Besatzungsmitglieder, die Flugbetrieb nach Sichtflugregeln in der Nacht durchführen, gebührend berücksichtigt werden.
- c) Die Befähigungsüberprüfung ist für 24 Kalendermonate gültig, gerechnet ab dem Ende des Monats, in dem die Überprüfung durchgeführt wurde, oder in dem Fall, dass die Überprüfung innerhalb der letzten 3 Monate des Gültigkeitszeitraums der vorhergehenden Befähigungsüberprüfung durchgeführt wird, ab dem letzten Tag der Gültigkeitsdauer der vorangegangenen Überprüfung.

Geänderte AMC zu BOP.ADD.315:

Annex II
to ED Decision 2020/003/R
Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)
to Annex II (Part-BOP) to Commission Regulation (EU) 2018/395,
Issue 1, Amendment 1

The text of the amendment is arranged to show deleted text, new or amended text as shown below: (a) deleted text is marked with **strike through**;
 (b) new or amended text is highlighted in **blue**; and
 (c) an ellipsis '[...]' indicates that the remaining text is unchanged.

The Annex to ED Decision 2018/004/R is amended as follows:
AMC1 BOP.ADD.315(b);~~(e)~~ Recurrent training and checking

PROFICIENCY CHECK

The operator proficiency check should:

- (a) in case of flight crew members engaged in commercial passenger ballooning, include the content of the proficiency check for the commercial operation rating specified in AMC1 BFCL.215(d)(2)(i) (AMC & GM to Part-BFCL); and
- (b) be conducted by an examiner.

Der Text der Änderung ist so angeordnet, dass gestrichener Text, neuer oder geänderter Text wie unten dargestellt angezeigt wird:

- (a) gestrichener Text ist **durchgestrichen markiert**;
- (b) neuer oder geänderter Text ist **blau** hervorgehoben; und
- (c) eine Ellipse "[...]" zeigt an, dass der übrige Text unverändert ist.

Der Anhang zum ED-Beschluss 2018/004/R wird wie folgt geändert:

AMC1 BOP.ADD.315(b);~~(e)~~ Wiederkehrende Schulung und Kontrolle BEFÄHIGUNGSPRÜFUNG

Die Überprüfung der Betreiber-Kompetenz sollte:

- (a) im Falle von Flugbesatzungsmitgliedern, die im kommerziellen Passagier-Ballonbetrieb eingesetzt werden, den Inhalt der Befähigungsüberprüfung für die in **AMC1 BFCL.215(d)(2)(i) (AMC & GM bis Teil-BFCL)** spezifizierte kommerzielle Betriebsberechtigung beinhalten; und
- (b) von einem Prüfer durchgeführt werden.

Hinweis Text bisher:

AMC1 BOP.ADD.315(b);(c) Wiederkehrende Schulungen und Überprüfung BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

Die Befähigungsüberprüfung sollte von einem Prüfer durchgeführt werden.

Abschnitt 5

Allgemeine Anforderungen an den Flugbetrieb

BOP.ADD.400 Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot muss die beiden folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) die einschlägigen Anforderungen des Systems zur Meldung von Ereignissen des Betreibers gemäß BOP.ADD.025;
- b) alle Bestimmungen über Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat.

BOP.ADD.405 Befugnisse des verantwortlichen Piloten

Ungeachtet BOP.BAS.035 hat der Betreiber alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass alle im Ballon beförderten Personen den vom verantwortlichen Piloten zur Gewährleistung der Sicherheit des Ballons sowie der darin beförderten Personen und Sachen oder von Personen und Sachen am Boden rechtmäßig erteilten Anweisungen Folge leisten.

BOP.ADD.410 Zusätzliches Ballonbesatzungsmitglied

Wenn ein Ballon mehr als 19 Fahrgäste befördert, muss zusätzlich zu der gemäß BOP.ADD.300 Buchstaben a und b vorgeschriebenen Flugbesatzung mindestens ein weiteres Besatzungsmitglied an Bord sein, um die Fahrgäste bei einem Notfall zu unterstützen. Dieses zusätzliche Besatzungsmitglied muss über entsprechende Erfahrung verfügen und entsprechend geschult sein.

AMC1 BOP.ADD.410 Zusätzliches Ballonbesatzungsmitglied

SCHULUNG UND INÜBUNGHALTEN

- a) *Das zusätzliche Besatzungsmitglied sollte die folgenden Schulungsmaßnahmen absolviert haben:*
- (1) drei praktische Trainingsaufrüstungen mit anschließenden Fahrten auf einem Ballon mit einem Korb und einer Kapazität von mehr als 19 Personen;*
 - (2) mindestens eine Landung unter (1) mit einer Bodengeschwindigkeit von mindestens 8 kt; und*
 - (3) Schulung in Erster Hilfe und im Umgang mit dem Feuerlöscher im Abstand von maximal 36 Monaten*
- b) *Zur Inübunghaltung sollte das zusätzliche Besatzungsmitglied in einem Zeitraum von 12 Monaten mindestens zwei Fahrten in dieser Funktion durchführen. Andernfalls sollte er oder sie, bevor er oder sie als zusätzliches Besatzungsmitglied wieder aufgenommen wird, die Ausbildungsanforderungen der Punkte (a)(1) und (a)(2) erneut erfüllen.*

BOP.ADD.415 Eignung in Bezug auf Tieftauchgänge und Blutspenden

Besatzungsmitglieder dürfen keinen Dienst im Ballon ausüben, wenn ihre Tauglichkeit nach einem Tieftauchgang oder einer Blutspende beeinträchtigt sein könnte.

GM1 BOP.ADD.415 Fitness im Zusammenhang mit Tieftauchen und Blutspenden

MINDESTDAUER VOR AUFNAHME DER PILOTENTÄTIGKEIT

24 Stunden ist eine angemessene Mindestdauer, die nach dem normalen Freizeittauchen (Sporttauchen) oder der normalen Blutspende vor einer Fahrt eingehalten werden muss. Dies wird von den Betreibern bei der Festlegung eines angemessenen Zeitraums für die Führung der Besatzungsmitglieder berücksichtigt

BOP.ADD.420 Gemeinsame Sprache

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sich alle Besatzungsmitglieder in einer gemeinsamen Sprache verständigen können.

BOP.ADD.425 Psychoaktive Substanzen

Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass keine Person einen Ballon betritt oder sich dort aufhält, wenn sie in einem Maße unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen steht, dass mit Wahrscheinlichkeit die Sicherheit des Ballons oder der darin beförderten Personen und Sachen oder von Personen und Sachen am Boden durch die Anwesenheit dieser Person gefährdet ist.

BOP.ADD.430 Gefährdung

Der Betreiber hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass niemand vorsätzlich, grob fahrlässig oder leicht fahrlässig eine Handlung vornimmt oder unterlässt, die eine der folgenden Auswirkungen hat:

- a) ein Ballon oder eine darin befindliche Person oder eine Person am Boden wird gefährdet;
- b) eine von dem Ballon ausgehende Gefährdung von Personen oder Sachen wird verursacht oder zugelassen.

BOP.ADD.435 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen

- a) Alle folgenden Dokumente, Handbücher und Unterlagen sind während jeder Fahrt im Original oder in Kopien mitzuführen:
 1. Die Erklärung des Betreibers;
 2. Informationen über Such- und Rettungsdienste für den Bereich der beabsichtigten Fahrt;
 3. Flugdurchführungsplan.
- b) Alle folgenden Dokumente, Handbücher und Unterlagen sind im Original an einem sicheren Ort, nicht im Ballon während der Fahrt, aufzubewahren:
 1. die Dokumente, Handbücher und Unterlagen gemäß Buchstabe a, wenn Kopien davon während einer Fahrt an Bord des Ballons mitgeführt werden;
 2. die gültigen Teile des Betriebshandbuchs und/oder der Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedures), die für die jeweiligen Aufgaben von Besatzungsmitgliedern relevant sind; diese müssen leicht zugänglich sein;
 3. Fahrgastlisten, wenn Fahrgäste befördert werden;
 4. die Unterlagen zur Masse gemäß BOP.ADD.600 Buchstabe c.
- c) Auf Verlangen der zuständigen Behörde hat der verantwortliche Pilot oder der Betreiber der Behörde die Originalunterlagen innerhalb der von der Behörde festgelegten Frist von mindestens 24 Stunden vorzulegen.

GM1 BOP.ADD.435(a)(2) mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen**SUCH- UND RETTUNGSINFORMATIONEN**

Diese Informationen sind in der Regel in der Luftfahrthandbuchveröffentlichung der Staaten enthalten.

GM1 BOP.ADD.435(a)(3) mitzunehmende Dokumente, Handbücher und Informationen**FAHRTDURCHFÜHRUNGSPLAN**

- a) Der verwendete operative Flugplan und die vorgenommenen Eingaben können die folgenden Punkte enthalten:
 - (1) Ballonregistrierung;
 - (2) Datum der Fahrt;
 - (3) Name des verantwortlichen Piloten;
 - (4) Abfahrtsort;
 - (5) Abfahrtszeit;
 - (6) Betriebsart
 - (7) Ballontyp;
 - (8) Ballongröße;
 - (9) Ballon-Leermasse;
 - (10) Masse der Verkehrslast (z.B. Insassen);
 - (11) Masse der Kraftstoff- oder Ballastlast;
 - (12) Startmasse;
 - (13) Kraftstoff- oder Ballastberechnung;
 - (14) relevante meteorologische Informationen und
 - (15) besondere Risiken (z.B. Stromleitungen, Windkraftanlagen, Luftraumklassifizierung, etc.).

- b) *Gegenstände, die in anderen Unterlagen oder aus einer anderen akzeptablen Quelle leicht zugänglich sind oder für die Art des Betriebs irrelevant sind, können im operativen Flugplan weggelassen werden*

BOP.ADD.440 Gefährliche Güter

Der Betreiber hat:

- a) Verfahren vorzusehen, die gewährleisten, dass alle angemessenen Maßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, dass gefährliche Güter versehentlich an Bord des Ballons mitgeführt werden; und
- b) den Besatzungsmitgliedern die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, die es ihnen ermöglichen, ihre Aufgaben im Hinblick auf gefährliche Güter, die an Bord des Ballons befördert werden oder befördert werden sollen, in angemessener Weise zu erfüllen.

GM1 BOP.ADD.440 Gefahrgut

VERFAHREN UND INFORMATIONEN FÜR BESATZUNGSMITGLIEDER UND FAHRGÄSTE

- (a) *Der Betreiber stellt im Betriebshandbuch Informationen zur Verfügung, damit der verantwortliche Luftfahrzeugführer und andere Besatzungsmitglieder erkennen können, welche Gefahrgüter an Bord zugelassen werden dürfen.*
- (b) *Vor der Fahrt sollte den Fahrgästen Informationen über Waren zur Verfügung gestellt werden, deren Mitnahme an Bord verboten ist. Die Besatzung kann diese Informationen in einer Einweisung vor der Fahrt zur Verfügung stellen.*
- (c) *Im Betriebshandbuch werden Verfahren festgelegt und beschrieben, um auf Unfälle oder Vorfälle mit gefährlichen Gütern zu reagieren. Die jeweiligen Besatzungsmitglieder sind mit diesen Verfahren vertraut.*

Abschnitt 6

Betriebsverfahren

BOP.ADD.500 Berechnung der Kraftstoff- oder Ballastmenge

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass die Berechnungen der Kraftstoff- oder Ballastreserve in einem Flugdurchführungsplan dokumentiert werden.

BOP.ADD.505 Beförderung besonderer Kategorien von Fahrgästen

Der Betreiber hat für die Beförderung von Personen, die besonderen Bedingungen, Unterstützung und/oder Geräte bedürfen, an Bord eines Ballons Verfahren festzulegen, durch die sichergestellt ist, dass sie unter Bedingungen befördert werden, die die Sicherheit des Ballons und der an Bord befindlichen Personen oder Sachen gewährleisten.

BOP.ADD.510 Gewerblicher spezialisierter Ballonbetrieb — Standardbetriebsverfahren

Ungeachtet BOP.BAS.190 gilt Folgendes:

- a) Vor Beginn des gewerblichen spezialisierten Ballonbetriebs hat der Betreiber eine Risikobewertung durchzuführen und die Komplexität des vorgesehenen Ballonbetriebs zu bewerten, um die mit dem Ballonbetrieb verbundenen Gefahren und Risiken zu ermitteln, und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen.
- b) Auf der Grundlage der Risikobewertung hat der Betreiber vor Beginn des gewerblichen spezialisierten Ballonbetriebs Standardbetriebsverfahren (Standard Operating Procedures, SOP) festzulegen, die für den vorgesehenen Ballonbetrieb und den verwendeten Ballon angemessen sind. Die SOP müssen entweder Teil des Betriebshandbuchs sein oder in einem gesonderten Dokument festgelegt werden. Der Betreiber hat die SOP regelmäßig zu überprüfen und zu aktualisieren, wenn dies erforderlich ist, um der Risikobewertung Rechnung zu tragen.
- c) Der Betreiber hat sicherzustellen, dass der gewerbliche spezialisierte Ballonbetrieb gemäß den SOP durchgeführt wird.

AMC1 BOP.ADD.510 gewerblicher spezieller Ballonbetrieb - Standardbetriebsverfahren
ENTWICKLUNG VON STANDARDISIERTEN BETRIEBSVERFAHREN

- (a) Standardarbeitsverfahren (SOPs) sollten zu einem Standardformat gemäß AMC2 BOP.ADD.510 entwickelt werden, die die Ergebnisse des Risikobewertungsprozesses berücksichtigen.
- (b) SOPs sollten auf einer systematischen Risikobewertung basieren, um sicherzustellen, dass die mit der Aufgabe verbundenen Risiken akzeptabel sind. Die Risikobewertung sollte die Tätigkeit im Detail beschreiben, die relevanten Gefahren identifizieren, die Ursachen und Folgen von Unfällen analysieren und Methoden zur Behandlung des damit verbundenen Risikos festlegen.

AMC2 BOP.ADD.510 gewerblicher spezieller Ballonbetrieb - Standardbetriebsverfahren
VORLAGE**a) Art und Komplexität der Tätigkeit**

- (1) Die Art der Aktivität und der Exposition. Die Art der Fahrt und die Risikokriterien sollten beschrieben werden.
- (2) Die Komplexität der Aktivität. Es sollten Angaben darüber gemacht werden, wie anspruchsvoll die Tätigkeit in Bezug auf die erforderlichen fahrerischen Fähigkeiten, den erforderlichen Erfahrungsgrad, die Bodenunterstützung, die Sicherheit und die individuelle Schutzausrüstung ist, die den beteiligten Personen zur Verfügung gestellt werden sollte.
- (3) Das Betriebsumfeld und das geografische Gebiet. Das Betriebsumfeld und das geografische Gebiet, in dem die Operation stattfindet, sollten beschrieben werden:
 - (i) überlastete feindliche Umgebung: Ballon Standardverfahren, Einhaltung der Luftregeln, Minderung des Risikos von Dritten;
 - (ii) Berggebiete: Höhe, Ausführung, Verwendung oder Nichtverwendung von Sauerstoff mit mildernden Verfahren;
 - (iii) Wasserflächen: Gewässerzustand und -temperatur, Grabengefahr, Verfügbarkeit von Such- und Rettungsdiensten, Überlebensfähigkeit, Beförderung von Sicherheitsausrüstung;
 - (iv) Wüstengebiete: Beförderung von Sicherheitsausrüstung, Meldeverfahren, Such- und Rettungsinformationen und
 - (v) andere Bereiche.

(b) Ausrüstung

Alle für die Tätigkeit erforderlichen Geräte sollten aufgelistet werden. Dazu gehören installierte Geräte, die gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 zertifiziert sind, sowie Geräte, die gemäß anderen, offiziell anerkannten Normen zugelassen sind.

(c) Besatzungsmitglieder

- (1) Die Zusammensetzung der Besatzung und ihre Aufgaben sollten festgelegt werden.
- (2) Darüber hinaus sollte für Flugbesatzungsmitglieder folgendes festgelegt werden:
 - (i) Auswahlkriterien (Grundqualifikation, Fahrerfahrung, Erfahrung in der Tätigkeit);
 - (ii) Erstausbildung (Umfang und Inhalt der Ausbildung); und
 - (iii) aktueller Erfahrungsbedarf und wiederkehrendes Training (Umfang und Inhalt des Trainings).
- (3) Die in Absatz 2 genannten Kriterien sollten das betriebliche Umfeld und die Komplexität der Tätigkeit berücksichtigen und in den Ausbildungsprogrammen beschrieben werden.

(d) Ausführung

Einzelheiten zu den anwendbaren, spezifischen Ausführungsanforderungen sind anzugeben.

(e) Normale, anormale und Notfallverfahren

Die normalen, anormalen und Notfallverfahren, die während der Fahrt und am Boden anzuwenden sind, sollten beschrieben werden.

(f) Bodengeräte

Es sollten Angaben über Art, Anzahl und Standort der für die Tätigkeit erforderlichen Bodenausrüstung gemacht werden.

(g) Aufzeichnungen

Es sollte festgelegt werden, welche fahrtspezifischen Aufzeichnungen, wie Aufgabendetails, Ballonregistrierung, verantwortlicher Luftfahrzeugführer, Fahrzeiten, Wetter und alle Bemerkungen, einschließlich Aufzeichnungen über Vorkommnisse, die die Flugsicherheit oder die Sicherheit von Personen oder Eigentum am Boden beeinträchtigen, aufbewahrt werden sollen.

Abschnitt 7 Fahrleistung und Betriebsgrenzen

BOP.ADD.600 System zur Bestimmung der Masse

- a) Der Betreiber hat ein System einzurichten, mit dem festgelegt wird, wie die folgenden Elemente für jede Fahrt so genau bestimmt werden, dass der verantwortliche Pilot die Einhaltung der im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen überprüfen kann:
 1. Ballonleermasse;
 2. Nutzlast;
 3. Masse des Kraftstoffs oder Ballasts;
 4. Startmasse;
 5. Beladung des Ballons unter der Aufsicht des verantwortlichen Piloten oder qualifizierten Personals;
 6. Vorbereitung und Handhabung aller Unterlagen.
- b) Die Massenberechnung auf der Grundlage elektronischer Berechnungen muss vom verantwortlichen Piloten nachvollzogen werden können.
- c) Die Unterlagen zur Massenbestimmung, in denen die Elemente nach Buchstabe a aufgeführt sind, sind vor jeder Fahrt zu erstellen und in einem Flugdurchführungsplan zu dokumentieren.

AMC1 BOP.ADD.600(a)(2) System zur Bestimmung der Masse

BELADUNG, RICHTWERTE FÜR FAHRGÄSTE UND GEPÄCKSTÜCKE

- a) *Die Beladung sollte durch tatsächliches Wiegen oder durch Berechnen der Massen für Fahrgäste, andere Personen als Flugbesatzungsmitglieder und Gepäck wie folgt bestimmt werden:*
 - (48) *Die Fahrgastmasse kann auf der Grundlage einer Erklärung, angegeben von jedem Fahrgast oder in seinem Namen, zuzüglich einer vorgegebenen Masse für Handgepäck und Kleidung.*
 - (49) *Die vorgegebene Masse für Handgepäck und Kleidung sollte vom Betreiber auf der Grundlage der für seinen jeweiligen Betrieb relevanten Erfahrungen festgelegt werden. Auf jeden Fall sollte sie nicht kleiner sein als:*
 - (i) 4 kg für Kleidung und
 - (ii) 3 kg für Handgepäck.
- b) *Die angegebene Masse der Fluggäste, die Masse der Kleidung und des Handgepäcks der Fluggäste sollten vor dem Einsteigen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.*
- c) *Bei der Bestimmung der tatsächlichen Masse durch Wiegen sollten auch die persönlichen Gegenstände und das Handgepäck der Fahrgäste einbezogen werden.*

AMC1 BOP.ADD.600(a)(6) System zur Bestimmung der Masse

DOKUMENTATION

- a) *Die Massendokumentation sollte Folgendes umfassen:*
 - (1) *Ballonregistrierung und -typ;*
 - (2) *Datum und Flugnummer;*
 - (3) *Name des verantwortlichen Piloten;*
 - (4) *Name der Person, die das Dokument erstellt hat;*
 - (4) *Leermasse;*
 - (6) *Masse des Kraftstoffs oder Ballasts beim Start;*
 - (7) *Ladungskomponenten einschließlich Passagiere, Gepäck und gegebenenfalls Fracht;*

- (8) *die im Flughandbuch (AFM) in Abhängigkeit von Temperatur und Höhe angegebene zulässige maximale Startmasse; und*
- (9) *Grenzwerte für die Masse.*
- b) *Die Massendokumentation sollte es dem verantwortlichen Piloten ermöglichen, festzustellen, ob die Last innerhalb der Massengrenzen des Ballons liegt.*
- (c) *Die vorstehend genannten Informationen können in Flugplanungsdokumenten, anderen leicht zugänglichen Dokumenten oder Massensystemen enthalten sein.*
- d) *Jede Änderung in letzter Minute sollte dem verantwortlichen Piloten zur Kenntnis gebracht und in die Dokumente mit den Masseninformationen aufgenommen werden. Der Betreiber sollte die maximal zulässige Änderung der Fahrgastzahlen in letzter Minute angeben. Bei Überschreitung dieser maximalen Anzahl sollte eine neue Massendokumentation erstellt werden.*
- e) *Wird die Massendokumentation von einem computergestützten Massensystem erstellt, so sollte der Betreiber die Integrität der Ausgabedaten in Abständen von höchstens 6 Monaten überprüfen.*
- f) *Dem verantwortlichen Piloten sollte eine Kopie der endgültigen Massendokumentation zur Genehmigung zur Verfügung gestellt werden.*

GM1 BOP.ADD.600(a)(6) System zur Bestimmung der Masse

EINGESCHRÄNKTE MASSENWERTE

Die in der Massendokumentation enthaltenen Grenzwerte sind die im Flughandbuch (AFM) festgelegten

**„Anlage
ERKLÄRUNG**

gemäß der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission

Betreiber

Name:

Ort, an dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat:

Name und Kontaktdaten des verantwortlichen

Betriebsleiters:

Flugbetrieb mit Ballonen

Beginn des gewerblichen Flugbetriebs und gegebenenfalls Datum der Änderung des bestehenden gewerblichen Flugbetriebs.

Angaben zum/zu den verwendeten Ballon(en), zum gewerblichen Flugbetrieb und zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit: ⁽¹⁾

<u>Ballonmuster</u>	<u>Eintragungskennzeichen des Ballons</u>	<u>Hauptbasis</u>	<u>Art(en) des Flugbetriebs ⁽²⁾</u>	<u>Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ⁽³⁾</u>

Soweit zutreffend Liste der AltMoC mit Verweisen auf die AMC (Anhang zu dieser Erklärung):

Erklärungen

Der Betreiber erfüllt die einschlägigen Anforderungen des Anhangs V der Verordnung (EU) 2018/1139 und die Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/395 und wird sie weiterhin erfüllen.
Der Betreiber führt insbesondere seinen gewerblichen Flugbetrieb gemäß den nachstehenden Anforderungen des Teilabschnitts ADD in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/395 durch:

Die Dokumentation des Managementsystems einschließlich des Betriebshandbuchs erfüllt die Anforderungen des Teilabschnitts ADD und alle Fahrten werden im Einklang mit den Bestimmungen des Betriebshandbuchs nach Teilabschnitt ADD Punkt BOP.ADD.005(b) durchgeführt.

Alle betriebenen Ballone verfügen über ein gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erteiltes Lufttüchtigkeitszeugnis oder erfüllen die für in einem Drittland eingetragene Ballone, die einer Wet-Lease-Vereinbarung oder Dry-Lease-Vereinbarung unterliegen, geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen nach Teilabschnitt ADD Punkt BOP.ADD.110 und Punkt BOP.ADD.115(b) und (c).

Alle Flugbesatzungsmitglieder sind gemäß Teilabschnitt ADD Punkt BOP.ADD.300(c) Inhaber einer Lizenz und von Berechtigungen, die nach Anhang III der Verordnung (EU) 2018/395 erteilt bzw. anerkannt wurden.

Der Betreiber unterrichtet nach Teilabschnitt ADD Punkt BOP.ADD.105(a) die zuständige Behörde über jede Änderung der Umstände, die Auswirkungen hat auf die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/395, wie durch diese Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde angegeben, sowie über jede Änderung der Informationen und der Listen der AltMoC, die in dieser Erklärung oder deren Anhang aufgeführt sind.

Der Betreiber bestätigt, dass die in dieser Erklärung und ihren Anhängen aufgeführten Informationen vollständig und richtig sind.

Datum, Name und Unterschrift des verantwortlichen Betriebsleiters“

⁽¹⁾ Bitte die Tabelle ausfüllen. Sollte der Platz nicht für alle Angaben ausreichen, sind diese in einem gesonderten Anhang aufzuführen. Der Anhang muss datiert und unterschrieben werden.

⁽²⁾ „Art(en) des Flugbetriebs“ bezieht sich auf die Art des mit dem Ballon durchgeführten gewerblichen Flugbetriebs.

⁽³⁾ Die Angaben zu der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen Organisation müssen den Namen der Organisation, ihre Anschrift und das Aktenzeichen der Zulassung umfassen.

„ANHANG III
**ANFORDERUNGEN AN DIE ERTEILUNG VON LIZENZEN FÜR DIE
FLUGBESATZUNG VON BALLONEN**
[TEIL-BFCL]
TEILABSCHNITT GEN
ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

BFCL.001 Geltungsbereich

In diesem Anhang sind die Anforderungen für die Erteilung von Ballonpilotenlizenzen und der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse sowie die Bedingungen für ihre Gültigkeit und Verwendung festgelegt.

BFCL.005 Zuständige Behörde

Für die Zwecke dieses Anhangs ist die zuständige Behörde eine vom Mitgliedstaat benannte Behörde, bei der eine Person die Erteilung einer BPL oder der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen oder Zeugnisse beantragen kann.

BFCL.010 Ballonklassen und Ballongruppen

Für die Zwecke dieses Anhangs werden Ballone in folgende Klassen und Gruppen unterteilt:

- a) Klasse der Heißluftballone:
 - 1. Gruppe A: Hüllenkapazität bis 3 400 m³ (120 069 ft³)
 - 2. Gruppe B: Hüllenkapazität zwischen 3 401 m³ (120 070 ft³) und 6 000 m³ (211 888 ft³)
 - 3. Gruppe C: Hüllenkapazität zwischen 6 001 m³ (211 889 ft³) und 10 500 m³ (370 804 ft³)
 - 4. Gruppe D: Hüllenkapazität über 10 500 m³ (370 804 ft³)
- b) Klasse der Gasballone
- c) Klasse der mit Heißluft und Gas betriebenen Ballone
- d) Klasse der Heißluft-Luftschiffe

BFCL.015 Beantragung, Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer BPL sowie der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse

- a) Bei der zuständigen Behörde muss in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise Folgendes vorgelegt werden:
 - 1. Antrag auf Erteilung einer BPL und der damit verbundenen Berechtigungen,
 - 2. Antrag auf Erweiterung der mit einer BPL verbundenen Rechte,
 - 3. Antrag auf Erteilung einer Fluglehrerberechtigung (für Ballone) (FI(B)),
 - 4. Antrag auf Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer Flugprüferberechtigung (für Ballone) (FE(B)),
 - 5. Antrag auf Änderung der BPL und der mit dieser verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse.
- b) Einem Antrag nach Punkt (a) muss ein Nachweis beiliegen, dass der Antragsteller die einschlägigen, in diesem Anhang und in Anhang IV (Teil-MED) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegten Anforderungen erfüllt.
- c) Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verbundenen Rechte müssen von der zuständigen Behörde in die Lizenz oder das Zeugnis eingetragen werden.
- d) Eine Person darf zu keinem Zeitpunkt mehr als eine gemäß diesem Anhang erteilte BPL innehaben.
- e) Ein Lizenzinhaber muss seinen Antrag nach Punkt (a) bei der zuständigen Behörde einreichen, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem seine Lizenz nach diesem Anhang (Teil-BFCL), Anhang I (Teil-FCL der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 erteilt wurde.
- f) Ein BPL-Inhaber kann beantragen, dass die Zuständigkeit auf eine andere von einem anderen Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde übertragen wird, wobei in einem

solchen Fall alle in seinem Besitz befindlichen Lizenzen in die Zuständigkeit dieser neuen Behörde fallen.

- g) Antragsteller müssen die Erteilung einer BPL und der damit verbundenen Berechtigungen, Rechte oder Zeugnisse bis spätestens sechs Monate nach erfolgreichem Abschluss der praktischen Prüfung oder der Beurteilung ihrer Kompetenz beantragen.

BFCL.015 Antrag auf Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer BPL sowie der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Lizenzen

ANTRAGS- UND BERICHTSFORMULARE

Antrags- und Berichtsformulare können wie folgt gefunden werden:

- (a) für praktische - und Befähigungsüberprüfungen für die Ballonpilotenlizenz (BPL) sowie für die Com-Ops-Berechtigung, in AMC1 BFCL. 410(b)(3); und
- (b) für die Beurteilung der Kompetenz des Fluglehrers (Ballon) FI(B), in AMC3 BFCL.345.

GM1 BFCL.015(c) Antrag auf und Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer BPL sowie der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zertifikate

EINTRAGUNGEN DER GRUPPE HEISSLUFTBALLON UND ERHALTUNG

Wenn die Anforderungen an die Erhaltung der Klasse Heißluftballon in einer kleineren Ballongruppe erfüllt werden, muss ein Lizenzvermerk in Bezug auf die Rechte für eine größere Ballongruppe nicht aus der Lizenz entfernt werden. Diese Rechte für die größere Gruppe bleiben "inaktiv" und können ausgeübt werden, sobald die Anforderungen an die Erhaltung in dieser größeren Gruppe erfüllt sind.

Zum Beispiel, wenn ein BPL-Inhaber Rechte für die Heißluftballongruppen A, B und C besitzt und die Befähigungsprüfung gemäß Punkt BFCL.160 in einem Heißluftballon der Gruppe B durchführt, ist es für den BPL-Inhaber nicht notwendig, die Lizenz ohne einen Vermerk für die Gruppe C neu ausstellen zu lassen. Die Rechte für die Gruppe C können nach Erfüllung der Anforderungen an die Erhaltung in der Gruppe C ausgeübt werden.

BFCL.030 Praktische Prüfung

Außer bei der Erteilung einer Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb nach Punkt BFCL.215 muss ein Antragsteller, damit er die praktische Prüfung nach Abschluss der Ausbildung ablegen kann, eine Empfehlung der ATO oder DTO vorlegen, die für die von dem Antragsteller absolvierte Ausbildung zuständig ist. Die ATO oder DTO stellt dem Prüfer die Ausbildungsaufzeichnungen zur Verfügung.

BFCL.035 Anrechnung von Flugzeit

Bei der Beantragung einer BPL oder der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen oder Zeugnisse werden den Antragstellern alle auf Ballonen absolvierten Alleinflugzeiten, Ausbildungszeiten mit Fluglehrer oder PIC-Flugzeiten auf die Gesamtflugzeit angerechnet, die für die Lizenz, das Recht, die Berechtigung oder das Zeugnis benötigt wird.

BFCL.045 Pflicht zum Mitführen und zur Vorlage von Dokumenten

- a) Bei der Ausübung der mit einer BPL-Lizenz verbundenen Rechte müssen BPL-Inhaber alle folgenden Unterlagen mitführen:
1. eine gültige BPL,

2. ein gültiges Tauglichkeitszeugnis,
 3. ein Ausweisdokument mit Bild,
 4. ein Bordbuch, das hinreichende Daten zum Nachweis der Einhaltung dieses Anhangs enthält.
- b) Flugschüler müssen bei allen Alleinflügen folgende Unterlagen mitführen:
1. die in Punkt (a)(2) und Punkt (a)(3) genannten Dokumente
 2. einen Nachweis über die Genehmigung nach Punkt BFCL.125(a).
- c) BPL-Inhaber und Flugschüler müssen auf Aufforderung eines autorisierten Vertreters der zuständigen Behörde ohne ungebührliche Verzögerung die in den Punkten (a) und (b) genannten Unterlagen zur Kontrolle vorlegen.

AMC1 BFCL. 045(a)(4) Verpflichtung zur Mitnahme und Vorlage von Dokumenten

NOTWENDIGE FAHRTENBUCHDATEN

Um die Einhaltung der Anforderungen von Teil-BFCL nachweisen zu können, sollte ein BPL-Inhaber entweder das vollständige Fahrtenbuch oder zumindest Auszüge oder Kopien derjenigen Teile des Logbuchs (in Papier- oder elektronischem Format) mit sich führen, in denen die Einhaltung der Anforderungen, die mit den ausgeübten Rechten zusammenhängen, dokumentiert ist.

BFCL.050 Aufzeichnung von Flugzeit

BPL-Inhaber und Flugschüler müssen verlässliche und detaillierte Aufzeichnungen über alle durchgeführten Flüge in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise führen.

AMC1 BFCL.050 Aufzeichnung der Fahrzeit

ALLGEMEINES

- (a) Die Aufzeichnung der absolvierten Fahrten sollte mindestens folgende Informationen enthalten:
- (1) persönliche Angaben: Name(n) und Adresse des Piloten; und
 - (2) für jede Fahrt:
 - (i) Name(n) des verantwortlichen Luftfahrzeugführers (PIC);
 - (ii) Datum der Fahrt;
 - (iii) Ort und Zeit der Abreise und Ankunft;
 - (iv) Typ, einschließlich Marke, Modell und Registrierung des Ballons;
 - (v) Dauer der einzelnen Fahrt;
 - (vi) summierte Gesamtfahrzeit;
 - (v) Einzelheiten zur Funktion des Piloten, nämlich PIC, einschließlich Solo-, Dual-, FI(B)- oder Prüfer (Ballon) FE(B); und
 - (vi) Betriebsbedingungen, d.h. ob der Einsatz bei Tag oder Nacht stattfindet und ob es sich um eine Freiballon- oder um eine gefesselte Freiballonfahrt handelt.
- (b) Protokollierung der Zeit
- (1) PIC-Fahrzeit
 - (i) Inhaber einer Lizenz können die gesamte Fahrzeit, während der sie PIC sind, als PIC-Zeit protokollieren.
 - (ii) Bewerber um eine BPL oder Inhaber einer BPL können die gesamte beaufsichtigte Solofahrzeit sowie die Fahrzeit erfolgreich absolvierter praktischer Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen als PIC-Zeit eintragen, vorausgesetzt, dass im Falle einer beaufsichtigten Solofahrzeit der Fahrtenbucheintrag vom beaufsichtigenden Ausbilder unterzeichnet wird.

(iii) Inhaber einer FI(B)-Lizenz können die gesamte Fahrzeit, während der sie als Fahrlehrer in einem Ballon tätig sind, als PIC protokollieren.

(iv) Inhaber einer FE(B)-Berechtigung können die gesamte Fahrzeit, während der sie als Prüfer in einem Ballon tätig sind, als PIC protokollieren.

(2) Unterrichtszeit

Eine Zusammenfassung aller Zeiten, die sich ein Antragsteller für eine Lizenz oder Berechtigung als praktische Ausbildung eingetragen hat, kann anerkannt werden, wenn sie von dem entsprechend als Ausbilder anerkannten Lehrer, der sie ausgebildet hat, bestätigt wurde.

(c) Format der Aufzeichnung

Es sollte ein geeignetes Format verwendet werden, das die unter (a) genannten relevanten Punkte und zusätzliche, für die Art des Betriebes, spezifische Informationen enthält.

BFCL.065 Einschränkung der Rechte von BPL-Inhabern, die 70 Jahre oder älter sind, bei der Beförderung von Fahrgästen im gewerblichen Ballonflugbetrieb

BPL-Inhaber, die das Alter von 70 Jahren erreicht haben, dürfen nicht als Ballonpiloten in der Beförderung von Fahrgästen im gewerblichen Ballonflugbetrieb tätig sein.

GM1 BFCL.065 Beschränkung der Rechte von BPL-Inhabern im Alter von 70 Jahren oder älter bei gewerblichen Passagierfahrten

ANWENDBARKEIT DER ALTERSBEGRENZUNG

„Gewerbliche Passagierballonfahrt“ gemäß Punkt BFCL. 065 umfasst jede Fahrt, bei der zahlende Passagiere befördert werden. Dies bedeutet, dass beispielsweise bei der Beförderung von zahlenden Passagieren während eines Wettbewerbs oder einer Werbefahrt die Altersbegrenzung des Punktes BFCL. 065 für den BFLC-Inhaber gilt.

BFCL.070 Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Lizenzen, Rechten, Berechtigungen und Zeugnissen

- a) Eine BPL sowie damit verbundene Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse, die nach diesem Anhang erteilt wurden, können von der zuständigen Behörde nach den in Anhang VI (TEIL-ARA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegten Bedingungen und Verfahren eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, falls ein BPL-Inhaber den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 oder den Anforderungen dieses Anhangs sowie des Anhangs II (Teil-BOP) dieser Verordnung oder des Anhangs IV (Teil-MED) der Verordnung (EU) Nr.1178/2011 nicht genügt.
- b) BPL-Inhaber müssen der zuständigen Behörde die Lizenz oder das Zeugnis unverzüglich zurückgeben, wenn ihre Lizenz, ihr Recht, ihre Berechtigung oder ihr Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wurde.

**TEILABSCHNITT BPL
BALLONPILOTENLIZENZ (BPL)**

BFCL.115 BPL — Rechte und Bedingungen

- a) BPL-Inhaber dürfen ihre Rechte als PIC in Ballonen wie folgt ausüben:
 1. ohne Vergütung im nichtgewerblichen Flugbetrieb,
 2. im gewerblichen Flugbetrieb, wenn sie über eine Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb nach Teilabschnitt ADD Punkt BFCL.215 verfügen.
- b) Abweichend von Punkt (a)(1) kann ein BPL-Inhaber, der über Rechte als Lehrberechtigter oder Prüfer verfügt, vergütet werden für
 1. die Durchführung von Flugunterricht für die BPL,
 2. die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die BPL,
 3. die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Überprüfungen für die mit einer BPL verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse.
- c) BPL-Inhaber dürfen BPL-Rechte nur dann ausüben, wenn sie den geltenden Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung genügen und wenn sie über ein den ausgeübten Rechten entsprechendes gültiges Tauglichkeitszeugnis verfügen.

BFCL.120 BPL — Mindestalter

Antragsteller für den Erwerb einer BPL müssen mindestens 16 Jahre alt sein.

BFCL.125 BPL — Flugschüler

- a) Flugschüler dürfen ohne eine entsprechende Genehmigung ~~oder~~ und die Aufsicht durch einen Fluglehrer für Ballone (FI(B)) nicht allein f liegen.
- b) Flugschüler müssen mindestens 14 Jahre alt sein, um Alleinflüge durchführen zu dürfen.

BFCL.130 BPL — Anforderungen an den Ausbildungslehrgang und die Erfahrung

Antragsteller für den Erwerb einer BPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO abschließen. Der Lehrgang muss auf die angestrebten Rechte ausgerichtet sein und Folgendes umfassen:

- a) Die Theoriekenntnisse nach Punkt BFCL.135(a),
- b) mindestens 16 Stunden Flugunterricht entweder in Heißluftballonen der Gruppe A dieser Klasse der in Gasballonen mit mindestens
 1. 12 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,
 2. 10 Befüllungen und 20 Starts und Landungen,
 3. einen beaufsichtigten Alleinflug mit einer Mindestflugzeit von 30 Minuten.

AMC1 BFCL.130 BPL – Lehrgang und Anforderungen an die Erfahrung

THEORETISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE BPL

(a) Allgemeines

Die Ausbildung sollte Aspekte im Zusammenhang mit nicht-technischen Fertigkeiten in integrierter Weise abdecken, wobei die besonderen Risiken im Zusammenhang mit der Lizenz und der Tätigkeit zu berücksichtigen sind. Die von der erklärten Ausbildungsorganisation (DTO) oder der zugelassenen Ausbildungsorganisation (ATO) erteilte theoretische Ausbildung sollte ein gewisses Element der formellen Klassenzimmerarbeit enthalten, kann aber auch andere Methoden der Vermittlung umfassen - z.B. interaktive Video-, Folien- oder Präsentationen vom Band, computergestützte Ausbildung und andere Medien-Fernkurse. Die für die Ausbildung verantwortliche Ausbildungsorganisation muss prüfen, ob alle entsprechenden Elemente des Ausbildungskurses zur Vermittlung theoretischer Kenntnisse auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen wurden, bevor sie dem Antragsteller die Prüfung empfiehlt.

(b) Lehrplan

Die folgende Tabelle enthält den Lehrplan für den theoretische Unterricht für die BPL:

Anmerkung: Der Inhalt der Fächer 5 (Grundlagen des Fliegens), 6 (Betriebsverfahren), 7 (Durchführung der Fahrten und Planung) und 8 (Allgemeine Kenntnisse über Flugzeuge, Hülle und Systeme und Notfallausrüstung) sollten Aspekte enthalten, die für die Klasse des für die

Ausbildung verwendeten Ballons relevant sind, es sei denn, ein bestimmtes Element ist ausdrücklich als nur für eine bestimmte Klasse relevant gekennzeichnet.

1.	LUFTRECHT UND ATC-VERFAHREN
1.1.	Internationales Recht: Konventionen, Abkommen und Organisationen
1.2.	Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen
1.3.	Nationalität- und Kennzeichen der Luftfahrzeuge
1.4.	Luftfahrerscheine
1.5.	Gesetzesgrundlagen der Luftfahrt
1.6.	Verfahren für die Flugnavigation: Flugbetrieb
1.7.	Luftverkehrsregeln: Luftraumstruktur
1.8.	Flugverkehrsdienste (ATS) und Flugverkehrsmanagement (ATM)
1.9.	Luftfahrtinformationsdienste (AIS)
1.10.	Flugplätze, Außenstartplätze
1.11.	Suchen und Retten
1.12.	Sicherheit
1.13.	Unfallberichterstattung
1.14.	Nationales Recht
2.	MENSCHLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT
2.1.	Menschliche Faktoren: Grundbegriffe
2.2.	Grundlagen der Flugphysiologie und Gesundheitsvorsorge
2.3.	Grundlagen der Flugpsychologie
2.4.	Verwendung von Sauerstoff
3.	METEOROLOGIE
3.1.	Die Atmosphäre
3.2.	Wind
3.3.	Wärmelehre
3.4.	Wolken und Nebel
3.5.	Niederschlag
3.6.	Luftmassen und Fronten
3.7.	Druckbeaufschlagte Systeme
3.8.	Klimatologie
3.9.	Flugrisiken
3.10.	Meteorologische Informationen
4.	KOMMUNIKATIONEN
4.1.	Definitionen
4.2.	VFR-Kommunikationen
4.2.1.	VFR-Kommunikation auf unkontrollierten Flugplätzen
4.2.2.	VFR-Kommunikation auf kontrollierten Flugplätzen
4.2.3.	VFR-Kommunikation mit ATC (unterwegs)
4.3.	Allgemeine Betriebsverfahren
4.4.	Relevante Wetterinformationsbedingungen (VFR)
4.5.	Erforderliche Maßnahmen im Falle eines Kommunikationsfehlers
4.6.	Notfall- und Dringlichkeitsverfahren
4.7.	Allgemeine Grundsätze der VHF-Übertragung und Frequenzzuweisung
5.	GRUNDSÄTZE DES FLIEGENS

5.1.	Grundsätze des Fliegens
5.2.	Aerostatik
5.3.	Belastungsgrenzen
5.4.	Operative Einschränkungen
6.	BETRIEBSVERFAHREN
6.1.	Allgemeine Anforderungen
6.2.	Besondere Betriebsverfahren und Gefahren (allgemeine Aspekte)
6.3.	Notfallverfahren
7.	FAHRTDURCHFÜHRUNG UND PLANUNG
7.1.	Masse
7.1.1.	Warum die Masse berücksichtigen
7.1.2.	Lasten
7.2.	Durchführung
7.2.1.	Durchführung: allgemein
7.3.	Fahrtplanung und -Überwachung
7.3.1.	Fahrtplanung: allgemein
7.3.2.1.	Kraftstoffberechnung (nur Heißluftballons)
7.3.2.2.	Ballastberechnung (nur Gasballons)
7.3.3.	Vorbereitung auf die Fahrt
7.3.4.	ICAO-Flugplan (ATS-Flugplan)
7.3.5.	Überwachung der Fahrt und Neuplanung während der Fahrt
8.	ALLGEMEINE KENNTNISSE DES LUFTFAHRZEUGES, HÜLLEN UND SYSTEME UND NOTFALLAUSRÜSTUNG
8.1.	Systementwurf, Lasten, Spannungen und Instandhaltung
8.2.	Ballonhülle
8.3.1.	Brenner (nur Heißluftballon)
8.3.2.	Korb
8.4.1	Kraftstoffzylinder (nur Heißluftballons)
8.4.2.	Traggas (nur Gasballons)
8.5.	Ballast (nur Gasballons)
8.6.	Treibstoff (nur Heißluftballons)
8.7.	Instrumente
8.8.	Notfallausrüstung
9.	NAVIGATION
9.1.	Allgemeine Navigation
9.2.	Grundlagen der Navigation
9.3.	Magnetismus und Kompass
9.4.	Diagramme
9.5.	Koppelnavigation
9.6.	Navigation während des Fahrt
9.7.	Nutzung von GNSS (<i>Global Navigation Satellite System</i>)
9.8.	Verwendung von ATS (<i>Air Traffic Service</i>)

AMC2 BFCL.130 BPL – Lehrgang und Anforderungen an die Erfahrung

PRAKTISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE BPL

(a) Eintritt in die Ausbildung

Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, sollte er darüber informiert werden, dass ein entsprechendes ärztliches Attest eingeholt werden muss, bevor ein Alleinflug erlaubt wird.

(b) Ausbildung - Allgemeines

(1) Der BPL-Fluglehrplan sollte die Prinzipien des Bedrohungs- und Fehlermanagements (TEM) berücksichtigen und auch die Themenbereiche abdecken:

- (i) Fahrtvorbereitung, einschließlich Lastberechnungen, Balloninspektion und –
wartung;
- (ii) Einweisung der Besatzung und der Passagiere;
- (iii) das Aufrüsten und die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (iv) Steuerung des Ballons durch Ausschau;
- (v) Start bei unterschiedlichen Windverhältnissen;
- (vi) Annäherung von niedrigem und hohem Niveau;
- (vii) Landungen bei unterschiedlichen Bodenwindverhältnissen;
- (viii) Überlandfahrten mit visueller Referenz und Koppelnavigation;
- (ix) Notfalloperationen, einschließlich simulierter Fehlfunktionen der
Ballonausrüstung;
- (x) Einhaltung der Verfahren der Flugverkehrsdienste und der Kommunikationsverfahren;
- (xi) Vermeidung von Naturschutzgebieten; und
- (xii) Beziehungen zu den Landgrundbesitzern.

(2) Bevor der FI den Antragstellern die erste Alleinfahrt gestattet, sollte er sicherstellen, dass sie die erforderlichen Systeme und Ausrüstungen bedienen können.

(c) Lehrplan der Ausbildung (**Heißluftballon**)

(1) Die Nummerierung der Übungen sollte in erster Linie als Übungsreferenzliste und umfassender Leitfaden für die Reihenfolge der Anweisungen verwendet werden; daher müssen die Demonstrationen und Übungen nicht unbedingt in der aufgeführten Reihenfolge angegeben werden. Die tatsächliche Reihenfolge und der Inhalt hängen von den folgenden, miteinander verbundenen Faktoren ab:

- (i) die Fortschritte und Fähigkeiten des Antragstellers;
- (ii) die Wetterbedingungen, die die Fahrt beeinflussen;
- (iii) die verfügbare Fahrzeit;
- (iv) die Überlegungen zur Unterrichtstechnik;
- (v) das örtliche Umfeld; und
- (vi) die Anwendbarkeit der Übungen bezogen auf den Ballontyp.

(2) Jede der Übungen setzt voraus, dass sich der Bewerber der Notwendigkeit und der Prinzipien guten fahrerischen Könnens und Vorausschauens bewusst ist, was jederzeit betont werden sollte.

(3) Liste der Übungen

Übung 1: Vertraut machen mit dem Ballon

- (i) die Eigenschaften des Ballons;
- (ii) die Komponenten oder Systeme;
- (iii) die Betankung von Zylinder
- (iv) Instrumente und Ausrüstung; und
- (v) Verwendung von Checkliste(n) und Verfahren.

Übung 2: Fahrtvorbereitung

- (i) Dokumentation und Ausrüstung;
- (ii) Wettervorhersage und aktuelle Daten
- (iii) Fahrtplanung:
 - (A) **Notice(s) to airmen (NOTAMs)**;
 - (B) Luftraumstruktur;
 - (C) empfindliche Gebiete (z.B. Naturschutzgebiete);
 - (D) erwartete Richtung und Entfernung;
 - (E) möglicher Fahrtverlauf; und
 - (F) mögliche Landeplätze.
- (iv) Startplatz:
 - (A) Genehmigung;
 - (B) Auswahl des Aufrüstplatzes (auf dem Startplatz);
 - (C) Verhalten; und
 - (D) Berücksichtigung angrenzender Bereiche; und
- (v) Tragkraftberechnungen.

Übung 3: Einweisung der Mannschaft und der Passagiere

- (i) Kleidung;
- (ii) Einweisung der Bodenmannschaft; und
- (iii) Einweisung der Passagiere.

Übung 4: Montage und Auslegen

- (i) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (ii) Verbinden von Hülle, Korb und Brenner;
- (iii) Brennerprobe;
- (iv) Verwendung der Startfessel; und
- (v) Kontrollen vor dem Füllen.

Übung 5: Füllen

- (i) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (ii) Kaltfüllen;
- (iii) Verwendung des Aufrüstgebläses; und
- (iv) Heißfüllen.

Übung 6: Start bei verschiedenen Windverhältnissen

- (i) Kontrollen vor dem Start und Einweisungen;
- (ii) Heizen für kontrolliertes Steigen;
- (iii) das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb) betreffend die Bodenmannschaft;
- (iv) Bewertung der Steigkraft;
- (v) Verwendung der Schnelltrennkupplung;
- (vi) Bewertung der Wind- und Hindernisverhältnisse;
- (vii) Start bei unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten, mit und ohne Schutz; und
- (viii) Vorbereitung auf den Scheinauftrieb.

Übung 7: Steigen auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Steigen mit einer vorgegebenen Steigrate;

- (II) Luftraumbeobachtung;
- (iii) Einfluss auf die Hüllentemperatur;
- (iv) maximale Steigrate gemäß Flughandbuch des Herstellers; und
- (v) Einnehmen einer gewählten Höhe.

Übung 8: Fahren in konstanter Höhe

- (i) Höhehalten:
 - (A) nur mit Instrumenten;
 - (B) nur durch Beobachtung
 - (C) mittels aller verfügbaren Mittel;
- (ii) Verwendung von Parachute- und Drehventilen (falls zutreffend).

Übung 9: Sinken auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Sinken mit einer vorgegebenen Sinkrate;
- (ii) schneller Abstieg;
- (iii) Luftraumbeobachtung;
- (iv) maximale Sinkrate gemäß Flughandbuch des Herstellers;
- (v) Verwendung des Parachutes;
- (vi) Versagen des Parachutes;
- (vii) kalter Abstieg; und
- (viii) Einpendeln auf eine gewählte Höhe.

Übung 10 A: Notfälle

- (i) Ausfall der Pilotflamme;
- (ii) Brennerausfall, Ventilleckagen, Erlöschen der Flame und Wiederanzünden;
- (iii) Gasleckagen;
- (iv) Überhitzung der Hülle;
- (v) Beschädigung der Hülle während der Fahrt; und
- (vi) Ausfall des Parachutes oder des Schnellentleerungssystems.

Übung 10 B: Andere Notfälle

- (i) Feuerlöscher;
- (ii) Feuer am Boden;
- (iii) Feuer in der Luft;
- (iv) Kontakt mit Stromleitungen;
- (v) Vermeidung von Hindernissen; und
- (vi) Rettungsübungen, Lage und Einsatz von Notfallausrüstung.

Übung 11: Navigation

- (i) Kartenauswahl;
- (ii) Darstellung der erwarteten Strecke;
- (iii) Markierung von Positionen und Zeit;
- (iv) Berechnung von Entfernung, Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch;
- (v) Obergrenzen (ATC, Wetter und Hüllentemperatur);
- (vi) Planung der weiteren Fahrt;
- (vii) die Wetterentwicklung im Blick haben und entsprechend reagieren;
- (viii) Überwachung des Kraftstoffverbrauchs und der

Hüllentemperatur;

- (ix) Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle (falls zutreffend);
- (x) Kommunikation mit den Verfolgern; und
- (xi) Nutzung von GNSS (*Global Navigation Satellite System*) (falls zutreffend).

Übung 12: Kraftstoffmanagement

- (i) Zylinderanordnung und Brennersysteme;
- (ii) Pilotflammenzufuhr (auf der Gas- oder Flüssigphase);
- (iii) Verwendung von Masterzylindern (falls zutreffend);
- (iv) Kraftstoffbedarf und erwarteter Kraftstoffverbrauch;
- (v) Kraftstoffvorrat und Gasdruck;
- (vi) Kraftstoffreserven;
- (vii) Zylinderinhaltsanzeige und Flaschenwechsel-Verfahren; und
- (viii) Verwendung von Zylinder-Ringleitungen.

Übung 13: Anfahrt aus niedriger Höhe

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fahrgäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Verwendung von Brenner und Parachute;
- (v) Luftraumbeobachtung; und
- (vi) verpasste Anfahrt und Wiederaufstieg.

Übung 14: Anfahrt aus großer Höhe

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fluggäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Sinkrate;
- (v) Verwendung von Brenner und Parachute;
- (vi) Luftraumbeobachtung; und
- (vii) verpasste Anfahrt und Wiederaufstieg.

Übung 15: Betrieb in niedriger Höhe

- (i) Verwendung von Brenner, Flüsterbrenner und Parachute;
- (ii) Luftraumbeobachtung;
- (iii) Vermeidung von Hindernissen in niedriger Höhe;
- (iv) Vermeidung von empfindlichen Gebieten und Naturschutzgebieten; und
- (v) Beziehungen zu den Landgrundbesitzern.

Übung 16: Landung bei unterschiedlichen Windverhältnissen

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fluggäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Turbulenzen (nur bei Landungen mit hoher Windgeschwindigkeit);
- (v) Verwendung von Brenner und Pilotflammen;
- (vi) Verwendung eines Parachutes (oder eines anderen Entleerungssystems) und Drehventilen (falls anwendbar);
- (vii) Luftraumbeobachtung;
- (viii) Versetzen und Entleerung;

- (ix) Beziehungen zu Landgrundbesitzern; und
- (x) Fahrerisches Können.

Übung 17: Erste Solofahrt

- (i) die beaufsichtigte Fahrvorbereitung; und
- (ii) Einweisung durch den Ausbilder, Beobachtung der Fahrt und Nachbesprechung.

Anmerkung:

Die Übungen 1 bis 16 müssen abgeschlossen sein und der Schüler muss ein ausreichendes Kompetenzniveau erreicht haben, um eine Fahrt sicher durchzuführen zu können, bevor er die erste Solofahrt durchführt.

(d) Lehrplan der Flugausbildung (**Gasballon**)

- (1) Die Nummerierung der Übungen sollte in erster Linie als Übungsreferenzliste und als umfassender Leitfaden für die Reihenfolge der Anweisungen verwendet werden; daher müssen die Demonstrationen und Übungen nicht unbedingt in der aufgeführten Reihenfolge angegeben werden. Die tatsächliche Reihenfolge und der Inhalt hängen von den folgenden, miteinander verbundenen Faktoren ab:
 - (i) die Fortschritte und Fähigkeiten des Antragstellers;
 - (ii) die Wetterbedingungen, die die Fahrt beeinflussen;
 - (iii) die verfügbare Fahrzeit;
 - (iv) die Überlegungen zur Unterrichtstechnik;
 - (v) das örtliche Umfeld; und
 - (vi) die Anwendbarkeit der Übungen in Bezug auf den Ballontyp.
- (2) Jede der Übungen erfordert, dass sich der Bewerber der Notwendigkeit und der Prinzipien guten fahrerischen Könnens und Vorausschauens auf den Fahrtverlauf bewusst ist, was jederzeit betont werden sollte.
- (3) Liste der Übungen

Übung 1: Vertraut machen mit dem Ballon

- (i) die Eigenschaften des Ballons;
- (ii) die Komponenten oder Systeme;
- (iii) Instrumente und Ausrüstung; und
- (iv) Verwendung von Checkliste(n) und Verfahren.

Übung 2: Fahrtvorbereitung

- (i) Dokumentation und Ausrüstung;
- (ii) Wettervorhersage und aktuelle Daten
- (iii) Fahrtplanung:
 - (A) **Notice(s) to airmen (NOTAMs)**;
 - (B) Luftraumstruktur;
 - (C) empfindliche Gebiete (z.B. Naturschutzgebiete);
 - (D) erwartete Richtung und Entfernung;
 - (E) möglicher Fahrtverlauf; und
 - (F) mögliche Landeplätze.
- (iv) Startplatz:
 - (A) Genehmigung;
 - (B) Verhalten; und
 - (C) Berücksichtigung angrenzender Bereiche; und

- (v) Tragkraftberechnungen.

Übung 3: Einweisung der Besatzung und der Passagiere

- (i) Kleidung;
- (ii) Einweisung der Bodenmannschaft; und
- (iii) Einweisung der Passagiere.

Übung 4: Montage und Auslegen

- (i) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (ii) Verbinden von Hülle und Korb (Ballon mit Netz);
- (iii) Verbinden von Hülle und Korb (netzloser Ballon); und
- (iv) Ballastkontrolle.

Übung 5: Füllen

- (i) die Kontrolle der Menschenmenge;
- (ii) Aufrüstung entsprechend der Vorgaben des Flughandbuches des Herstellers; und
- (iii) Vermeidung elektrostatischer Entladung.

Übung 6: Start bei verschiedenen Windverhältnissen

- (i) Kontrollen vor dem Start und Einweisungen;
- (ii) Vorbereiten für kontrolliertes Steigen;
- (iii) das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb) betreffend die Bodenmannschaft;
- (iv) Bewertung der Wind- und Hindernisverhältnisse;
- (v) Start bei unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten, mit und ohne Schutz; und
- (vi) Vorbereitung auf den Scheinauftrieb.

Übung 7: Steigen auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Steigen mit einer vorgegebenen Steigrate;
- (ii) Luftraumbeobachtung;
- (iii) maximale Steigrate gemäß Flughandbuch des Herstellers; und
- (iv) Höhehalten einer gewählten Höhe.

Übung 8: Fahren in konstanter Höhe

- (i) Höhehalten:
 - (A) nur mit Instrumenten;
 - (B) nur durch Beobachtung;
 - (C) mittels aller verfügbaren Mittel;
- (ii) Verwendung von Parachute oder Ventil.

Übung 9: Sinken auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Sinken mit einer vorgegebenen Sinkrate;
- (ii) schneller Abstieg;
- (iii) Luftraumbeobachtung;
- (iv) maximale Sinkrate gemäß Flughandbuch des Herstellers;
- (v) Verwendung des Parachutes oder Ventils;

- (vi) Einpendeln auf eine gewählte Höhe.

Übung 10: Notfälle

- (i) geschlossenes Füllventil während des Starts und Steigens;
- (ii) Hüllenschaden während des Fluges;
- (iii) Parachute- oder Ventilversagen;
- (iv) Kontakt mit elektrischen Stromleitungen;
- (v) Vermeidung von Hindernissen; und
- (vi) Rettungsübungen, Lage und Einsatz der Notfallausrüstung.

Übung 11: Navigation

- (i) Kartenauswahl;
- (ii) Darstellung der erwarteten Strecke;
- (iii) Markierung von Positionen und Zeit;
- (iv) Berechnung von Entfernung, Geschwindigkeit und Ballastverbrauch;
- (v) Obergrenzen (ATC, Wetter und Hüllentemperatur);
- (vi) Planung der weiteren Fahrt;
- (vii) die Wetterentwicklung im Blick haben und entsprechend reagieren;
- (viii) Überwachung des Ballastverbrauchs und der Hüllentemperatur;
- (ix) Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle (falls zutreffend);
- (x) Kommunikation mit den Verfolgern; und
- (xi) Nutzung von GNSS (*Global Navigation Satellite System*) (falls zutreffend).

Übung 12: Ballastmanagement

- (i) Mindestballast;
- (ii) Anordnung und Sicherung des Ballasts;
- (iii) Ballastbedarf und erwarteter Ballastverbrauch; und
- (iv) Ballastreserven.

Übung 13: Anfahrt aus niedriger Höhe

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fahrgäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Verwendung von Ballast und Parachute oder Ventil;
- (v) Verwendung eines Schleppseils (falls anwendbar)
- (vi) Luftraumbeobachtung; und
- (vii) verpasste Anfahrt und Wiederaufstieg.

Übung 14: Anfahrt aus großer Höhe

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fluggäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Sinkrate;
- (v) Verwendung von Ballast und Parachute oder Ventil;
- (vi) Verwendung eines Schleppseils (falls anwendbar)
- (vii) Luftraumbeobachtung; und
- (viii) verpasste Anfahrt und Wiederaufstieg.

Übung 15: Betrieb in niedriger Höhe

- (i) Verwendung von Ballast und Parachute oder Ventil;
- (ii) Luftraumbeobachtung;
- (iii) Vermeidung von Hindernissen in niedriger Höhe;
- (iv) Vermeidung von empfindlichen Gebieten und Naturschutzgebieten; und
- (v) Beziehungen zu den Landgrundbesitzern.

Übung 16: Landung bei unterschiedlichen Windverhältnissen

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Einweisung der Fluggäste vor der Landung;
- (iii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iv) Turbulenzen (nur bei Landungen mit hoher Windgeschwindigkeit);
- (v) Verwendung von Ballast und Parachute oder Ventil;
- (vi) Luftraumbeobachtung;
- (vii) Verwendung des Rip-Panels;
- (viii) Ziehen;
- (ix) Entleeren.
- (x) Vermeidung elektrostatischer Entladung
- (xi) Beziehungen zu Landgrundbesitzern.

Übung 17: Erste Solofahrt

- (i) die beaufsichtigte Fahrvorbereitung; und
- (ii) Einweisung durch den Ausbilder, Beobachtung der Fahrt und Nachbesprechung.

Anmerkung:

Die Übungen 1 bis 16 müssen abgeschlossen sein und der Schüler muss ein ausreichendes Kompetenzniveau erreicht haben, um eine Fahrt sicher durchzuführen zu können, bevor er die erste Solofahrt durchführt.

BFCL.135 BPL — Prüfung der Theoriekenntnisse

a) Theoriekenntnisse

Antragsteller für den Erwerb einer BPL müssen in Prüfungen mit nachstehendem Inhalt nachweisen, dass sie über ein Niveau von Theoriekenntnissen verfügen, das den angestrebten Rechten entspricht:

1. Allgemeine Sachgebiete:

- i) Luftrecht,
- ii) menschliches Leistungsvermögen,
- iii) Meteorologie,
- iv) Kommunikation.

2. Besondere Sachgebiete in Bezug auf Ballone:

- i) Grundlagen des Fliegens,
- ii) Betriebsverfahren,
- iii) Flugleistung und Flugplanung,
- iv) allgemeine Luftfahrzeugkunde in Bezug auf Ballone,
- v) Navigation.

b) Pflichten des Antragstellers

1. Der Antragsteller muss die gesamte Prüfung der Theoriekenntnisse für die Erteilung einer BPL unter der Zuständigkeit ein und derselben zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ablegen.
2. Der Antragsteller darf die Prüfung der Theoriekenntnisse nur ablegen, wenn die für seine Ausbildung zuständige ATO oder DTO eine Empfehlung ausspricht und sobald er die

entsprechenden Teile des Theorieunterrichts des Ausbildungslehrgangs auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen hat.

3. Die Empfehlung einer ATO oder einer DTO bleibt 12 Monate gültig. Hat der Antragsteller innerhalb dieser Gültigkeitsdauer nicht mindestens eine Prüfung zum Nachweis der Theoriekenntnisse abgelegt, wird die Notwendigkeit einer weiteren Ausbildung von der ATO oder der DTO entsprechend den Bedürfnissen des Antragstellers festgestellt.

c) **Bewertungskriterien**

1. Eine Prüfung der Theoriekenntnisse wird mit bestanden bewertet, wenn der Antragsteller mindestens 75 % der bei dieser Prüfung erreichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.
2. Sofern in diesem Anhang nicht etwas anderes bestimmt ist, hat ein Antragsteller die Prüfung der Theoriekenntnisse für die Erteilung einer BPL erfolgreich abgeschlossen, wenn er die gesamte Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Antragsteller erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.
3. Hat ein Antragsteller eine der Prüfungen der Theoriekenntnisse nach vier Versuchen nicht bestanden, oder hat er nicht alle Prüfungen innerhalb der in Punkt (2) genannten Frist bestanden, muss er alle Prüfungen der Theoriekenntnisse wiederholen.
4. Bevor sich ein Antragsteller den Prüfungen der Theoriekenntnisse erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer ATO oder DTO absolvieren. Der erforderliche Inhalt und Umfang der Ausbildung wird von der ATO oder DTO auf der Grundlage der Bedürfnisse des Antragstellers festgelegt.

d) **Gültigkeitsdauer**

Die Prüfung der Theoriekenntnisse gilt für einen Zeitraum von 24 Monaten ab dem Tag, an dem der Antragsteller die Prüfung der Theoriekenntnisse nach Punkt (c)(2) erfolgreich abgelegt hat.

AMC1 BFCL.135 BPL – Theoretische Prüfungen

- (a) Die Prüfungen für die theoretischen Kenntnisse für das BPL folgen dem Lehrplan für die theoretische Wissensanweisung für das BPL, der im AMC1 BFCL.130 festgelegt ist.
- (b) Die Prüfungen sollten in schriftlicher Form erfolgen. Für das Fach Kommunikation können jedoch praktische Prüfungen im Klassenzimmer durchgeführt werden.
- (c) Die Prüfungen sollten insgesamt 120 Multiple-Choice-Fragen umfassen, die alle Themenbereiche abdecken, wobei die Fragen wie folgt angeordnet und die Zeit pro Thema aufgeteilt werden sollte:

Thema	Anzahl der Fragen	Dauer (in Minuten)
Luftrecht	20	40
Menschliches Leistungsvermögen	10	20
Meteorologie	20	40
Kommunikation	10	20
Navigation	20	75
Grundsätze des Fliegens*	10	20
Operative Verfahren*	10	20
Planung und Durchführung der Fahrten*	10	20
Luftfahrzeugkunde*	10	20

* Inhalt als relevant für Heißluftballons oder Gasballons, je nach angestrebter Klassenberechtigung. Diese vier Fächer können in einer einzigen Prüfungsarbeit kombiniert werden, die 10 Fragen pro Fach (insgesamt 40) umfasst mit einer Dauer von insgesamt 80

Minuten. In jedem Fall muss die Mindestprozentzahl gemäß Punkt BFCL. 135(c)(1) für jedes Fach erreicht werden.

- (d) Der unter Punkt BFCL genannte Zeitraum von 18 Monaten. 135(c)(2) sollte ab dem Ende des Kalendermonats gezählt werden, in dem der Antragsteller zum ersten Mal eine Prüfung abgelegt hat.
- (e) Die zuständige Behörde sollte die Antragsteller über die Sprache(n) informieren, in der/denen die Prüfung durchgeführt wird.

GM1 BFCL.135 BPL – Theoretische Prüfungen

FACHBEGRIFFE

Die Bedeutung der folgenden im BFCL.135 verwendeten Begriffe lauten wie folgt:

- (a) „gesamte Reihe an Prüfungen“, eine Prüfung in allen für die Lizenzstufe erforderlichen Fächern.
- (b) „Prüfung“, der Nachweis von Kenntnissen in einer oder mehreren Prüfungsarbeiten.
- (c) „Prüfungsarbeit“, eine Reihe von Fragen, die ein durch die Lizenzstufe erforderliches Thema abdecken, um von einem Prüfungskandidaten beantwortet zu werden.
- (d) „Versuch“, ein Versuch, eine bestimmte Prüfungsarbeit zu bestehen.

BFCL.140 BPL — Anrechnung von Theoriekenntnissen

Antragsteller für den Erwerb einer BPL bekommen für die allgemeinen Sachgebiete nach Punkt FCL.135(a)(1) Theoriekenntnisse angerechnet, wenn sie

- a) Inhaber einer Lizenz nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 sind, oder
- b) Prüfungen der Theoriekenntnisse für die Erteilung einer Lizenz nach Punkt (a) bestanden haben, sofern sie diese innerhalb der in Punkt BFCL.135(d) festgelegten Gültigkeitsdauer abgelegt haben.

BFCL.145 BPL — Praktische Prüfung

- a) Antragsteller für den Erwerb einer BPL müssen durch Ablegen einer praktischen Prüfung nachweisen, dass sie als PIC auf einem Ballon die einschlägigen Verfahren und Manöver mit der für die jeweils angestrebten Rechte angemessenen Kompetenz beherrschen.
- b) Antragsteller müssen die praktische Prüfung auf derselben Ballonklasse ablegen, in der sie den Ausbildungslehrgang nach Punkt BFCL.130 absolviert haben, und im Falle von Heißluftballonen **in einem Ballon der Gruppe A dieser Klasse**.
- c) Bevor sich ein Antragsteller der praktischen Prüfung für die Erteilung einer BPL unterziehen kann, muss er zunächst die geforderte Prüfung der Theoriekenntnisse ablegen.
- d) Bewertungskriterien
 1. Die praktische Prüfung ist in verschiedene Teile gegliedert, in denen die verschiedenen Phasen der Ballonfahrt behandelt werden.
 2. Besteht ein Antragsteller einen Punkt eines Prüfungsteils nicht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Besteht ein Antragsteller nur einen Prüfungsteil nicht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Bei Nichtbestehen von mehr als einem Prüfungsteil muss die gesamte Prüfung wiederholt werden.
 3. Muss die Prüfung nach Punkt (2) wiederholt werden, so bewirkt Nichtbestehen eines Prüfungsteils, einschließlich jener Prüfungsteile, die bei einem früheren Versuch bestanden wurden, dass der Antragsteller die gesamte Prüfung wiederholen muss.
- e) Besteht der Antragsteller in zwei Versuchen keinen der Prüfungsteile, muss er eine weitere praktische Ausbildung absolvieren.

AMC1 BFCL.145 BPL – Praktische Prüfung

- (a) ALLGEMEINES

- (1) Der Startplatz sollte vom Antragsteller in Abhängigkeit von den tatsächlichen meteorologischen Bedingungen, dem zu überfliegenden Gebiet und den möglichen Optionen für geeignete Landeplätze gewählt werden. Der Antragsteller sollte für die Fahrtplanung verantwortlich sein und sicherstellen, dass sich die gesamte Ausrüstung und Dokumentation für die Durchführung der Fahrt an Bord befindet.
- (2) Der Prüfer sollte einem Antragsteller die durchzuführenden Kontrollen und Aufgaben angeben. Die Prüfungen sollten in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch oder der genehmigten Checkliste des für die Prüfung verwendeten Ballons durchgeführt werden. Während der Fahrtvorbereitung für die Prüfung sollte der Antragsteller verpflichtet werden, Crew- und Passagier-Einweisungen durchzuführen und die Kontrolle des Zuschauergeschehens zu demonstrieren. Die Tragkraftberechnung sollte vom Antragsteller in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder dem Flughandbuch des verwendeten Ballons durchgeführt werden.
- (3) Die Fahrzeit der praktischen Prüfung sollte mindestens 30 Minuten betragen.
- (b) **FEHLERGRENZEN**
Der Antragsteller sollte seine Fähigkeit nachweisen:
- (1) den Ballon innerhalb seiner Grenzen zu betreiben;
 - (2) alle Manöver mit Ruhe und Genauigkeit ausführen;
 - (3) gutes Urteilsvermögen und fahrerisches Können anwenden;
 - (4) luftfahrtspezifisches Wissen anwenden; und
 - (5) jederzeit die Kontrolle über den Ballon zu behalten, und zwar so, dass der erfolgreiche Ausgang eines Verfahrens oder Manövers nie ernsthaft in Zweifel gezogen wird.
- (c) **INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG**
- (1) Die in diesem Punkt dargelegten Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung sollten für die praktische Prüfung zur Erteilung einer BPL mit den Rechten für die Klasse der **Heißluftballons** verwendet werden:
- Hinweis: Verwendung von Checkliste(n), Fliegerisches Können, Kontrolle des Ballons mittels Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN	
a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, Medical, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtskarten, Flughandbuch (AFM), Fahrtenbuch, Checklisten usw.), Fahrtplanung, NOTAM(s) und Wetterberatung, Bordbuch, Checklisten usw.), Fahrtplanung, NOTAM(s) und Wetterberatung
b	Ballonnachprüfung und -wartung
c	Eignung des Startplatzes
d	Tragkraftberechnung
e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Crew- und Passagiereinweisungen
f	Montage und Auslegen
g	Füllen und Verfahren vor dem Start
h	Starten
i	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	
a	Steigen auf eine konstante Fahrthöhe
b	Fahren in konstanter Höhe

c	Sinken auf eine konstante Fahrhöhe
d	Betrieb in niedriger Höhe
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: ÜBERLAND-VERFAHREN	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Höhe halten
e	Kraftstoff-Management
f	Kommunikation mit den Verfolgern
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anfahrt aus niedriger Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt
b	Anfahrt aus größerer Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt
c	Kontrollen vor der Landung
d	Einweisung der Passagiere vor der Landung
e	Auswahl des Landeplatzes
f	Landung, Versetzen und Entleerung
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
h	Aktionen nach der Fahrt (Dokumentieren der Fahrt, Schließen des Flugplans (falls zutreffend), Anleitung der Passagiere zum Einpacken des Ballons, Kontakt mit dem Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	
a	Simulierter Brand am Boden und in der Luft
b	Simulierte Zündflamme und Brennerausfälle
c	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
d	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere
e	Mündliche Fragen

(2) Die in diesem Punkt dargelegten Inhalte und Abschnitte sollten für die praktische Prüfung zur Ausstellung einer BPL mit Privilegien der Klasse **Gasballon** verwendet werden:

Hinweis: Die Verwendung von Checkliste(n), Fliegerisches Können, Kontrolle des Ballons durch Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN	
a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, Medical, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtskarten, Flughandbuch (AFM), Fahrtenbuch, Checklisten usw.), Fahrtplanung, NOTAM(s) und Wetterberatung
b	Ballonnachprüfung und -wartung
c	Eignung des Startplatzes
d	Tragkraftberechnung
e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Crew- und Passagiereinweisungen
f	Montage und Auslegen
g	Füllen und Verfahren vor dem Start
h	Starten
i	ATC-Konformität (falls zutreffend)

ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	
a	Steigen auf eine konstante Fahrthöhe
b	Fahren in konstanter Höhe
c	Sinken auf eine konstante Fahrthöhe
d	Betrieb in niedriger Höhe
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: ÜBERLAND-VERFAHREN	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Höhe halten
e	Ballast-Management
f	Kommunikation mit den Verfolgern
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anfahrt aus niedriger Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt
b	Anfahrt aus größerer Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt
c	Kontrollen vor der Landung
d	Einweisung der Passagiere vor der Landung
e	Auswahl des Landeplatzes
f	Landung, Versetzen und Entleerung
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
h	Aktionen nach dem Flug (Dokumentieren der Fahrt, Schließen des Flugplans (falls zutreffend), Einweisung der Passagiere zum Einpacken des Ballons, Kontakt zum Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	
a	Simulation „geschlossener Füllansatz“ beim Start und im Steigen
b	Simulation Parachute- oder Ventil-Versagen
c	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
d	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere
e	Mündliche Fragen

BFCL.150 BPL — Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

- a) Die mit einer BPL verbundenen Rechte sind auf die Ballonklasse beschränkt, in der die praktische Prüfung nach Punkt BFCL.145 absolviert wurde, und im Falle von Heißluftballonen auf die Gruppe A dieser Klasse.
- b) Beantragt ein Pilot die Erweiterung der Rechte für Heißluftballone auf eine andere Gruppe der Klasse der Heißluftballone, muss er mindestens Folgendes absolviert haben:
 1. Zwei Schulungsflüge mit einem FI(B) auf einem Ballon der betreffenden Gruppe,
 2. die folgende Anzahl von Stunden Flugzeit als PIC auf Ballonen:
 - i) mindestens 100 Stunden bei Beantragung von Rechten für Ballone der Gruppe B,
 - ii) mindestens 200 Stunden bei Beantragung von Rechten für Ballone der Gruppe C,
 - iii) mindestens 300 Stunden bei Beantragung von Rechten für Ballone der Gruppe D.

- c) Beantragt ein Pilot die Erweiterung der mit seiner BPL verbundenen Rechte auf eine andere Ballonklasse (mit Ausnahme der Klasse der mit Heißluft und Gas betriebenen Ballone) oder beantragt die Erweiterung seiner Rechte der Klasse der Heißluftballone auf die Gruppe A der Klasse der Heißluftballone, muss er Folgendes in der jeweiligen Ballonklasse und -gruppe absolviert haben:
1. Einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO, der mindestens Folgendes umfasst:
 - i) fünf Schulungsflüge mit einem Fluglehrer, oder
 - ii) im Falle einer Erweiterung von Heißluftballonen auf Heißluft-Luftschiffe fünf Unterrichtsstunden mit einem Fluglehrer;
 2. eine praktische Prüfung, bei der der Antragsteller gegenüber dem FE(B) einen angemessenen Stand der Theoriekenntnisse in der anderen Klasse auf den folgenden Sachgebieten nachgewiesen hat:
 - i) Grundlagen des Fliegens,
 - ii) Betriebsverfahren,
 - iii) Flugleistung und Flugplanung,
 - iv) allgemeine Luftfahrzeugkunde in der Ballonklasse, für die die Erweiterung der Rechte beantragt wird.
- d) Der Abschluss der in den Punkten (b)(1) und (c)(1) festgelegten Ausbildung muss in das Bordbuch des Piloten eingetragen und unterzeichnet werden von
1. dem Lehrberechtigten, der für die Schulungsflüge zuständig ist (im Falle von Punkt (b)(1)),
 2. dem für die Ausbildung verantwortlichen Ausbildungsleiter der ATO oder DTO (im Falle von Punkt (c)(1)).
- e) Ein BPL-Inhaber darf seine Rechte in der Klasse der mit Heißluft und Gas betriebenen Ballone nur dann ausüben, wenn er über die Rechte für beide Klassen, sowohl die Klasse der Heißluftballone als auch die Klasse der Gasballone, verfügt.

AMC1 BFCL.150(b) BPL – Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

ERWEITERUNG DER RECHTE IN DER KLASSE HEISSLUFTBALLON AUF EINE ANDERE HEISSLUFTBALLONGRUPPE

- (a) Die Ausbildungsfahrten sollten sich auf die Unterschiede zwischen der Gruppe, für die Rechte angestrebt werden, und der Gruppe oder den Gruppen, für die der Pilot bereits Rechte besitzt, konzentrieren. Zum Beispiel muss das Handling die Unterschiede in der Leistung des Ballons berücksichtigen, die sich aus der größeren Masse, der Trägheit, dem Ansprechen auf den Brenner und in einigen Fällen aus unterschiedlichen Entleerungssystemen ergeben. Zusätzliche Anforderungen ergeben sich bei der Abfertigung einer größeren Anzahl von Passagieren.
- (b) Eine Ausbildung sollte von einem Ausbilder erst dann als "abgeschlossene Ausbildung" abgezeichnet werden, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass der in Ausbildung befindliche Pilot die volle technische und betriebliche Kompetenz für Ballons aller Größen in der betreffenden Gruppe erreicht hat.
- (c) Eine Erweiterung auf Gruppe C schließt auch die Gruppen A und B mit ein, eine Erweiterung auf Gruppe D die Gruppen A, B und C.

GM1 BFCL.150(b) BPL – Ausweitung der Privilegien auf eine weitere Ballongruppe

AUSWEITUNG DER RECHTE DER KLASSE DER HEISSLUFTBALLON AUF EINE ANDERE HEISSLUFTBALLONGRUPPE

Die beiden in Punkt BFCL. 150(b)(1) festgelegten Trainingsfahrten stellen die Mindestausbildung dar, die für erfahrene Piloten erforderlich ist, die ihre Rechte um eine Gruppengröße erweitern möchten. Der Ausbilder kann zusätzliche Ausbildungsfahrten durchführen, wenn dies für den Erwerb der erforderlichen

Kompetenz des Kandidaten erforderlich ist, bevor er den Abschluss der Ausbildung in das Fahrtenbuch des Kandidaten einträgt.

AMC1 BFCL.150(c)(1) BPL – Erweiterung der Privilegien auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

PRAKTISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER PRIVILEGIEN AUF DIE KLASSE DER HEISLUFT-LUFTSCHIFFE

- (a) Die Nummerierung der unter (d) aufgeführten Übungen sollte in erster Linie als Übungsreferenzliste und als umfassender Leitfaden für die Reihenfolge der Anweisungen verwendet werden; daher müssen die Demonstrationen und Übungen nicht unbedingt in der aufgeführten Reihenfolge angegeben werden.
- (b) In Fällen, in denen der Antragsteller bereits Heißluftballon-Rechte besitzt, sollte sich die Ausbildung auf alle folgenden Punkte konzentrieren:
 - (1) eine zusätzliche Komplikation am Motor;
 - (2) Steuerung des Motors und unterschiedliche Leistung;
 - (3) Betriebsbeschränkungen des Luftschiffes; und
 - (4) Luftschiffverfahren.
- (c) In Fällen, in denen der Antragsteller keine Heißluftballon-Privilegien besitzt, kann die ATO oder DTO auf der Grundlage der Erfahrung des Kandidaten, entscheiden, Ausbildungselemente gemäß BFCL.130 Punkt (c) von AMC2 auf Heißluftballonen durchzuführen, bevor mit der Fahrausbildung auf Heißluft-Luftschiffen begonnen wird, damit der Kandidat die Kompetenz im Betrieb von Heißluft-Luftfahrzeugen entwickeln kann.
- (d) In jedem Fall sollte die praktische Ausbildung die Revision oder Erklärung der folgenden Übungen umfassen:

Übung 1: Vertraut machen mit dem Heißluft-Luftschiff

- (i) Eigenschaften des Heißluft-Luftschiffs;
- (ii) aerostatischer und aerodynamischer Auftrieb;
- (iii) Betriebsbeschränkungen;
- (iv) Einschränkungen der Lufttüchtigkeit;
- (v) die Komponenten oder Systeme;
- (vi) Instrumente, Mindestausrüstung und andere Ausrüstung; und
- (vii) Verwendung von Checkliste(n) und Verfahren.

Übung 2: Fahrtvorbereitung

- (i) Dokumentation und Ausrüstung;
- (ii) Wettervorhersage und aktuelle Daten;
- (iii) Fahrtplanung:
 - (A) **Notice(s) to airmen (NOTAMs)**;
 - (B) Luftraumstruktur;
 - (C) sensible Gebiete;
 - (D) erwartete Richtung und Entfernung;
 - (E) möglicher Fahrtverlauf; und
 - (F) mögliche Landeplätze;
- (iv) Startplatz:
 - (A) Erlaubnis;
 - (B) Verhalten;
 - (C) Auswahl des Aufrüstplatzes (auf dem Startplatz);

- (D) angrenzende Bereiche; und
- (E) Lärmschutz; und
- (v) Lasten- und Kraftstoffberechnungen.

Übung 3: Einweisung der Besatzung und der Passagiere

- (i) Kleidung;
- (ii) Einweisung der Bodenmannschaft; und
- (iii) Einweisung der Passagiere.

Übung 4: Montage und Auslegen

- (i) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (ii) Aufrüsten von Hülle, Gondel, Brenner und Motor;
- (iii) Brennerprobe;
- (iv) Motortest; und
- (v) Kontrollen vor dem Füllen.

Übung 5: Füllen

- (i) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (ii) Kaltfüllen:
 - (A) Verwendung der Startfessel; und
 - (B) Verwendung des Aufrüstgebläses; und
- (iii) Heißfüllen.

Übung 6: Motor

- (i) Identifizierung der Hauptteile und Bedienelemente;
- (ii) Einweisung in den Betrieb und die Überprüfung des Motors; und
- (iii) Motorüberprüfungen vor dem Start.

Übung 7: Druckerhöhung (falls zutreffend)

- (i) Druckerhöhung durch Ventilatorbetrieb;
- (ii) Höchstdruck und Gleichgewicht zwischen Druck und Temperatur; und
- (iii) Druckbegrenzungen.

Übung 8: Start

- (i) Kontrollen und Einweisungen vor dem Start;
- (ii) Heizen für kontrolliertes Steigen;
- (iii) Verfahren für das Bodenmannschaft; und
- (iv) Bewertung von Wind und Hindernissen.

Übung 9: Steigen auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Steigen mit einer vorgegebenen Steigrate;
- (ii) Auswirkung auf die Hüllentemperatur und den Druck;
- (iii) maximale Steigrate gemäß Flughandbuch des Herstellers; und
- (iv) Einnehmen einer gewählten Höhe.

Übung 10: Fahren in konstanter Höhe

- (i) Höhehalten:
 - (A) nur mit Instrumenten;

- (B) nur durch Beobachtung; und
- (C) mit aller verfügbaren Mittel;
- (ii) Fliegen in konstanter Höhe bei verschiedenen Geschwindigkeiten unter Berücksichtigung des aerodynamischen Auftriebs;
- (iii) Drehen; und

Übung 11: Sinken auf eine konstante Fahrhöhe

- (i) Sinken mit einer vorgegebenen Sinkrate;
- (ii) maximale Sinkrate gemäß Flughandbuch des Herstellers; und
- (iii) Einpendeln auf eine gewählte Höhe.

Übung 12 A: Notfälle - Systeme

- (i) Motorschaden;
- (ii) Ausfall der Druckerhöhung;
- (iii) Ausfall des Ruders;
- (iv) Ausfall der Pilotflamme;
- (v) Brennerausfall, Ventilleckagen, Erlöschen der Flamme und Wiederanzünden;
- (vi) Brennstoffleckagen;
- (vii) Hüllkurve über der Temperatur; und
- (viii) Beschädigung der Hülle während des Fluges.

Übung 12 B: Andere Notfälle

- (i) Feuerlöscher;
- (ii) Feuer am Boden;
- (iii) Feuer in der Luft;
- (iv) Ausfall der elektrischen Stromversorgung;
- (v) harte Landung;
- (vi) Landung bei starkem Wind;
- (vii) Kontakt mit Stromleitungen;
- (viii) Vermeidung von Hindernissen;
- (ix) Rettungsübungen, Lage und Einsatz von Notfallausrüstung.

Übung 13: Navigation

- (i) Kartenauswahl und Vorbereitung;
- (ii) Darstellung und Festlegung der voraussichtlichen Strecke;
- (iii) Markieren von Positionen und Zeit;
- (iv) Berechnung von Entfernung, Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch;
- (v) Obergrenzen (ATC, Wetter und Hüllentemperatur);
- (vi) Planung der weiteren Fahrt;
- (vii) die Wetterentwicklung im Blick haben und entsprechend reagieren;
- (viii) Überwachung von Kraftstoff- und Hüllentemperatur oder -druck;
- (ix) Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle (falls zutreffend);
- (x) Kommunikation mit der Bodenmannschaft; und
- (xi) Nutzung von GNSS (*Global Navigation Satellite System*) (falls zutreffend).

Übung 14: Kraftstoffmanagement

- (i) Motoranordnung und Tanksystem;
- (ii) Zylinderanordnung und Brennersysteme;

- (iii) Pilotflammenzufuhr (aus der Gas- oder Flüssigphase);
- (iv) Kraftstoffbedarf und erwarteter Verbrauch für Motor und Brenner;
- (v) Kraftstoffvorrat und -druck;
- (vi) Kraftstoffreserven; und
- (vii) Zylinder- und Tankinhaltsanzeige.

Übung 15: Anfahrt und Durchstarten

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Auswahl des Landeplatzes gegen den Wind;
- (iii) Einsatz von Brenner und Motor;
- (iv) Luftraumbeobachtung; und
- (v) verpasste Anfahrt und Durchstarten.

Übung 16: Anfahrt mit simuliertem Motorausfall

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Auswahl des Landeplatzes;
- (iii) Einsatz des Brenners;
- (iv) Luftraumbeobachtung; und
- (v) verpasste Anfahrt und Durchstarten.

Übung 17: Betrieb in niedriger Höhe

- (i) Verwendung von Brenner und Motor;
- (ii) Luftraumbeobachtung;
- (iii) Vermeidung von Hindernissen in niedriger Höhe;
- (iv) Vermeidung sensibler Gebiete und Naturschutzgebiete;
- (v) Beziehungen zu Landegrundbesitzern; und
- (vi) Verfahren zur Lärminderung.

Übung 18: Lenkung

- (i) Bewertung des Windes; und
- (ii) Berücksichtigung des Windes bei Steuerung eines bestimmten Kurses.

Übung 19: Endlandung

- (i) Kontrollen vor der Landung;
- (ii) Verwendung von Brenner und Motor;
- (iii) Beobachten;
- (iv) Entleerung; und
- (v) Beziehungen zu den Landegrundbesitzern.

AMC2 BFCL.150(c)(1) BPL – Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

PRAKTISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE AUF DIE KLASSE GASBALLON

- (a) Die praktische Ausbildung für die Erweiterung der Rechte eines BPL auf Gasballon-Rechte sollte dem Lehrplan für die BPL-Erstausbildung auf Gasballons folgen, wie in Punkt (d) des AMC2 BFCL.130 festgelegt.
- (b) Besonderes Gewicht sollte auf die Behandlung von Unterschieden gelegt werden, die mit den Rechten der Klasse und den spezifischen Sicherheitsanforderungen für Gasballons zusammenhängen.

AMC3 BFCL.150(c)(1) BPL – Erweiterung der Privilegien auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

PRAKTISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE AUF DIE KLASSE HEISSLUFTBALLON

- (a) Die praktische Ausbildung für die Erweiterung der Rechte eines BPL auf Heißluftballon-Rechte sollte dem Lehrplan für die BPL-Erstausbildung auf Heißluftballons folgen, wie in Punkt (c) von AMC2 BFCL.130 festgelegt.
- (b) Besonderes Gewicht sollte auf die Handhabung von Unterschieden gelegt werden, die mit den Rechten der Klasse und den spezifischen Sicherheitsanforderungen für Heißluftballons zusammenhängen.

AMC1 BFCL.150(c)(2) BPL – Erweiterung der Privilegien auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

(a) PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE DER KLASSE HEISSLUFT-LUFTSCHIFF

- (1) Der Startplatz sollte vom Antragsteller in Abhängigkeit von den tatsächlichen meteorologischen Bedingungen, dem zu überfliegenden Gebiet und den möglichen Optionen für geeignete Landeplätze gewählt werden. Der Antragsteller sollte für die Fahrtplanung verantwortlich sein und sicherstellen, dass sich die gesamte Ausrüstung und Dokumentation für die Durchführung der Fahrt an Bord befindet.
- (2) Der Prüfer sollte einem Antragsteller die durchzuführenden Kontrollen und Aufgaben angeben. Die Prüfungen sollten in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch oder der genehmigten Checkliste des für die Prüfung verwendeten Heißluft-Luftschiffes durchgeführt werden. Während der Prüfungs-Fahrtvorbereitung sollte der Antragsteller verpflichtet werden, Besatzungs- und Passagier-Einweisungen durchzuführen und die Kontrolle der Zuschauer zu demonstrieren. Die Tragkraftberechnung sollte vom Antragsteller in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder dem Flughandbuch des verwendeten Heißluft-Luftschiffes durchgeführt werden.
- (3) Die Flugzeit des Geschicklichkeitstests sollte mindestens 30 Minuten betragen.

(b) FEHLERGRENZEN

Der Antragsteller sollte seine Fähigkeit nachweisen:

- (1) das Heißluft-Luftschiff innerhalb seiner Grenzen zu betreiben;
- (2) alle Manöver mit Ruhe und Genauigkeit ausführen;
- (3) gutes Urteilsvermögen und fahrerisches Können anwenden;
- (4) luftfahrtspezifisches Wissen anwenden; und
- (5) jederzeit die Kontrolle über das Luftschiff zu behalten, und zwar so, dass der Erfolg eines Verfahrens oder Manövers nie ernsthaft in Zweifel gezogen wird.

(c) INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

Die folgenden Inhalte und Abschnitte sollten für die praktische Prüfung der Erweiterung einer BPL auf die Klasse Heißluft-Luftschiff verwendet werden:

Hinweis: Die Verwendung von Checkliste(n), Fahrerisches Können, die Steuerung des Heißluft-Luftschiffes mittels Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN

a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, ärztliches Attest, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtskarten, Flughandbuch (AFM), Fahrtenbuch, Bordbuch, Checklisten usw.), Fahrtplanung, NOTAM(s) und Wetterberatung
b	Nachprüfung und Wartung des Heißluft-Luftschiffes
c	Eignung des Startplatzes
d	Tragkraftberechnung
e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Crew- und Passagiereinweisungen
f	Montage und Auslegen
g	Füllen und Verfahren vor dem Start
h	Starten
i	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	
a	Steigen auf eine konstante Fahrthöhe
b	Fahren in konstanter Höhe
c	Drehen
d	Stillstandfahrt
e	Sinken auf eine konstante Fahrthöhe
f	Betrieb in niedriger Höhe
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: VERFAHREN FÜR UNTERWEGS	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Darstellung und Festlegung der voraussichtlichen Strecke
e	Höhe halten
f	Kraftstoff-Management
g	Prüfung der Parameter von Druck und Motor
h	Kommunikation mit der Bodenmannschaft
i	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anfahrt, verpasste Anfahrt und Durchstarten
b	Kontrollen vor der Landung
c	Auswahl des Landeplatzes
d	Landung und Entleerung
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
f	Aktionen nach der Fahrt (Aufzeichnung der Fahrt, Schließen des Flugplans (falls zutreffend), Anleitung der Passagiere zum Einpacken des Heißluft-Luftschiffes, Kontakt mit dem Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	
a	Simulierter Brand am Boden und in der Luft
b	Simulierter Ausfall von Pilotflamme, Brenner- und Motor
c	Anfahrt mit simuliertem Motorausfall, verpasste Anfahrt und Durchstarten
d	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere

e	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
f	Mündliche Fragen

AMC2 BFCL.150(c)(2) BPL – Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE AUF DIE KLASSE GASBALLON

Um die Rechte eines BPL auf Gasballon-Rechte zu erweitern, sollten BPL-Inhaber die praktische Prüfung entsprechend dem Inhalt für die BPL-Erstaussstellung auf Gasballons absolvieren, wie im AMC1 BFCL.145 festgelegt.

AMC3 BFCL.150(c)(2) BPL – Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE AUF DIE KLASSE HEIßLUFTBALLONS

Um die Rechte eines BPL auf Heißluftballon-Rechte zu erweitern, sollten BPL-Inhaber die praktische Prüfung entsprechend dem Inhalt für die BPL-Erstaussstellung auf Heißluftballons absolvieren, wie im AMC1 BFCL.145 festgelegt.

AMC4 BFCL.150(c)(2) BPL - Erweiterung der Rechte auf eine andere Ballonklasse oder -gruppe

THEORIEKENNTNISSE FÜR DIE ERWEITERUNG DER RECHTE AUF EINE ANDERE BALLONKLASSE

Während der praktischen Prüfung gemäß Punkt BFCL. 150(c)(2) sollte der Nachweis eines angemessenen Niveaus theoretischer Kenntnisse für die andere Ballonklasse alle folgenden Punkte aus dem Lehrplan gemäß Punkt (b) von AMC1 BFCL.130 abdecken:

Hinweis: Der Inhalt des untenstehenden Lehrplans sollte Aspekte enthalten, die für die Klasse des für die Ausbildung verwendeten Ballons relevant sind, es sei denn, ein bestimmtes Element ist ausdrücklich als nur für bestimmte Klassen relevant gekennzeichnet.

5.	PRINZIPIEN DES FLIEGENS
5.1.	Grundsätze des Fliegens
5.2.	Aerostatik
5.3.	Belastungsgrenzen
5.4.	Einschränkungen des Betriebes
6.	BETRIEBSVERFAHREN
6.1.	Allgemeine Anforderungen
6.2.	Besondere Betriebsverfahren und Gefahren
6.3.	Notfallverfahren
7.	DURCHFÜHRUNG UND PLANUNG
7.1.	Masse
7.1.1.	Zweck der Berücksichtigung der Masse
7.1.2.	Lasten
7.2.	Durchführung
7.3.	Fahrtplanung und Fahrtüberwachung
7.3.2.1.	Kraftstoffplanung (Erweiterung auf Heißluftballons + nur Heißluftluftschiffe)
7.3.2.2.	Ballastplanung (Erweiterung nur auf Gasballons)

7.3.3.	Fahrtvorbereitung
7.3.4.	ICAO-Flugplan (ATS-Flugplan)
7.3.5.	Fahrtverlauf-Überwachung und weitere Planung während der Fahrt
8.	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE, HÜLLE, SYSTEME UND NOTFALLAUSRÜSTUNG
8.1.	Design und Aufbau des Systems, Lasten, Spannungen und Instandhaltung
8.2.	Hülle
8.3.1.	Brenner (Erweiterung nur auf Heißluftballons oder Heißluft-Luftschiffe)
8.3.2.	Korb (Erweiterung auf Heißluftballons oder nur Gasballons)
8.3.3.	Gondel (Erweiterungen nur für Heißluft-Luftschiffe)
8.4.1.	Kraftstoffzylinder (Erweiterung nur auf Heißluftballons oder Heißluft-Luftschiffe)
8.4.2.	Traggas (Erweiterung nur auf Gasballons)
8.5.1.	Ballast (Erweiterung nur auf Gasballons)
8.6.	Kraftstoff (Erweiterung nur auf Heißluftballons oder Heißluft-Luftschiffe)
8.7.	Instrumente
8.8.	Notfallausrüstung

BFCL.160 BPL — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung (Bemerkung: bisher FCL 230B)

- a) Ein BPL-Inhaber darf die mit seiner Lizenz verbundenen Rechte nur dann ausüben, wenn er in der jeweiligen Ballonklasse Folgendes absolviert hat:
1. Entweder
 - i) in den letzten 24 Monaten vor dem geplanten Flug mindestens sechs Stunden Flugzeit als PIC, einschließlich zehn Starts und Landungen als PIC oder mit einem Fluglehrer oder allein unter der Aufsicht eines FI(B),
 - ii) in den letzten 48 Monaten vor dem geplanten Flug mindestens einen Schulungsflug mit einem FI(B) oder
 2. in den letzten 24 Monaten vor dem geplanten Flug eine Befähigungsüberprüfung nach Punkt (c).
- b) Zusätzlich zu den Anforderungen nach Punkt (a) müssen Piloten, die für das Führen von mehreren Ballonklassen qualifiziert sind, für die Ausübung ihrer Rechte auf anderen Ballonklassen in den zurückliegenden 24 Monaten auf jeder zusätzlichen Ballonklasse mindestens drei Stunden Flugzeit als PIC oder mit einem Fluglehrer oder unter der Aufsicht eines FI(B) absolviert haben.
- c) Ein BPL-Inhaber, der den Anforderungen von Punkt (a)(1) und gegebenenfalls Punkt (b) nicht genügt, muss, bevor er die Ausübung seiner Rechte wieder aufnimmt, eine Befähigungsüberprüfung mit einem FE(B) in einem Ballon der jeweiligen Klasse bestehen.
- d) Nach Erfüllung der Punkte (a), (b) bzw. (c) darf ein BPL-Inhaber, der über die Rechte zum Führen von Heißluftballonen verfügt, seine Rechte nur auf Heißluftballonen ausüben, die Folgendem genügen:
- i) Sie gehören derselben Gruppe an wie die Heißluftballone, mit denen der Schulungsflug nach Punkt (a)(1)(ii) bzw. die Befähigungsüberprüfung nach Punkt (c) absolviert wurde, oder einer Gruppe mit einer geringeren Hüllengröße, oder
 - ii) sie gehören der Gruppe A der Heißluftballone an, sofern der Pilot nach Punkt (b) den Schulungsflug nach Punkt (a) (2) in einer anderen Ballonklasse als der der Heißluftballone absolviert hat.
- e) Der Abschluss der Flüge mit Fluglehrer, der Flüge unter Aufsicht und der Schulungsflüge nach Punkt (a)(1) und (b) sowie der Befähigungsüberprüfung nach Punkt (c) muss in das Bordbuch des Piloten eingetragen und im Falle von Punkt (a)(1) und Punkt (b) vom verantwortlichen FI(B) und im Falle von Punkt (c) vom verantwortlichen FE(B) unterzeichnet werden.

- f) Bei einem BPL-Inhaber, der auch die Rechte für den gewerblichen Flugbetrieb nach Teilabschnitt ADD Punkt BFCL.215 innehat, gelten folgende Anforderungen als erfüllt:
1. Punkt (a) und ggf. Punkt (b), sofern er in den vorangegangenen 24 Monaten eine Befähigungsüberprüfung nach Punkt BFCL.215(d)(2)(i) in der/den jeweiligen Ballonklasse(n) absolviert hat, oder
 2. Punkt (a)(1)(ii), sofern er den Schulungsflug nach Punkt BFCL.215(d)(2)(ii) in der jeweiligen Ballonklasse absolviert hat.
- Im Falle der Klasse der Heißluftballone gelten, abhängig von der für die Erfüllung von Punkt (f)(1) oder Punkt (f)(2) verwendeten Ballonklasse, die in Punkt (d) festgelegten Einschränkungen der Rechte für den Betrieb verschiedener Ballonklassen.

AMC1 BFCL.160 BPL – Anforderungen an die Rechterhaltung

GUTSCHRIFTEN FÜR DIE AUF BALLONS ZURÜCKGELEGTE FAHRZEIT GEMÄSS ARTIKEL 2(8) SOWIE ANHANG I ZUR GRUNDVERORDNUNG

Alle auf Ballons gemäß Artikel 2, (8) der Grundverordnung zurückgelegten Stunden oder erwähnt in Anhang I der Grundverordnung, sollten unter den folgenden Bedingungen vollständig auf die Erfüllung der Anforderungen an die Gesamtstundenzahl von Punkt BFCL.160 angerechnet werden:

- a) Der Ballon entspricht der Definition und den Kriterien der jeweiligen BFCL-Ballonklasse und, im Falle von Heißluftballons, der anwendbaren Heißluftballongruppe gemäß Punkt (a) des Punktes BFCL.010;
- b) ein Ballon, der für eine Ausbildungsfahrt mit einem Ausbilder verwendet wird, ist ein Luftfahrzeug gemäß Anhang I Buchstaben a, b, c oder d der Grundverordnung, dass in einer Genehmigung nach Punkt ORA.ATO.135 des Anhangs VII (Teil-ORA) oder Punkt DTO.GEN.240 des Anhangs VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gelistet ist.

AMC1 BFCL.160(a)(1)(ii) – Anforderungen an die Rechteerhaltung

AUSBILDUNGSFAHRT

- (a) Eine Ausbildungsfahrt gemäß Punkt BFCL. 160(a)(1)(ii) sollte eine Fahrt sein, die:
 - (1) dem Inhalt der praktischen Prüfung für die entsprechende Ballonklasse folgt, festgelegt in AMC1 BFCL.145 oder AMC1 BFCL.150(c)(2), je nachdem was anzuwenden ist; und
 - (2) wird auf einer Eins-zu-eins-Basis zwischen einem Piloten und einem Ausbilder durchgeführt, wobei kein anderer Pilot an Bord sein darf, der sich diese Fahrt anrechnet.
- (b) Jeder Ausbildungsfahrt sollte eine Einweisung vorausgehen und mit einer Nachbesprechung zwischen dem Ausbilder und dem Kandidaten abgeschlossen werden. Um der Ausbildungsfahrt einen Mehrwert zu verleihen, sollte über jedes Element der Fahrt, bei dem der Kandidat meint zu profitieren, gesprochen werden. Die Fahrt sollte sich dann auf diese spezifischen Elemente konzentrieren, wobei der Ausbilder dem Kandidaten zeigt, wie man das umsetzt.
- (c) Wenn der Ausbilder der Ansicht ist, dass der Kandidat während der Ausbildungsfahrt nicht die zufriedenstellende Leistung erbracht hat, sollte er diese im Fahrtenbuch des Kandidaten nicht bestätigen, sondern stattdessen weitere Ausbildungsfahrten empfehlen.
- (d) Im Ermessen des Fahrlehrers werden nicht zahlende Passagiere während solcher Ausbildungsfahrten an Bord des Ballons akzeptiert, vorausgesetzt, dass
 - (1) die Fahrgäste darauf aufmerksam gemacht werden, dass es sich bei der geplanten Fahrt um eine Ausbildungsfahrt handelt; und
 - (2) anormale und Notfallverfahren am Boden und ohne Passagiere an Bord geübt werden.

- (e) Der 48-Monatszeitraum sollte vom letzten Tag des Monats angerechnet werden, in dem die vorangegangene Ausbildungsfahrt stattgefunden hat.

AMC1 BFCL.160(a)(2) – Anforderungen an die Rechteerhaltung

BEFÄHIGUNGSPRÜFUNG

Die Befähigungsprüfung sollte der praktischen Prüfung für die Erstaussstellung einer BPL in der entsprechenden Ballonklasse entsprechen, festgelegt in AMC1 BFCL.145.

TEILABSCHNITT ADD WEITERE BERECHTIGUNGEN

BFCL.200 Berechtigung für den Fesselaufstieg mit Heißluftballonen

- a) Ein BPL-Inhaber darf Fesselaufstiege mit Heißluftballonen nur dann durchführen, wenn er über die entsprechende Berechtigung nach diesem Punkt verfügt.
- b) Für die Erteilung einer Berechtigung für den Fesselaufstieg mit Heißluftballonen muss der Antragsteller folgende Voraussetzungen erfüllen:
1. er muss über Rechte für die Klasse der Heißluftballone verfügen,
 2. er muss zunächst mindestens zwei Fesselaufstiege mit Heißluftballonen als Schulungsflüge absolviert haben.
- c) Der Abschluss der Ausbildung für den Fesselaufstieg mit Heißluftballonen muss in das Bordbuch eingetragen und von dem für die Ausbildung verantwortlichen FI(B) unterzeichnet werden.
- d) Ein Pilot, der über eine Berechtigung für den Fesselaufstieg mit Heißluftballonen verfügt, darf seine Rechte nur ausüben, wenn er in den 48 Monaten vor dem geplanten Flug mindestens einen Fesselaufstieg mit einem Heißluftballon durchgeführt hat, oder, sofern er einen solchen Flug nicht absolviert hat, er einen Fesselaufstieg mit einem Heißluftballon mit Fluglehrer oder im Alleinflug unter der Aufsicht eines FI(B) durchgeführt hat. Der Abschluss eines solchen Flugs mit Fluglehrer oder eines solchen Alleinflugs unter Aufsicht muss in das Bordbuch des Piloten eingetragen und vom FI(B) unterzeichnet werden.

GM1 BFCL.200 – Fesselberechtigung Heißluftballon

GEFESSELTE AKTIVITÄT OHNE ABHEBEN

Eine gefesselte Aktivität, bei der der Ballon den Boden nicht verlässt, gilt nicht als Fahrt. Eine solche Aktivität kann nicht für die Erstausbildung oder die Erhaltung der Fesselberechtigung Heißluftballon angerechnet werden.

AMC1 BFCL. 200(b)(2) – Fesselberechtigung Heißluftballon

PRAKTISCHE AUSBILDUNG FÜR DIE FESSELBERECHTIGUNG (HEISLUFTBALLON)

Die Unterweisungsfahrten sollten die folgenden Ausbildungsinhalte umfassen:

- a) Vorbereitungen am Boden;
- (b) Eignung;
- (c) Haltepunkte:
 - (1) gegen den Wind; und
 - (2) in Windrichtung;
- (d) Halteseile (mindestens ein Drei-Punkt-System gemäß dem geltenden Flughandbuch);
- (e) maximale Begrenzung des Gesamtgewichts;
- (f) Kontrolle der Zuschauer;
- (g) Kontrollen vor dem Start und Einweisungen;
- (h) Aufheizen für den kontrollierten Start;
- (i) das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb) betreffend das Bodenpersonal;

- (j) das Abheben bewerten;
- (k) Bewertung von Wind und Hindernissen;
- (l) Start und kontrolliertes Steigen (auf mindestens 20 m (60 ft)); und
- (m) Verfahren für den Austausch von Passagieren.

BFCL.210 Nachtflugberechtigung

- a) Ein BPL-Inhaber darf die mit seiner Lizenz verbundenen Rechte unter VFR-Bedingungen bei Nacht nur dann ausüben, wenn er über eine Nachtflugberechtigung nach diesem Punkt verfügt.
- b) Ein Antragsteller für den Erwerb einer Nachtflugberechtigung muss mindestens zwei Schulungsflüge bei Nacht von jeweils mindestens einer Stunde absolviert haben.
- c) Der Abschluss der Ausbildung für die Nachtflugberechtigung muss in das Bordbuch eingetragen und von dem für die Ausbildung verantwortlichen FI(B) unterzeichnet werden.

AMC1 BFCL.210(b) Nachtfahrtberechtigung

UNTERWEISUNGSFAHRTEN FÜR DIE NACHTFAHRTBERECHTIGUNG

Die Unterweisungsfahrten sollten die folgenden Ausbildungsinhalte umfassen:

- (a) medizinische oder physiologische Aspekte des Nachtsichtvermögens;
- (b) Fahrtplanung unter Berücksichtigung der Hindernisse am Boden, der nächtlichen VMC-Minima und des Luftraums;
- (c) Verwendung von Leuchten für Montage, Auslegen und Füllen;
- (d) Erfordernis des Mitführens einer Taschenlampe, (Vorflugkontrolle usw.);
- (e) Verwendung der Außen- und Instrumentenbeleuchtung;
- (f) Verfahren für den Nachtstart;
- (g) Checklistenverfahren in der Nacht;
- (h) Notfallverfahren bei Nacht;
- (i) gegebenenfalls Verfahren für Fahrten über Nacht;
- (j) Navigationsprinzipien bei Nacht;
- (k) Nachtlandungen (Notfallverfahren bei Heißluftballons);
- (l) Umgang mit dem Ballon (z. B. Treibstoff-/Ballastverbrauch) bei Nacht; und
- (m) Kartenmarkierung für den Nachteinsatz (Hervorhebung von bebauten oder beleuchteten Gebieten mit dickeren Linien usw.).

GM1 BFCL.210(c) Berechtigung Nacht

DAUER DER AUSBILDUNG FÜR DIE NACHTFAHRTBERECHTIGUNG

Die beiden Ausbildungsfahrten gemäß BFCL.210(b) stellen die Mindestausbildung dar, die im Falle erfahrener Piloten erforderlich ist. Der Ausbilder kann zusätzliche Ausbildungsfahrten durchführen, wenn dies für den Erwerb der für die Nachtfahrten erforderlichen Kompetenz erforderlich ist, bevor er den Abschluss der Ausbildung in das Fahrtenbuch des Kandidaten einträgt.

BFCL.215 Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb

- a) Ein BPL-Inhaber darf die mit seiner Lizenz verbundenen Rechte nur dann im gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen ausüben, wenn er über eine Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb nach diesem Punkt verfügt.
- b) Für die Erteilung einer Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb muss der Antragsteller
 1. das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
 2. 50 Stunden Flugzeit und 50 Starts und Landungen als PIC auf Ballonen absolviert haben,
 3. über die Rechte für die Ballonklasse verfügen, in der die Rechte für den gewerblichen Flugbetrieb ausgeübt werden,

4. eine praktische Prüfung in der jeweiligen Ballonklasse bestanden haben, in der er gegenüber einem FE(B) seine Befähigung für den gewerblichen Ballonflugbetrieb nachweist.
- c) Die mit einer Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb verbundenen Rechte sind auf die Ballonklasse beschränkt, in der die praktische Prüfung nach Punkt (b)(3) absolviert wurde. Die Rechte werden auf Antrag auf eine andere Ballonklasse erweitert, sofern der Antragsteller in dieser anderen Klasse dem Punkt (b)(3) und Punkt (b)(4) genügt.
- d) Ein Pilot, der über eine Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb verfügt, darf seine Rechte für die gewerbliche Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen nur dann ausüben, wenn er folgende Anforderungen erfüllt:
1. In den 180 Tagen vor dem geplanten Flug
 - i) hat er mindestens drei Fahrten **als PIC** in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse absolviert, oder
 - ii) hat er einen Flug als PIC in einem Ballon der entsprechenden Klasse unter der Aufsicht eines FI(B) absolviert, der nach diesem Punkt hierfür qualifiziert ist,
 2. in den 24 Monaten vor dem geplanten Flug
 - i) hat er eine Befähigungsüberprüfung in einem Ballon der entsprechenden Klasse absolviert, in der er gegenüber einem FE(B) seine Befähigung für die gewerbliche Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen nachgewiesen hat, **oder**
 - ii) hat er einen auf den gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen zugeschnittenen Auffrischungslehrgang bei einer ATO oder DTO absolviert, der mindestens sechs Stunden Theorieunterricht und einen Schulungsflug in einem Ballon der jeweiligen Klasse mit einem für den gewerblichen Flugbetrieb mit Ballonen qualifizierten FI(B) umfasste.
- e) Ein Pilot, der eine Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb innehat, die Rechte für mehr als eine Ballonklasse beinhaltet, muss zur Aufrechterhaltung seiner Rechte für den gewerblichen Flugbetrieb für alle Ballonklassen den Anforderungen von Punkt (d)(2) in mindestens einer Ballonklasse genügen.
- f) Ein Pilot, der dem Punkt (d) genügt und über eine Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb für die Klasse der Heißluftballone verfügt, darf die mit der Berechtigung für diese Klasse verbundenen Rechte nur auf Ballonen ausüben, die Folgendem genügen:
- i) sie gehören derselben Gruppe an wie der Heißluftballon, mit dem die Befähigungsüberprüfung nach Punkt (d)(2)(i) bzw. der Schulungsflug nach Punkt (d)(2)(ii) absolviert wurde, oder
 - ii) sie gehören einer Gruppe von Heißluftballonen mit einer kleineren Hüllengröße an.
- g) Der Abschluss des Flugs unter Aufsicht nach Punkt (d)(1)(ii), der Befähigungsüberprüfung nach Punkt (d)(2)(i) und des Auffrischungslehrgangs nach Punkt (d)(2)(ii) muss in das Bordbuch des Piloten eingetragen und von dem für den Ausbildungslehrgang, die Aufsicht bzw. die Befähigungsüberprüfung zuständigen Ausbildungsleiter der ATO oder DTO oder dem FI(B) bzw. dem FE(B) unterzeichnet werden.
- h) Bei einem Piloten, der die Befähigungsüberprüfung nach Anhang II (Teil-BOP) Punkt BOP.ADD.315 abgeschlossen hat, wird von der Erfüllung von Punkt (d)(2)(i) ausgegangen.

AMC1 BFCL.215(b)(4) Com-Ops-Berechtigung

BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR DIE COM-OPS-BERECHTIGUNG

(a) ALLGEMEINES

- (1) Der Startplatz sollte vom Antragsteller in Abhängigkeit von den tatsächlichen meteorologischen Bedingungen, dem zu überfliegenden Gebiet und den möglichen Optionen für geeignete Landeplätze gewählt werden. Der Antragsteller sollte für die Fahrtplanung verantwortlich sein und sicherstellen, dass sich die gesamte Ausrüstung und Dokumentation für die Durchführung der Fahrt an Bord befindet.

- (2) Die praktische Prüfung kann in zwei Fahrten durchgeführt werden. Die Gesamtdauer der Fahrt / der Fahrten sollte mindestens 45 Minuten betragen.
- (3) Dem Antragsteller sollte der Prüfer die durchzuführenden Kontrollen und Aufgaben angeben. Die Prüfungen sollten in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch oder der genehmigten Checkliste des Prüfungsballons oder - Heißluft-Luftschiffes durchgeführt werden. Während der Fahrtvorbereitung für den Test sollte der Antragsteller verpflichtet werden, Crew- und Passagier-Briefings durchzuführen und die Kontrolle über das Zuschauergeschehen zu demonstrieren. Die Tragkraftberechnung sollte vom Antragsteller in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder dem Flughandbuch für den verwendeten Ballon durchgeführt werden.

(b) FEHLERGRENZEN

- (1) Der Antragsteller sollte die Fähigkeit nachweisen:
- (i) den Ballon oder das Heißluft-Luftschiff innerhalb seiner Grenzen zu betreiben;
 - (ii) alle Manöver mit Ruhe und Genauigkeit durchzuführen;
 - (iii) gutes Urteilsvermögen und Luftkunst zu üben;
 - (iv) luftfahrtspezifisches Wissen anwenden; und
 - (v) jederzeit die Kontrolle über den Ballon oder das Heißluft-Luftschiff in einer Weise aufrechtzuerhalten, dass der erfolgreiche Ausgang eines Verfahrens oder Manövers nie ernsthaft in Frage gestellt wird.
- (2) Die folgenden Grenzwerte dienen der allgemeinen Orientierung. Der Prüfer sollte turbulente Bedingungen sowie die Eigenschaften in der Handhabung und die Leistung des verwendeten Ballons oder Heißluft-Luftschiffs berücksichtigen:

Höhe

- (i) normaler Flug: ± 100 ft
- (ii) mit simuliertem Notfall: ± 150 ft

(c) INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

- (1) Die in diesem Punkt dargelegten Inhalte und Abschnitte sollten bei der praktischen Prüfung zur Erteilung einer ComOps-Berechtigung in der Klasse **Heißluftballon** verwendet werden:

Hinweis: Die Verwendung von Checkliste(n), Fliegerisches Können, Kontrolle des Ballons Mittels Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN	
a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, ärztliches Attest, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtskarten, Flughandbuch (AFM), Fahrtenbuch Bordbuch, Checklisten usw.), Fahrtplanung, NOTAM(s) und Wetterberatung, Kenntnisse des Part-BOP
b	Ballon-Nachprüfung und -wartung, Mindestausrüstungsliste (MEL)
c	Eignung des Startplatzes
d	Tragkraftberechnung
e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Verfolger- und Passagiereinweisungen
f	Montage und Auslegen
g	Füll- und Vorstartverfahren unter Einbeziehung und Einweisung der Passagiere
h	Abheben
i	ATC-Konformität (falls zutreffend), Betrieb von Funk und/oder Transpondern (einschließlich Notfallverfahren)
ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	

a	Steigen auf eine konstante Fahrthöhe
b	Fahrt in konstanter Höhe
c	Sinken auf eine konstante Fahrthöhe
d	Betrieb in niedriger Höhe
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: ÜBERLAND-VERFAHREN	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Aufrechterhaltung der Höhe
e	Kraftstoff-Management
f	Kommunikation mit der Bergungsbesatzung und den Passagieren
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anfahrt aus niedriger Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt: Passagier-Einweisung und Durchführung der Übung
b	Anfahrt aus größerer Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt: Passagier-Einweisung und Durchführung der Übung
c	Kontrollen vor der Landung
d	Einweisung der Passagiere vor der Landung
e	Auswahl des Landeplatzes
f	Abschließende Passagiereinweisung, Landung, Versetzen und Entleerung
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
h	Aktionen nach der Fahrt (Aufzeichnung der Fahrt, Schließung des Flugplans (falls zutreffend), Anleitung der Passagiere zum Einpacken des Ballons, Kontakt zum Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	
a	Simulierter Brand am Boden und in der Luft
b	Simulierte Zündflamme und Brennerausfälle
c	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere
d	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
e	Mündliche Fragen

- (2) Die in diesem Punkt dargelegten Inhalte und Abschnitte sollten bei der praktischen Prüfung zur Erteilung der ComOps-Rechte in der Klasse **Gasballon** verwendet werden:

Hinweis: Die Verwendung von Checkliste(n), Fliegerisches Können, Kontrolle des Ballons durch Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN	
a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, ärztliches Attest, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtkarten, Flughandbuch, technisches Logbuch, Checklisten usw.), Flugplanung, NOTAM(s) und Wetterbriefing, Kenntnisse des Part-BOP
b	Balloninspektion und -wartung, Mindestausrüstungsliste (MEL)
c	Eignung des Startplatzes
d	Lastenberechnung

e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Verfolger- und Passagiereinweisung
f	Montage und Auslegen
g	Füll- und Verfahren vor dem Start einschließlich der Einbeziehung und Einweisung der Passagiere
h	Starten
i	ATC-Konformität (falls zutreffend), Betrieb von Funk und/oder Transpondern (einschließlich Notfallverfahren)
ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	
a	Steigen auf eine konstante Höhe
b	Fahrt in konstanter Höhe
c	Sinken auf eine konstante Fahrhöhe
d	Betrieb in niedriger Höhe
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: ÜBERLAND-VERFAHREN	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Höhe halten
e	Ballast-Management
f	Kommunikation mit den Verfolgern und den Passagieren
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Anfahrt aus niedriger Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt: Passagier-Einweisung und Durchführung der Übung
b	Anfahrt aus größerer Höhe, verpasste Anfahrt und Weiterfahrt: Passagier-Einweisung und Durchführung der Übung
c	Kontrollen vor der Landung
d	Einweisung der Passagiere vor der Landung
e	Auswahl des Landeplatzes
f	Abschließende Passagiereinweisung, Landung, Versetzen und Entleerung
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
h	Aktionen nach der Fahrt (Aufzeichnung der Fahrt, Schließung des Flugplans (falls zutreffend), Einweisung der Passagiere zum Einpacken des Ballons, Kontakt zum Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	
a	Simulierter geschlossener Blinddarm beim Start und im Steigflug
b	Simuliertes Parachute- oder Ventil-Versagen
c	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere
d	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
e	Mündliche Fragen

- (3) Die in diesem Punkt dargelegten Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung sollten für die praktische Prüfung zur Erteilung einer ComOps-Berechtigung in der Klasse der **Heißluft-Luftschiffe** verwendet werden:

Hinweis: Die Verwendung von Checkliste(n), Fliegerisches Können, die Steuerung des Heißluft-Luftschiffs mittels Ausschau, Luftraumbeobachtung usw. gelten in allen Abschnitten.

ABSCHNITT 1: FAHRTVORBEREITUNG, FÜLLEN UND STARTEN	
a	Unterlagen Fahrtvorbereitung (Lizenz, ärztliches Attest, Startgenehmigungen, Versicherungsnachweis, Luftfahrtskarten, Flughandbuch, technisches Logbuch, Checklisten usw.), Flugplanung, NOTAM(s) und Wetterbriefing, Kenntnisse des Part-BOP
b	Nachprüfung und Wartung des Heißluft-Luftschiffes, Mindestausrüstungsliste
c	Eignung des Startplatzes
d	Tragkraftberechnung
e	Kontrolle des Zuschauergeschehens, Crew- und Passagiereinweisungen
f	Montage und Auslegen
g	Füll- und Verfahren vor dem Start einschließlich der Einbeziehung und Einweisung der Passagiere
h	Starten
i	ATC-Konformität (falls zutreffend), Betrieb von Funk und/oder Transpondern (einschließlich Notfallverfahren)
ABSCHNITT 2: ALLGEMEINE LUFTARBEIT	
a	Steigen auf eine konstante Fahrthöhe
b	Fahrt in konstanter Höhe
c	Drehen
d	Stillstandfahrt
e	Sinken auf eine konstante Fahrthöhe
f	Betrieb auf niedrigem Niveau
g	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 3: ÜBERLAND-VERFAHREN	
a	Koppelnavigation und Kartenlesen
b	Markierung von Positionen und Zeit
c	Orientierung und Luftraumstruktur
d	Darstellung und Festlegung der voraussichtlichen Strecke
e	Höhe halten
f	Kraftstoff-Management
g	Prüfung der Parameter von Druck und Motor
h	Kommunikation mit dem Bodenpersonal
i	ATC-Konformität (falls zutreffend)
ABSCHNITT 4: ANFAHRT- UND LANDEVERFAHREN	
a	Annäherung, verpasste Anfahrt und Durchstarten
b	Kontrollen vor der Landung
c	Auswahl des Landeplatzes
d	Landung und Entleerung
e	ATC-Konformität (falls zutreffend)
f	Aktionen nach dem Flug (Aufzeichnung der Fahrt, Schließung des Flugplans (falls zutreffend), Anleitung der Passagiere zum Einpacken des Ballons, Kontakt zum Landegrundbesitzer)
ABSCHNITT 5: ANORMALE UND NOTFALLPROZEDUREN	
Dieser Abschnitt kann mit den Abschnitten 1 bis 4 kombiniert werden.	

a	Simulierter Brand am Boden und in der Luft
b	Simulierte Zündflammen-, Brenner- und Motorausfälle
c	Anfahrt mit simuliertem Motorausfall, verpasste Anfahrt und Durchstarten
d	Simulierte Gesundheitsprobleme der Passagiere
e	Andere anormale und Notfallverfahren, wie im entsprechenden Flughandbuch beschrieben
f	Mündliche Fragen

AMC1 BFCL.215(d)(1)(i) ComOps-Berechtigung

KRITERIEN FÜR NACHZUWEISENDE FAHRTEN ALS PIC

- (a) Um als Fahrt im Sinne von Punkt BFCL. 215(d)(1)(i) zu zählen, sollte die Fahrt:
- (1) eine Dauer von mindestens 10 Minuten haben;
 - (2) die minimale Standardflughöhe gemäß Punkt (f) von Punkt SERA erreichen. 5005 der Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 923/2012; und
 - (3) durch einen vollständigen Stopp des Korbes am Boden vervollständigt werden.
- (b) Erfüllt jede Phase einer Ballonfahrt die Kriterien der Punkte (1) bis (3) von Punkt (a) sollte dies als jeweils eine separate Fahrt betrachtet werden.

AMC1 BFCL.215(d)(2)(i) ComOps-Berechtigung

BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

- (a) Für die Befähigungsüberprüfung gemäß Punkt BFCL. 215(d)(2)(i) sollte der Inhalt der Eignungsprüfung für die Erstaussstellung der Einstufung für die Com-Ops-Berechtigung gemäß AMC1 BFCL. 215(b)(4) verwendet werden. Darüber hinaus sollte der Prüfer die Kenntnisse des Kandidaten in Bezug auf neuere Informationsrundschriften für die Luftfahrt (AICs) und **Notice(s) to airmen (NOTAMs)** bewerten.
- (b) Die Befähigungsüberprüfung kann während einer gewerblichen Passagierballonfahrt (CPB) durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass vor oder nach der Fahrt am Boden anormale und Notfallverfahren ohne Passagiere an Bord simuliert werden.

AMC1 BFCL.215(d)(2)(i); BFCL. 215(h) ComOps-Berechtigung

ANRECHNUNG BEI EINER BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG GEMÄSS TEIL BOP

Der Inhaber einer Com-Ops-Berechtigung kann von der Erfüllung von BFCL.215(d)(2)(i) ausgehen, solange die letzte Befähigungsüberprüfung des Unternehmers in Übereinstimmung mit Punkt BOP.315 des Anhangs II (Teil-BOP) noch gültig ist, vorausgesetzt, dass diese Prüfung der Befähigung das Verfahren des Unternehmers für den gewerblichen Ballonbetrieb mit Passagieren umfasste.

AMC1 BFCL.215(d)(2)(ii) Com-Ops-Berechtigung

AUFFRISCHUNGSKURS

(a) THEORETISCHER UNTERRICHT

Die 6 Stunden theoretischer Unterricht sollten mindestens alle folgenden Punkte umfassen: (1) Eignung der Passagiere:

- (i) Bewertung der Eignung der Passagiere;
 - (ii) Kriterien für die Ablehnung der Beförderung eines Passagiers; und
 - (iii) besondere Faktoren für Passagiere mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität;
- (2) Einweisung der Passagiere:
- (i) Verwendung von Hinweiskarten;

- (ii) Einweisung vor dem Aufblasen;
 - (iii) Einweisung vor dem Start; und
 - (iv) Einweisung vor der Landung;
- (3) Einsteigen der Passagiere:
- (i) Verfahren für ein sicheres Einsteigen;
 - (ii) Einsatz von Bodenpersonal zur Unterstützung beim Einsteigen;
 - (iii) Positionierung der Passagiere im Korb unter Berücksichtigung von Gewicht, Gleichgewicht und Management; und
 - (iv) Faktoren, die das persönliche Eigentum der Passagiere betreffen;
- (4) die Betreuung der Passagiere bei der Landung:
- (i) Verwendung von Sitzen, soweit vorhanden;
 - (ii) Verstauen der persönlichen Ausrüstung der Passagiere; und
 - (iii) Sonderfaktoren bei mehr als 19 Passagieren an Bord, wobei in diesem Fall ein zusätzliches Besatzungsmitglied gemäß Punkt BOP.ADD.410 des Anhangs II (Teil-BOP) erforderlich ist;
- (5) Notfallverfahren:
- (i) Feuer in der Luft;
 - (ii) Feuer am Boden;
 - (iii) Ausfälle des Treibstoffsystems;
 - (iv) Ausfälle des Entleerungssystems;
 - (v) schnelle Landung;
 - (vi) harte Landung; und
 - (vii) Flugunfähigkeit von Passagieren während der Fahrt; und
- (6) Dokumentation:
- (i) Berechnung der Tragkraft;
 - (ii) Berechnung des Kraftstoffs;
 - (iii) Ausfüllen der Passagierliste; und
 - (iv) Umgang mit Änderungen in letzter Minute.
- (b) SCHULUNGSFAHRT
- (1) Eine Schulungsfahrt gemäß Punkt BFCL. 215(d)(2)(ii) sollte eine Fahrt sein, die:
- (i) dem Inhalt der praktischen Prüfung für die Erstaussstellung für den Erwerb der Com-Ops-Berechtigung gemäß AMC1 BFCL.215(b)(4) folgt; und
 - (ii) wird auf einer Eins-zu-eins-Basis zwischen einem Piloten und einem Ausbilder durchgeführt, wobei kein anderer Pilot an Bord sein darf, der sich diese Fahrt anrechnet.
- (2) Jede Schulungsfahrt sollte eine Einweisung vorausgehen und mit einer Nachbesprechung zwischen dem Ausbilder und dem Kandidaten abgeschlossen werden. Um der Ausbildungsfahrt einen Mehrwert zu verleihen, sollte über jedes Element der Fahrt, bei dem der Kandidat meint zu profitieren, gesprochen werden. Die Fahrt sollte sich dann auf diese spezifischen Elemente konzentrieren, wobei der Ausbilder dem Kandidaten zeigt, wie man das umsetzt.
- (3) Die Schulungsfahrt kann während einer gewerblichen Passagierballonfahrt (CPB) durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass:
- (i) anormale und Notfallverfahren vor oder nach der Fahrt am Boden ohne Passagiere geübt werden.
 - (ii) die Fahrgäste darauf aufmerksam gemacht werden, dass es sich bei der geplanten Fahrt um eine Ausbildungsfahrt handelt.

Abschnitt 1
Allgemeine Anforderungen

BFCL.300 Fluglehrerberechtigungen

- a) Allgemeines
Ein Lehrberechtigter darf nur unter folgenden Bedingungen Flugunterricht in einem Ballon erteilen:
1. Er ist
 - i) Inhaber einer BPL, einschließlich der Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse, für deren Erlangung der Flugunterricht erteilt wird,
 - ii) Inhaber einer der durchgeführten Lehrtätigkeit entsprechenden Ballonfluglehrerberechtigung (FI(B)), die nach diesem Teilabschnitt erteilt wurde;
 2. er ist berechtigt, während des Flugunterrichts auf dem Ballon als verantwortlicher Pilot (PIC) zu handeln.
- b) Flugunterricht außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten
1. Abweichend von Punkt (a)(1) stellt die zuständige Behörde für den Fall, dass Flugunterricht im Rahmen eines nach dem Anhang (Teil-BFCL) genehmigten Ausbildungslehrgangs außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, erteilt wurde, einem Antragsteller eine Fluglehrerberechtigung aus, der Inhaber einer Ballonpilotenlizenz nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago ist, sofern der Antragsteller
 - i) Inhaber mindestens einer Lizenz ist, die — je nach Sachlage — Rechte, Berechtigungen oder Zeugnisse umfasst, die denen seiner Lehrberechtigung gleichwertig sind,
 - ii) die in diesem Teilabschnitt für die Erteilung der FI(B)-Berechtigung mit den jeweiligen Lehrberechtigungen festgelegten Anforderungen erfüllt,
 - iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Lehrberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.
 2. Die Berechtigung ist beschränkt auf die Erteilung des genehmigten Flugunterrichts
 - i) außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind,
 - ii) für Flugschüler, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der der Flugunterricht erteilt wird.

Abschnitt 2

Fluglehrerberechtigung für Ballone — FI(B)

BFCL.315 FI(B)-Berechtigung — Rechte und Bedingungen

- a) Sofern Antragsteller Punkt BFCL.320 und den folgenden Bedingungen genügen, wird ihnen eine FI(B)-Berechtigung zur Durchführung von Flugunterricht für folgende Zwecke ausgestellt:
1. Erteilung einer BPL,
 2. Erweiterung von Rechten auf weitere Klassen und Gruppen von Ballonen, sofern die Antragsteller mindestens 15 Stunden Flugzeit als PIC in jeder der relevanten Klassen absolviert haben,
 3. Erteilung einer Berechtigung für Nachtflug oder den Fesselaufstieg in Freiballonen, sofern der Antragsteller eine besondere Ausbildung für die Erteilung von Unterricht für die entsprechende Berechtigung bei einer ATO oder DTO absolviert hat,
 4. eine FI(B)-Berechtigung, sofern der Antragsteller
 - i) mindestens 50 Stunden Flugunterricht auf Ballonen absolviert hat,
 - ii) nach den für diesen Zweck von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren mindestens eine Stunde Flugunterricht für die FI(B)-Berechtigung unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines FI(B) absolviert hat, der nach diesem Teilabschnitt qualifiziert ist und vom Ausbildungsleiter einer ATO oder DTO benannt wurde.
- b) Die in Punkt (a) aufgeführten Rechte müssen die Rechte der Erteilung von Flugunterricht für folgende Zwecke umfassen:

1. Erteilung der jeweiligen Lizenz, Rechte, Berechtigungen oder Zeugnisse,
2. Verlängerung, Erneuerung bzw. Einhaltung der jeweiligen Anforderungen dieses Anhangs an die fortlaufende Flugerfahrung.

AMC1 BFCL.315(a)(4)(ii) FI(B)-Berechtigung – Rechte und Bedingungen

ERFORDERLICHES TRAINING FÜR AUSBILDER VON FI(B) WÄHREND DES AUSBILDUNGSKURSES

Die 1 Stunde praktischer Unterricht, wie in Punkt BFCL.315(a)(4)(ii) gefordert, sollte aus Übungen des FI(B)-Ausbildungskurses bestehen, die von dem aufsichtführenden FI(B) ausgewählt wurden, und sollte in jedem Fall alle folgenden Punkte umfassen:

- (a) eine Start- und eine Landeübung;
- (b) eine Auswahl von praktischen Übungen; und
- (c) eine Notfallübung.

BFCL.320 FI(B)-Berechtigung — Voraussetzungen und Anforderungen

Antragsteller für den Erwerb einer FI(B)-Berechtigung müssen

- a) mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben,
- b) den Anforderungen nach Punkt BFCL.300(a)(1)(i) und Punkt BFCL.300(a)(2) genügen,
- c) 75 Stunden Flugzeit als PIC auf Ballonen absolviert haben,
- d) einen Ausbildungslehrgang für Lehrberechtigte nach Punkt BFCL.330 bei einer ATO oder DTO absolviert haben,
- e) eine Kompetenzbeurteilung nach Punkt BFCL.345 bestanden haben.

BFCL.325 Kompetenzen und Beurteilung von FI(B)

Antragsteller für den Erwerb einer FI(B)-Berechtigung müssen eine Ausbildung zur Erlangung der folgenden Kompetenzen erhalten:

- a) Vorbereitung von Ressourcen,
- b) Schaffung eines Klimas, das das Lernen fördert,
- c) Wissen darlegen,
- d) Integration von Bedrohungs- und Fehlermanagement (Threat and Error Management, TEM) und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management, CRM),
- e) Zeiteinteilung für das Erreichen der Ausbildungsziele,
- f) Erleichterung des Lernens,
- g) Bewertung der Teilnehmerleistung,
- h) Überwachung und Überprüfung der Fortschritte,
- i) Auswertung von Ausbildungssitzungen,
- j) Bericht über die Ergebnisse.

AMC1 BFCL.325 FI(B) Kompetenzen und Bewertung

- (a) Die Ausbildung sollte sowohl theoretisch als auch praktisch sein. Praktische Elemente sollten die Entwicklung spezifischer Ausbilderfertigkeiten beinhalten, insbesondere im Bereich des Unterrichts und der Bewertung TEM. (*Threat and Error Management*)
- (b) Die Ausbildung und Bewertung von Ausbildern sollten anhand der folgenden Leistungsstandards erfolgen:

Kompetenz	Umsetzung / Leistung	Kenntnisse/Verständnis von
Ressourcen vorbereiten	(a) sorgt für angemessene Einrichtungen; (b) bereitet Briefing-Material vor; (c) verwaltet die verfügbaren Instrumente.	a) Ziele; b) verfügbare Werkzeuge; c) kompetenzbasierte Ausbildungsmethoden.

Ein lernförderndes Klima schaffen	(a) Legt Referenzen fest, Vorbilder für angemessenes Verhalten; (b) klärt die Rollen; (c) nennt Ziele; (d) ermittelt und unterstützt den Studenten	(a) Hindernisse beim Lernen; (b) Lernstile.
Gegenwärtiges Wissen	(a) klar kommuniziert; (b) schafft und erhält Realismus; (c) sucht nach Ausbildungsmöglichkeiten.	Lehrmethoden
Integration von menschlichen Faktoren und TEM	stellt menschliche Faktoren und TEM-Verbindungen mit der praktischen Ausbildung her.	(a) menschliche Faktoren, TEM; (b) Ursachen und Gegenmaßnahmen gegen unerwünschte Situation in der Praxis.
Zeit zum Erreichen der Trainingsziele nehmen	weist die angemessene Zeit zur Erreichung des Kompetenzziels zu.	Lehrplanzeitzuweisung
Lernen erleichtern	(a) fördert die Teilnahme der Auszubildenden; (b) motivierend, geduldig, selbstbewusst und durchsetzungsfähig ist; (c) führt Einzelcoaching durch;	(a) Erleichterung; (b) wie man konstruktives Feedback geben kann; (c) wie man die Auszubildenden ermutigt, Fragen zu stellen und Rat zu suchen.
die Leistung der Auszubildenden beurteilen	(a) die Selbstbewertung der Leistung der Auszubildenden anhand von Kompetenzstandards fördern; (b) eine Bewertung abgeben und ein klares Feedback verteilen; (c) Umgang mit den Verfolgern beobachten	(a) Beobachtungstechniken; (b) Methoden zur Aufzeichnung von Beobachtungen.
Fortschritte überwachen und überprüfen	(a) vergleicht die einzelnen Ergebnisse mit den definierten Zielen; (b) identifiziert individuelle Unterschiede in den Lernraten; (c) geeignete Korrekturmaßnahmen anwenden	(a) Lernstile; (b) Strategien zur Anpassung der Ausbildung an die individuellen Bedürfnisse.
Trainingssitzungen auswerten	(a) Rückmeldungen von Fahrschülern einholen; (b) die Prozesse der Schulungssitzungen anhand von Kompetenzkriterien beurteilen; (c) führt angemessene Aufzeichnungen.	(a) Kompetenzeinheit und zugehörige Elemente; (b) Leistungskriterien.
Ergebnis des Berichts	Genau berichten, dabei nur beobachtete Aktionen und Ereignisse verwenden.	(a) Ziele der Trainingsphase; (b) individuelle versus systemische Schwächen.

BFCL.330 FI(B) — Ausbildungslehrgang

- a) Antragsteller für den Erwerb einer FI(B)-Berechtigung müssen innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Beginn des Ausbildungslehrgangs bei einer ATO oder DTO zunächst eine

eignungsspezifische Vorabbeurteilung für die Aufnahme in den Lehrgang bestanden haben.

- b) Der FI(B)-Ausbildungslehrgang muss mindestens Folgendes umfassen:
1. Die unter Punkt BFCL.325 aufgeführten Ausbildungsinhalte,
 2. 25 Stunden Lehren und Lernen,
 3. 12 Stunden Theorieunterricht mit Fortschrittsprüfungen,
 4. drei Stunden Flugunterricht, einschließlich drei Starts und Landungen.
- c) Antragstellern, die bereits Inhaber einer Lehrberechtigung nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 oder nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sind, wird diese auf die Anforderungen nach Punkt (b)(2) vollständig angerechnet.

AMC1 BFCL.330(a) FI(B) – Ausbildungslehrgang

VORAB-BEURTEILUNG

Der Inhalt der Vorab-Beurteilung eines bestimmten Kandidaten sollte von der ATO oder der DTO unter Berücksichtigung von dessen Erfahrung festgelegt werden. Sie kann Interviews und/oder eine Beurteilung während einer simulierten Trainingseinheit mit dem Kandidaten beinhalten.

AMC1 BFCL.330(b) FI(B) – Ausbildungslehrgang

(a) ALLGEMEINES

- (1) Das Ziel des FI(B)-Ausbildungslehrgangs ist es, BPL-Inhaber auf das in Punkt BFCL.325 definierte Kompetenzniveau auszubilden.
- (2) Der Inhalt und die Struktur des gesamten Ausbildungslehrgangs sollte es dem Fahrlehrer-Schüler ermöglichen, ein Sicherheitsbewusstsein zu entwickeln, indem er die für die FI(B)-Aufgabe relevanten Kenntnisse, Fertigkeiten und Einstellungen vermittelt, einschließlich mindestens der folgenden:
 - (i) die praktischen Kenntnisse des Fahrlehrer-Schülers auffrischen;
 - (ii) den Fahrlehrer-Schüler zum Unterrichten ausbilden:
 - (A) die Übungen am Boden und in der Luft; und
 - (B) wie man auf alle verwandten Informationsquellen zugreifen kann;
 - (iii) sicherstellen, dass die praktische Ausbildung des Fahrlehrer-Schülers einen ausreichend hohen Standard aufweist; und
 - (iv) dem Fahrlehrer-Schüler die Grundsätze der Basisausbildung und deren Anwendung auf allen Ausbildungsstufen beibringen.
- (3) Mit Ausnahme des Abschnitts über Lehren und Lernen, sind alle Themen, die im Lehrplan für die Boden- und Fahrausbildung enthalten sind, zum Lehrplan des BPL-Lehrgangs zu ergänzen.
- (4) Der FI(B)-Lehrgang sollte die Rolle des Individuums in Bezug auf die Bedeutung der menschlichen Faktoren an der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine, sowie in der Interaktion zwischen Ausbilder und Schüler während der Vermittlung theoretischer Kenntnisse besonders hervorheben. Besonderes Augenmerk sollte auf die Reife und das Urteilsvermögen des Antragstellers gelegt werden, einschließlich des Verständnisses der Erwachsenen, ihrer Verhaltenseinstellungen und des variablen Bildungsniveaus.
- (5) Während des Lehrgangs sollte den Bewerbern bewusst gemacht werden, dass ihre eigene Einstellung der Schlüssel zur Flugsicherheit ist. Das Erkennen und Vermeiden von Selbstgefälligkeit und die Verbesserung des Sicherheitsbewusstseins sollten ein grundlegendes Ziel während des gesamten Lehrgangs sein. Es ist von großer Bedeutung, dass der Lehrgang darauf abzielt, den Bewerbern die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen zu vermitteln, die für die Aufgabe eines Fahrlehrers relevant sind.

(b) STRUKTUR UND INHALT

Der Lehrgang besteht aus zwei Teilen:

(1) TEIL 1 – THEORETISCHER UNTERRICHT

Teil 1 umfasst die in Punkt (2) und (3) von Punkt BFCL genannte Ausbildung. 330(b).

Der Inhalt des Lehr- und Lernteils des FI(B)-Kurses, wie in AMC1 BFCL.325 festgelegt, sollte als Leitfaden für die Entwicklung des Lehrplans der angegebenen Ausbildung gemäß 330(b)(2) verwendet werden.

(2) TEIL 2 – PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Teil 2 umfasst die in Punkt BFCL.330(b)(4) genannte Ausbildung.

(i) Allgemeines

- (A) Die Übungen in der Luft ähneln denen des BPL-Ausbildungskurses, jedoch mit zusätzlichen Elementen, die die Bedürfnisse eines Fahrlehrers abdecken sollen.
- (B) Die Nummerierung der Übungen sollte in erster Linie als Übungsreferenzliste und als umfassender Leitfaden für die Reihenfolge der Anweisungen verwendet werden. Daher müssen die Demonstrationen und Übungen nicht unbedingt in der aufgeführten Reihenfolge angegeben werden. Die tatsächliche Reihenfolge und der Inhalt hängen von den folgenden, miteinander verbundenen Faktoren ab:
 - (a) die Fortschritte und Fähigkeiten des Antragstellers;
 - (b) die Wetterbedingungen, die den Flug beeinflussen;
 - (c) die verfügbare Flugzeit;
 - (d) die Überlegungen zur Unterrichtstechnik;
 - (e) das lokale Betriebsumfeld; und
 - (f) die Anwendbarkeit der Übungen auf den Flugzeugtyp.
- (C) Nach dem Ermessen der Ausbilder können einige der Übungen kombiniert werden, während einige andere Übungen in mehreren Fahrten durchgeführt werden können.
- (D) Daraus folgt, dass die Fahrlehrer-Schüler eventuell mit ähnlichen, miteinander verbundenen Faktoren konfrontiert sein werden. Ihnen sollte gezeigt und beigebracht werden, wie sie Flugstundenpläne unter Berücksichtigung dieser Faktoren entwickeln können, um jede Flugstunde optimal zu nutzen, wobei Teile der festgelegten Übungen nach Bedarf kombiniert werden können.

(ii) Einweisungen und Nachbesprechungen

- (A) Die Einweisung enthält normalerweise eine Erklärung des Ziels und eine kurze Anspielung auf die Prinzipien des Fahrens nur, wenn dies relevant ist. Es ist zu erklären, welche Übungen in der Luft genau vom Ausbilder gelehrt und vom Schüler während der Fahrt geübt werden sollen. Sie sollte beinhalten, wie die Fahrt im Hinblick darauf durchgeführt werden soll, wer das Luftfahrzeug fahren soll und welche Aspekte des fahrerischen Könnens, des Wetters und der Flugsicherheit derzeit gelten. Die Art der Lektion wird die Reihenfolge der einzelnen Bestandteile bestimmen.
- (B) Die fünf grundlegenden Komponenten der Einweisungen sind
 - (a) das Ziel;
 - (b) die Übung(en) in der Luft (was, wie und von wem);
 - (c) Flugbriefing;
 - (d) Überprüfung des Verständnisses; und
 - (e) Fliegerisches Können.
- (C) Nach jeder Übung führt der Fahrlehrer-Schüler eine Nachbesprechung mit dem Piloten durch, der während der Ausbildungsfahrt als pilotierender Fahrschüler tätig war, entweder der Fahrlehrer-Ausbilder selbst oder ein zusätzlicher Pilot

(wie unter Punkt (k)(2) beschrieben). Die Nachbesprechung dient der Auswertung:

- (a) ob die Ziele erfüllt wurden;
- (b) ob die Fehler geringfügig oder schwerwiegend sind;
- (c) was korrigiert oder verbessert werden kann; und
- (d) ob der Fahrschüler das erforderliche Kompetenzniveau erreicht hat oder die Übung erneut durchgeführt werden muss.

Der FI(B)-Ausbilder wird die Nachbesprechung unterschreiben.

(iii) Planung der Fahrstunden

Die Entwicklung von Unterrichtsplänen ist eine wesentliche Voraussetzung für einen guten Unterricht, und der Fahrlehrer-Schüler soll bei der Entwicklung und praktischen Anwendung von Fahrunterrichtsplänen beaufsichtigt werden.

(iv) Allgemeine Erwägungen

- (A) Der Fahrlehrer-Schüler sollte praktische Ausbildung absolvieren, um die Prinzipien der Basisausbildung auf BPL-Niveau zu üben.
- (B) Der Ausbilder, der diese Lehrerausbildung anbietet, kann die Rolle des Fahrschülers übernehmen. Eine weitere Person mit einer BPL oder ein BPL-Fahrschüler können an Bord sein, um als Fahrschüler unter der Aufsicht des Fahrlehrer-Schülers zu fungieren.
- (C) Es ist zu beachten, dass das fahrerische Können ein wesentlicher Bestandteil des gesamten Fahrbetriebes ist. Daher sollen in den folgenden Übungen in der Luft die relevanten Aspekte des fahrerischen Könnens zu den entsprechenden Zeiten während jeder Fahrt betont werden.
- (D) Der Fahrlehrer-Schüler sollte lernen, wie häufige Fehler erkannt und richtig korrigiert werden können, was immer wieder betont werden sollte.

(v) Lange Einweisungen und Übungen in der Luft

Übung 1: Vertraut machen mit dem Ballon

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie der Schüler mit dem Ballon, der für die Ausbildung verwendet wird, vertraut gemacht werden kann, und Prüfung der Position des Fahrschülers im Korb auf Komfort, Sichtbarkeit und die Fähigkeit, alle Bedienelemente und Geräte zu benutzen. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie man Fehler der Schüler erkennt und wie man sie richtig korrigiert.

(b) Einweisung und Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die Art des zu verwendenden Ballons vorstellen;
- (2) die Eigenschaften des Ballons erklären;
- (3) die Komponenten, Instrumente und Ausrüstungen zu erklären;
- (4) die Auftankprozeduren zu erklären (im Falle von Heißluftballons);
- (5) den Fahrschüler mit der Ballon-Steuerung vertraut zu machen; und
- (6) alle Checklisten, Übungen und Kontrollen zu erklären.

(c) Nachbesprechung

Übung 2: Fahrtvorbereitung

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie er alle Operationen und notwendigen Vorbereitungen vor der Fahrt erklären kann. Darüber hinaus sollte der

Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler des Schülers erkennen und wie er diese richtig korrigieren kann.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die Notwendigkeit einer Einweisung vor der Fahrt;
- (2) die Struktur und der Inhalt dieser Einweisung;
- (3) welche Dokumente an Bord erforderlich sind;
- (4) welche Ausrüstung für eine Fahrt erforderlich ist;
- (5) die Verwendung von Wettervorhersagen oder -aktualisierungen;
- (6) die Fahrtenplanung unter besonderer Berücksichtigung der NOTAMs, der Luftraumstruktur, sensibler Bereiche, der erwarteten Strecke und Entfernung, des möglichen Fahrtverlaufs und möglicher Landeplätze;
- (7) die Verwendung von Lastberechnungsdiagrammen; und
- (8) die Auswahl eines Startplatzes unter besonderer Berücksichtigung von Erlaubnis, Verhalten und angrenzenden Feldern.

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss sich vorbereiten und dem Schüler vor der Fahrt eine Einweisung erteilen, bei der folgendes gezeigt wird:

- (1) dass die erforderlichen Dokumente an Bord sind;
- (2) dass die für die beabsichtigte Fahrt erforderliche Ausrüstung an Bord ist;
- (3) wie eine Tragkraftberechnung durchgeführt wird;
- (4) wie man den Schüler berät, die Planung vor jeder Fahrt durchzuführen;
- (5) wie man eine Vorabkontrolle durchführt;
- (6) wie man ein Startfeld unter besonderer Berücksichtigung von Erlaubnis, Verhalten und angrenzenden Feldern auswählt;
- (7) wie man dem Fahrschüler beibringen kann, die vor dem Flug durchzuführenden Vorbereitungen zu treffen; und
- (8) wie man Fehler des Fahrschülers analysiert und gegebenenfalls korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 3: Einweisung der Crew und der Passagiere

(a) Zielsetzung

Beratung des Fahrlehrer-Schülers hinsichtlich der Wichtigkeit, die Bedeutung angemessener Kleidung für Pilot, Passagiere und Besatzung zu erläutern und wie die Einweisung der Boden- und Verfolgercrew und die der Passagiere durchzuführen ist.

Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie man Fehler der Schüler erkennt und wie man sie richtig korrigiert.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die geeignete Kleidung für Passagiere und Besatzung; und
- (2) die Einweisungen für die Crew und die Passagiere am Boden

(c) Übung:

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) wie man die Passagiere und die Besatzung über die richtige Kleidung berät;
- (2) die Einweisung der Boden- und Verfolgercrew;
- (3) die Einweisung der Passagiere;

- (4) wie man den Fahrschüler mit den verschiedenen Arten von Einweisungen vertraut macht; und
 - (5) wie man Fehler des Fahrschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 4: Aufbau und Auslegen

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers hinsichtlich der Einweisung den Fahrschüler mit der Kontrolle des Zuschauergeschehens und der Sicherung des Startplatzes vertraut zu machen. Darüber hinaus muss der Fahrlehrer-Schüler zeigen, wie er den Fahrschüler mit der korrekten Anbindung von Hülle und Korb, die Brenner-Probe (Heißluftballons) und den Kontrollen vor dem Anblasen vertraut machen kann. Schließlich sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
 - (2) die Sicherung des Startplatzes;
 - (3) das richtige Zusammenfügen der Ausrüstung;
 - (4) die Verwendung der Startfessel; und
 - (5) die Kontrollen vor dem Aufblasen und die Verwendung der Checkliste(n).
- (c) Übung
Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
- (1) die Kontrolle des Zuschauergeschehens und die Sicherung des Startplatzes;
 - (2) die korrekte Aufrüstung von Hülle und Korb;
 - (3) die korrekte Verwendung der Startfessel;
 - (4) die Brenner-Probe (Heißluftballons);
 - (5) die Kontrollen vor dem Kaltfüllen und die korrekte Verwendung der Checkliste(n);
 - (6) wie man dem Fahrschüler beibringt, das richtige Verbinden der Ausrüstung durchzuführen; und
 - (7) wie man Montagefehler des Fahrschülers analysiert und gegebenenfalls korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 5: Füllen

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schüler, wie der Fahrschüler mit den verschiedenen Phasen des Füllens, der Verwendung von Startfessel und Aufrüstgebläse (Heißluftballons) und der Vermeidung elektrostatischer Entladungen (Gasballons) vertraut gemacht werden kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie man Fehler der Fahrschüler erkennt und wie man sie richtig korrigiert.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) die verschiedenen Phasen des Füllvorgangs;
 - (2) die Verfahren zur Kontrolle des Zuschauergeschehens und Sicherung während des Füllens;

- (3) die Verwendung des Aufrüstgebläses (Heißluftballons); und
- (4) wie elektronische Entladungen (Gasballons) vermieden werden können.

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) die Kontrolle des Zuschauergeschehens und die Sicherung des Startplatzes während des Füllens;
- (2) das Kaltfüllen und die Verwendung von Startfessel und Aufblasgebläse (Heißluftballons);
- (3) das Heißfüllen (Heißluftballons);
- (4) die Vermeidung elektrostatischer Entladungen (Gasballons);
- (5) das Füllen (Gasballons);
- (6) wie man dem Flugschüler beibringt, die Aufblasverfahren durchzuführen; und
- (7) wie man Fehler des Flugschülers während des Aufblasvorgangs analysiert und gegebenenfalls korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 6: Start bei verschiedenen Windverhältnissen

(a) Zielsetzung

Beratung der Fahrlehrer-Schüler, wie er die Kontrollen vor dem Start und Einweisungen, die Vorbereitung auf den kontrollierten Aufstieg und die Verwendung der Startfessel erläutern soll. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, die Beurteilung von Wind und Hindernissen, die Vorbereitung auf Scheinauftrieb und die Starttechniken bei unterschiedlichen Windverhältnissen zu demonstrieren. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie man Fehler der Schüler erkennt und wie man sie richtig korrigiert.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die Checks vor dem Start und Einweisungen;
- (2) die Vorbereitung für kontrolliertes Steigen;
- (3) das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb) betreffend das Bodenpersonal
- (4) die Bewertung des Auftriebs;
- (5) die Verwendung der Startfessel;
- (6) die Beurteilung von Wind und Hindernissen;
- (7) die Vorbereitung auf einen Scheinauftrieb; und
- (8) die Starttechniken bei geschützten und nicht geschützten Startplätzen

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) wie man die Vorstart-Checks und Einweisungen durchführt;
- (2) wie man sich auf kontrolliertes Steigen vorbereitet;
- (3) wie man das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb), betreffend das Bodenpersonal, durchführt;
- (4) wie man den Auftrieb bewertet, ohne die Bodenmannschaft zu gefährden;
- (5) wie die Startfessel zu benutzen ist;
- (6) wie man die Beurteilung von Wind und Hindernissen durchführt;
- (7) wie man sich auf einen falschen Auftrieb vorbereitet;
- (8) wie man dem Fahrschüler die richtigen Starttechniken von geschützten und nicht geschützten Startfeldern aus beibringt; und
- (9) wie man Fehler des Fahrschülers analysiert und gegebenenfalls korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 7: Steigen auf eine konstante Fahrthöhe

(a) Zielsetzung

Beratung der Fahrlehrer-Schüler, wie der Aufstieg zur Fahrthöhe erklärt und demonstriert werden kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennt und wie er diese richtig korrigieren kann.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) das Steigen mit einer vorgegebenen Steigrate;
- (2) die Auswirkung auf die Hüllentemperatur (Heißluftballons);
- (3) die maximale Steigrate gemäß Flughandbuch des Herstellers; und
- (4) wie man auf einer ausgewählten Höhe bleibt.

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) wie man mit einer vorgegebenen Rate steigt;
- (2) wie man vorausschauend agiert;
- (3) die Auswirkung auf die Hüllentemperatur (Heißluftballons);
- (4) die maximale Steigrate gemäß dem Flughandbuch des Herstellers;
- (5) in einer ausgewählten Höhe zu bleiben;
- (6) dem Fahrschüler zeigen, zu einer konstanten Fahrthöhe zu steigen;
- (7) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers während des Steigfluges analysiert und korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 8: Fahrt in einer konstanten Höhe

(a) Zielsetzung

Den Fahrlehrer-Schüler zu beraten, wie er das Fahren in einer Konstanten erläutern und demonstrieren kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) wie man die Fahrt in einer konstanten Höhe durch den Einsatz von Instrumenten aufrechterhalten kann;
- (2) wie man die Fahrt in einer konstanten Höhe auf Sicht aufrechterhalten kann;
- (3) wie man eine Fahrt in einer konstanten Höhe mit allen verfügbaren Mitteln aufrechterhalten kann;
- (4) die Verwendung eines Parachutes; und
- (5) die Verwendung von Drehventilen, falls installiert (Heißluftballons).

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) wie man eine Fahrt in einer konstanten Höhe durch den Einsatz von Instrumenten aufrechterhalten kann;
- (2) wie man eine Fahrt in einer konstanten Höhe auf Sicht aufrechterhalten kann;
- (3) wie man eine Fahrt in einer konstanten Höhe mit allen verfügbaren Mitteln aufrechterhalten kann;
- (4) die Verwendung des Parachutes;
- (5) die Verwendung von Drehventilen, falls installiert (Heißluftballons);
- (6) wie man dem Fahrschüler erläutert auf einer konstanten Höhe zu

- fahren; und
- (7) wie man Fehler oder Mängel des Flugschülers während des Fahrens auf einer konstanten Höhe analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 9: Sinken auf eine Fahrhöhe

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie er das Sinken auf eine bestimmte Fahrhöhe erklären und demonstrieren kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
 - (1) wie man mit einer vorgegebenen Sinkrate sinken;
 - (2) einen schnellen Abstieg;
 - (3) die maximale Sinkrate gemäß Flughandbuch des Herstellers;
 - (4) die Verwendung des Parachutes;
 - (5) einen Parachuteausfall und kalten Abstieg (Heißluftballons); und
 - (6) die Technik des Höhehaltens in einer gewählten Höhe.
- (c) Übung
Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
 - (1) einen Abstieg mit einer vorgegebenen Sinkrate;
 - (2) wie man vorausschauend agiert;
 - (3) einen schnellen Abstieg;
 - (4) die maximale Sinkrate gemäß dem Flughandbuch des Herstellers
 - (5) die Verwendung des Parachutes;
 - (6) wie man sich in ausgewählte Höhen einpendelt;
 - (7) wie man dem Fahrschüler erläutert, einen Abstieg auf eine bestimmte Fahrhöhe durchzuführen; und
 - (8) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers während des Abstiegs analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 10: Notfälle

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie die verschiedenen Notfallsituationen erklärt und demonstriert werden können und wie zu reagieren ist. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Fehler des Schülers während der simulierten Notfallübungen erkennen und wie er sie richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
 - (1) der Ausfall der Pilotflamme (Heißluftballons);
 - (2) Brennerausfälle, Ventilleckagen, Erlöschen der Flamme und Wiederanzünden (Heißluftballons);
 - (3) die Gasleckagen (Gasballons);
 - (4) der geschlossene Füllansatz beim Start und Steigen (Gasballons);

- (5) die Überhitzung der Hülle (Heißluftballons);
 - (6) die Beschädigung der Hülle während der Fahrt;
 - (7) das Versagen des Parachutes oder des Schnellentleerungs-Systems;
 - (8) Feuer am Boden und in der Luft;
 - (9) wie man einen Hinderniskontakt einschließlich des Kontakts mit elektrischen Stromleitungen vermeidet; und
 - (10) Rettungsübungen, Lage und Verwendung der Notfallausrüstung.
- (c) Übung
- Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren (in der Luft oder während einer Simulation am Boden):
- (1) ein Ausfall der Pilotflamme (Heißluftballons);
 - (2) einen Brennerausfall, ein Leck im Ventil, das Ausgehen und Wiederanzünden einer Flamme (Heißluftballons);
 - (3) Gasleckagen;
 - (4) ein geschlossener Füllansatz während des Starts und des Steigens (Gasballons);
 - (5) die Überhitzung der Hülle (Heißluftballons);
 - (6) die Beschädigung der Hülle während der Fahrt;
 - (7) das Versagen des Parachutes oder des Schnellentleerungs-Systems;
 - (8) Feuer am Boden und in der Luft;
 - (9) Rettungsübungen, Lage und die Verwendung von Notfallausrüstung;
 - (10) wie man den Fahrschüler bei der Durchführung der verschiedenen Notfallübungen berät; und
 - (11) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 11: Navigation

- (a) Zielsetzung
- Beratung des Fahrlehrer-Schülers bei der Erläuterung und Demonstration der erweiterten Fahrtvorbereitung auf Navigation. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie man Fehler der Schüler identifiziert und wie man sie richtig korrigiert.
- (b) Einweisung
- Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) die Auswahl der Karten;
 - (2) die Darstellung der erwarteten Strecke;
 - (3) die Markierung von Positionen und Zeit;
 - (4) die Berechnung von Entfernung und Geschwindigkeit;
 - (5) die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs (Heißluftballons);
 - (6) die Berechnung des Ballastverbrauchs (Gasballons);
 - (7) die Obergrenzen (ATC oder Wetter);
 - (8) wie man vorausschauend plant;
 - (9) die Wetterentwicklung im Blick haben;
 - (10) die Überwachung des Kraftstoff- oder Ballastverbrauchs;
 - (11) die Verbindung zum Flugverkehrskontrolldienst (falls zutreffend);
 - (12) die Kommunikation mit den Verfolgern; und
 - (13) Nutzung von GNSS (*Global Navigation Satellite System*) (falls zutreffend).

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) die Verwendung ausgewählter Karten;
- (2) die Darstellung der erwarteten Strecke;
- (3) die Markierung von Positionen und Zeit;
- (4) die Überwachung von Entfernung und Geschwindigkeit;
- (5) wie der Kraftstoff- oder Ballastverbrauch überwacht werden kann;
- (6) die Einhaltung von Obergrenzen (ATC oder Wetter);
- (7) Planen im Voraus;
- (8) die Wetterentwicklung im Blick haben;
- (9) die Überwachung der Hüllentemperatur (Heißluftballons);
- (10) die Verbindung zur ATC (falls zutreffend);
- (11) die Kommunikation mit den Verfolgern;
- (12) Nutzung von GNSS (*Global Navigation Satellite System*) (falls zutreffend);
- (13) wie man den Fahrschüler bei der Durchführung der Navigationsvorbereitung berät;
- (14) wie man den Fahrschüler bei der Durchführung der verschiedenen Navigationsaufgaben während der Fahrt berät; und
- (15) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers analysiert und korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 12a: Kraftstoffmanagement (Heißluftballons)

(a) Zielsetzung

Beratung des Fahrlehrer-Schülers bei der Erläuterung und Demonstration der Verfahren des Brennstoffmanagements. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schulungsteilnehmer erkennen und wie er diese richtig korrigieren kann.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die Anordnung der Zylinder und des Brennersystems;
- (2) die Versorgung der Pilotflamme (aus der Dampf- oder Flüssigphase);
- (3) die Verwendung von Masterzylindern (falls zutreffend);
- (4) den Kraftstoffbedarf und den erwarteten Kraftstoffverbrauch;
- (5) der Kraftstoffvorrat und -druck;
- (6) die Mindestkraftstoffreserven;
- (7) Zylinder-Inhaltsanzeige und den Zylinderwechsel; und
- (8) die Verwendung von Zylinder-Ringleitungen (falls zutreffend).

(c) Übung in der Luft

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) die Anordnung der Zylinder und des Brennersystems;
- (2) die Versorgung der Pilotflamme (aus der Dampf- oder Flüssigphase);
- (3) die Verwendung von Masterzylindern (falls zutreffend);
- (4) wie man den Kraftstoffbedarf und den erwarteten Kraftstoffverbrauch überwacht;
- (5) die Überwachung des Kraftstoffvorrats und -drucks;
- (6) die Überwachung der Treibstoffreserven;
- (7) die Verwendung der Zylinder-Inhaltsanzeiger und den Zylinderwechsel;
- (8) die Verwendung von Zylinder-Ringleitungen (falls zutreffend);

- (9) wie man dem Fahrschüler die Durchführung des Treibstoffmanagements erläutert; und
 - (10) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 12b: Ballastmanagement (Gasballons)

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie das Ballastmanagement erläutert und demonstriert werden kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Fehler der Auszubildenden erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) den Mindestballast;
 - (2) die Anordnung und Sicherung des Ballasts;
 - (3) den Ballastbedarf und den erwarteten Ballastverbrauch; und
 - (4) die Ballastreserven.
- (c) Übung
Der Fahrlehrer-Schüler muss dies demonstrieren:
- (1) die Bestimmung des Mindestballastbedarfs;
 - (2) die Anordnung und Sicherung des Ballasts;
 - (3) die Berechnung des Ballastbedarfs und des erwarteten Ballastverbrauchs;
 - (4) wie die Ballastreserven gesichert werden können;
 - (5) wie man dem Flugschüler die Durchführung des Ballastmanagements erläutert; und
 - (6) wie man Fehler oder Irrtümer des Flugschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 13: Anfahrt aus niedriger Höhe

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie der Ansatz vom Niveau her erklärt und demonstriert werden kann. Darüber hinaus sollte der Ausbilder lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss dies erklären:
- (1) Kontrollen vor der Landung;
 - (2) die Einweisung der Passagiere vor der Landung;
 - (3) die Auswahl des Landeplatzes;
 - (4) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (5) die Verwendung von Ballast oder Parachute und Ventil (Gasballons);
 - (6) die Verwendung von Schleppseilen (falls zutreffend) (Gasballons);
 - (7) Luftraumbeobachtung; und
 - (8) verpasste Anfahrt und Weiterfahrt.
- (c) Übung in der Luft
Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
- (1) der Nutzen von Kontrollen vor der Landung;

- (2) die Auswahl der Felder;
 - (3) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (4) die Verwendung von Ballast oder Parachute und Ventil (Gasballons);
 - (5) die Verwendung von Schleppseilen (falls zutreffend) (Gasballons);
 - (6) Luftraumbeobachtung und wie mögliche Ablenkungen vermieden werden können;
 - (7) verpasste Anfahrt und die Techniken des Weiterfahrens;
 - (8) wie man dem Fahrschüler erläutert, aus niedriger Höhe anzufahren; und
 - (9) wie man Fehler oder Irrtümer des Flugschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 14: Sinken aus großer Höhe

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie er den Ansatz auf hohem Niveau erklären und demonstrieren kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) die Kontrollen vor der Landung;
 - (2) die Einweisung der Passagiere vor der Landung;
 - (3) die Auswahl des Landeplatzes;
 - (4) die Sinkrate;
 - (5) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (6) die Verwendung von Ballast und Parachute (Gasballons);
 - (7) die Verwendung von Schleppseilen (falls zutreffend) (Gasballons);
 - (8) Luftraumbeobachtung; und
 - (9) verpasste Anfahrt und die Prozedur des Weiterfahrens.
- (c) Übung
Der Fahrlehrer-Schüler muss dies demonstrieren:
- (1) die Kontrollen vor der Landung;
 - (2) die Auswahl des Landeplatzes;
 - (3) die Abstiegsrate;
 - (4) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (5) die Verwendung von Ballast und Parachute (Gasballons);
 - (6) die Verwendung von Schleppseilen (falls zutreffend) (Gasballons);
 - (7) die Luftraumbeobachtung und wie man eine mögliche Ablenkung vermeidet;
 - (8) verpasste Anfahrt und Weiterfahrt;
 - (9) wie man dem Fahrschüler erläutert, aus größerer Höhe anzufahren; und
 - (10) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 15: Betrieb auf niedrigem Niveau

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie der Betrieb in niedriger Höhe (1-20 Meter) erläutert und demonstriert werden kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Fehler des Schülers erkennen und wie er sie richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:

- (1) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (2) die Verwendung von Ballast und Parachute (Gasballons);
 - (3) die Luftraumbeobachtungen;
 - (4) wie ein Kontakt mit niedrigen Hindernissen vermieden werden kann;
 - (5) wie man empfindliche Gebiete (z.B. Naturschutzgebiete) meidet; und
 - (6) die Beziehungen zu Landegrundbesitzern.
- (c) Übung
- Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
- (1) die Verwendung von Brenner und Parachute (Heißluftballons);
 - (2) die Verwendung von Ballast und Parachute (Gasballons);
 - (3) die Luftraumbeobachtung und wie man potenzielle Ablenkung vermeidet;
 - (4) wie man niedrige Hindernisse vermeidet;
 - (5) gute Beziehungen zu Landegrundbesitzern;
 - (6) wie man dem Fahrschüler erläutert, den Ballon auf niedrigem Niveau zu betreiben; und
 - (7) wie man Fehler oder Irrtümer des Flugschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 16: Landung bei unterschiedlichen Windverhältnissen

- (a) Zielsetzung
- Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie Landungen bei verschiedenen Windverhältnissen erklärt und demonstriert werden können. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Fehler des Schülers erkennen und diese richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
- Der Fahrlehrer-Schüler muss erklären:
- (1) die richtigen Maßnahmen bei Turbulenzen während der Anfahrt oder der Landung;
 - (2) die Einweisung der Passagiere vor der Landung;
 - (3) die Verwendung von Brenner und Pilotflammen (Heißluftballons);
 - (4) die Verwendung von Ballast, Parachute, Ventil und Rip-Panel (Gasballons);
 - (5) die Verwendung von Parachute und Drehventilen (falls zutreffend);
 - (6) Beobachten;
 - (7) die Landung, das Versetzen und die Entleerung;
 - (8) die Verwendung der Drop-Leine; und
 - (9) Beziehungen zu den Landegrundbesitzern.
- (c) Übung
- Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
- (1) die Kontrollen vor der Landung;
 - (2) die Einweisung der Passagiere;
 - (3) die Auswahl des Landeplatzes;
 - (4) die Auswirkungen von Turbulenzen;
 - (5) die Verwendung von Brenner und Pilotflammen (Heißluftballons);
 - (6) die Verwendung von Ballast, Fallschirm, Ventil und Rip-Panel (Gasballons);
 - (7) die Verwendung von Parachute-Schnellentleerungs-Systemen (falls zutreffend) und Drehventilen (falls zutreffend) (Heißluftballons);
 - (8) die Luftraumbeobachtung und wie man eine mögliche Ablenkung vermeidet;

- (9) die Lande-, Versetzen- und Entleerungsverfahren;
 - (10) die Verwendung der Drop-Leine (falls zutreffend)
 - (11) wie man dem Fahrschüler erläutert, eine sichere Landung bei verschiedenen Windverhältnissen durchzuführen; und
 - (12) wie man Fehler oder Irrtümer des Fahrschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

Übung 17: Erste Solofahrt

- (a) Zielsetzung
Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie die Schüler auf die erste Solofahrt vorbereitet werden können. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Bereitschaft und Eignung eines Schülers für die Solofahrt am Tag der geplanten Solofahrt richtig einschätzen kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss dies erklären:
- (1) die Betriebsgrenzen der Fahrt;
 - (2) die Verwendung der erforderlichen Ausrüstung; und
 - (3) die Fahrtplanung und Hinweise auf Manöver.
- (c) Übung
Der Fahrlehrer-Schüler muss:
- (1) abschätzen, ob der Schüler in der Lage ist, allein zu fahren, wobei mindestens alle folgenden Punkte berücksichtigt werden müssen:
 - (i) die Erfahrung des Schülers;
 - (ii) die körperliche und geistige Fitness des Schülers;
 - (iii) die Wetterbedingungen; und
 - (iv) die Eignung des Ballons für eine Solofahrt;
 - (2) die Fahrtvorbereitung überwachen;
 - (3) den Schüler einweisen (erwartete Fahrzeit oder Notfallmaßnahmen);
 - (4) die Fahrt soweit wie möglich überwachen; und
 - (5) die Fahrt mit dem Schüler besprechen.
- (d) Nachbesprechung

Übung 18: Fessel-Ballonfahrt (Heißluftballons)

Anmerkung: Diese Übung stellt die spezifische Ausbildung gemäß Punkt BFCL.315(a)(3) bezüglich der Lehrberechtigung für die Fesselberechtigung dar. Sie kann während des ersten FI(B)-Ausbildungskurses oder als separate Ausbildung abgeschlossen werden, vorausgesetzt, dass der Antragsteller im Besitz der Berechtigung für den Fesselberechtigung ist.

- (a) Zielsetzung
Den Fahrlehrer-Schüler bei der Erläuterung und Demonstration der Fesselungstechniken zu beraten. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er die Fehler der Schüler erkennen und wie er sie richtig korrigieren kann.
- (b) Einweisung
Der Fahrlehrer-Schüler muss erläutern:
- (1) die Vorbereitungen am Boden;
 - (2) die Eignung des Wetters;
 - (3) die Fesseltechniken und -ausrüstung;
 - (4) das Limit der zulässigen Gesamtmasse;
 - (5) die Kontrolle des Zuschauergeschehens;
 - (6) die Kontrollen vor dem Start und Einweisungen;

- (7) das Heizen für den kontrollierten Start;
- (8) wie man das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb), betreffend das Bodenpersonal, durchführt;
- (9) die Verfahren für das Ein- und Aussteigen der Passagiere;
- (10) die Beurteilung von Wind und Hindernissen; und
- (11) den kontrollierten Aufstieg auf eine vorgegebene Höhe (mindestens 20 m (60 ft)).

(c) Übung

Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:

- (1) die Vorbereitungen am Boden;
- (2) die Fessel-Techniken;
- (3) das Verständnis für das Limit der zulässigen Gesamtmasse;
- (4) Durchführung der Kontrolle des Zuschauergeschehens;
- (5) die Kontrollen vor dem Start und Einweisungen;
- (6) das Heizen für den kontrollierten Start;
- (7) wie man das „Festhalten-und-Loslassen-Verfahren“ (am Korb), betreffend das Bodenpersonal, durchführt;
- (8) das Ein- und Aussteigen der Passagiere; Austausch von Passagieren zwischen den Fahrten
- (9) die Beurteilung von Wind und Hindernissen;
- (10) der kontrollierte Aufstieg;
- (11) die Landetechniken;
- (12) wie man den Fahrschüler bei der Durchführung einer Fesselfahrt berät; und
- (13) wie man Fehler oder Irrtümer des Flugschülers analysiert und korrigiert.

(d) Nachbesprechung

Übung 19: Nachtfahrt

Anmerkung: Diese Übung stellt eine Anweisung für die spezifische Ausbildung in Bezug auf die Nachtfahrtberechtigung gemäß Punkt BFCL315(a)(3) dar. Sie kann während des ersten FI(B)-Trainingskurses oder als gesonderte Ausbildung absolviert werden, vorausgesetzt, der Antragsteller ist im Besitz der Nachtfahrtberechtigung.

(a) Zielsetzung

Beratung des Fahrlehrer-Schülers, wie er die Nachfahrtechniken erklären und demonstrieren kann. Darüber hinaus sollte der Fahrlehrer-Schüler lernen, wie er Fehler der Schüler erkennen und diese richtig korrigieren kann.

(b) Einweisung

Der Fahrlehrer-Schüler muss erklären:

- (1) die medizinischen oder physiologischen Aspekte des Sehvermögens bei Nacht;
- (2) die Fahrtenplanung unter Berücksichtigung der Hindernisse am Boden, der nächtlichen VMC-Minima und des Luftraums;
- (3) die Verwendung von Leuchten für die Montage, das Layout und das Aufblasen;
- (4) die Anforderung, dass eine Taschenlampe oder Lichter mitgeführt werden müssen, (Vorflugkontrolle usw.);
- (5) die Verwendung der Außen- und Instrumentenbeleuchtung;
- (6) das Nachtstartverfahren;
- (7) die Verfahren der Checkliste in der Nacht;
- (8) die Notfallverfahren bei Nacht;
- (9) die Navigationsprinzipien bei Nacht; und

- (10) die Kartenmarkierung für den nächtlichen Gebrauch (Hervorhebung von bebauten oder beleuchteten Bereichen mit dickeren Linien usw.).
- (c) Übung in der Luft
 - Der Fahrlehrer-Schüler muss demonstrieren:
 - (1) die Verwendung von Leuchten für die Montage, das Auslegen und das Füllen;
 - (2) die Flugplanung unter Berücksichtigung der Hindernisse am Boden, der nächtlichen VMC-Minima und des Luftraums;
 - (3) die Verwendung von Fackeln oder Lampen für die Vorflugkontrolle;
 - (4) die Verwendung von Außen- und Instrumentenbeleuchtung;
 - (5) das Nachtstartverfahren;
 - (6) wie man die Checklistenverfahren nachts durchführt;
 - (7) wie man die Sicherheitshöhe aufrechterhält;
 - (8) die simulierten nächtlichen Notfallverfahren;
 - (9) die Navigationsprinzipien bei Nacht;
 - (10) gegebenenfalls die Nacht-Überlandfahrt-Verfahren;
 - (11) wie man dem Fahrschüler erläutert, eine Fahrt bei Nacht durchzuführen; und
 - (12) wie man Fehler oder Irrtümer des Flugschülers analysiert und korrigiert.
- (d) Nachbesprechung

BFCL.345 FI(B) — Beurteilung der Kompetenz

- a) Antragsteller für den Erwerb einer FI(B)-Berechtigung müssen eine Beurteilung ihrer Kompetenz auf einem Ballon bestehen, um gegenüber einem nach Punkt BFCL.415(c) qualifizierten Prüfer ihre Befähigung zur Unterrichtung von Flugschülern auf dem für die Erteilung einer BPL notwendigen Niveau nachzuweisen.
- b) Diese Beurteilung muss Folgendes umfassen:
 - 1. Nachweis der in Punkt BFCL.325 genannten Kompetenzen für die Vermittlung von Kenntnissen vor dem Flug, nach dem Flug und im Theorieunterricht,
 - 2. mündliche Theorieprüfungen am Boden, Besprechungen vor und nach dem Flug sowie Vorführungen während des Flugs in der entsprechenden Ballonklasse,
 - 3. geeignete Übungen zur Bewertung der Kompetenzen des Lehrberechtigten.

AMC1 BFCL.345 FI(B) – Beurteilung der Kompetenz

ALLGEMEINES

- (a) Das Format und das Antragsformular für die Beurteilung der Kompetenz werden von der zuständigen Behörde festgelegt.
- (b) Der Ballon, der für die Beurteilung verwendet wird, sollte die Anforderungen für Ausbildungs-Luftfahrzeuge erfüllen.
- (c) Der FE(B) fungiert als PIC, es sei denn, dass mit dem FE(B) vereinbart wurde, dass ein anderer FI(B) als PIC für die Fahrt vorgesehen ist.
- (d) Der "Fahrschüler" ist entweder ein echter Ballonpilotenschüler in Ausbildung oder, in allen anderen Fällen, der FE(B) oder ein anderer FI(B). Der Antragsteller muss die entsprechenden Übungen erklären und dem "Schüler" gegebenenfalls deren Auswirkungen vorführen. Danach führt der "Schüler" die gleichen Manöver aus, die typische Fehler unerfahrener Schüler beinhalten können. Vom Antragsteller wird erwartet, dass er die Fehler mündlich oder, falls erforderlich, durch körperliches Eingreifen korrigiert.
- (e) Wenn mehr als eine Fahrt erforderlich ist, um alle relevanten Übungen zu absolvieren, sollten diese Fahrten so zeitnah wie möglich und in jedem Fall innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten abgeschlossen werden. Grundsätzlich erfordert das Scheitern einer Übung eine Wiederholungsprüfung, die alle Übungen abdeckt, mit Ausnahme derer, die separat wiederholt

werden können. Der FE(B) kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn er der Ansicht ist, dass eine Wiederholungsprüfung erforderlich ist.

- (f) Die Gesamtfahrzeit der Kompetenzbeurteilung sollte mindestens 45 Minuten betragen.

AMC2 BFCL.345 FI(B) – Beurteilung der Kompetenz

INHALT DER KOMPETENZBEURTEILUNG

- (a) Der Inhalt der Kompetenzbeurteilung für den FI(B) sollte wie folgt aussehen:

ABSCHNITT 1: MÜNDLICH THEORETISCHE PRÜFUNG	
1.1	Luftrecht
1.2	Allgemeines Wissen über Luftfahrzeuge
1.3	Flugleistung und -planung
1.4	Menschliche Leistungsfähigkeit und Grenzen
1.5	Meteorologie
1.6	Navigation
1.7	Betriebliche Verfahren
1.8	Grundsätze des Fliegens
1.9	Verwaltung der Ausbildung
1.10	Bewertung der Bereitschaft eines BPL-Schülers zur ersten Solofahrt
1.11	Besonderheiten der Vorflugbesprechung vor der ersten Solofahrt eines BPL-Schülers
ABSCHNITT 2: VORFLUG-BRIEFING	
2.1	Visuelle Präsentation
2.3	Technische Genauigkeit
2.4	Klarheit der Erklärung
2.5	Klarheit der Sprache
2.6	Unterrichtstechnik
2.7	Verwendung von Modellen und Hilfsmitteln
2.8	Beteiligung der Schüler
ABSCHNITT 3: FAHRT	
3.1	Anordnung der Demonstration
3.2	Synchronisation von Rede und Demonstration
3.3	Korrektur von Fehlern
3.4	Umgang mit dem Luftfahrzeug
3.5	Unterrichtstechnik
3.6	Allgemeines fahrerisches Können und Sicherheit
3.7	Positionierung und Nutzung des Luftraums
ABSCHNITT 4: BRIEFING NACH DEM FLUG	
4.1	Visuelle Präsentation
4.2	Technische Genauigkeit
4.3	Klarheit der Erklärung
4.4	Klarheit der Sprache
4.5	Unterrichtstechnik
4.6	Verwendung von Modellen und Hilfsmitteln
4.7	Beteiligung der Schüler

- (b) Abschnitt 1, die mündlich theoretische Prüfung als Teil der Kompetenzbeurteilung, ist in zwei Teile gegliedert:

- (1) Der Bewerber muss einen Vortrag unter Prüfungsbedingungen vor anderen „Schülern“ halten, von denen einer der FE(B) sein wird. Die Prüfungsvortrag ist aus den Punkten des Abschnitts 1 auszuwählen. Der Zeitaufwand für die Vorbereitung des Prüfungsvortrags wird im Voraus mit dem FE(B) vereinbart. Entsprechende Literatur kann vom Antragsteller verwendet werden. Der Probevortrag sollte nicht länger als 45 Minuten dauern.
- (2) Der Antragsteller wird von einem FE(B) mündlich auf die Kenntnisse der Inhalte des Abschnitts 1 und die Kernkompetenzen des Fahrlehrers (Lehr- und Lerninhalte des FI(B)-Ausbildungskurses) geprüft.
- (c) Die Abschnitte 2, 3 und 4 umfassen Übungen zum Nachweis der Fähigkeit, ein FI(B) zu sein (z.B. Ausbilder-Demonstrationsübungen), die von der FE(B) aus dem Fluglehrplan des FI(B)-Ausbildungskurses ausgewählt wurden. Der Bewerber muss die Fähigkeiten eines FI(B) nachweisen, einschließlich Einweisung, praktische Ausbildung und Nachbesprechung.

AMC3 BFCL.345 FI(B) – Beurteilung der Kompetenz

ANTRAGS- UND BERICHTSFORMULAR FÜR DIE FI(B) BEURTEILUNG DER KOMPETENZ

ANTRAGS- UND BERICHTSFORMULAR FÜR DIE FI(B) BEURTEILUNG DER KOMPETENZ			
Hiermit beantrage ich die Ausstellung eines Fluglehrerausweises für Ballone (FI(B)) gemäß Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395			
1	Persönliche Angaben des Antragstellers:		
Nachname(n) des Antragstellers:		Vorname(n):	
Geburtsdatum:	Telefon:	E-Mail:	
Adresse:		Land:	
Datum:		Unterschrift des Antragstellers:	
2	Details zur Lizenz		
Lizenznummer (falls zutreffend):			
Klassenerweiterung(en): <i>(Zutreffendes bitte ankreuzen)</i>	<input type="checkbox"/> Heißluftballons / Gruppen: <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> Gasballons <input type="checkbox"/> Heißluft-Luftschiffe		
Zusätzliche Berechtigungen: <i>(Zutreffendes bitte ankreuzen)</i>	<input type="checkbox"/> Fessel-Berechtigung Heißluftballon <input type="checkbox"/> Nachtfahrtberechtigung		
3	Fahrerfahrung vor dem Kurs		
Fahrstunden in verschiedenen Klassen	Heißluftballon	Gasballon	Heißluft-Luftschiff
PIC			

Gesamt				
4 Vorab-Beurteilung				
<i>Ich empfehle Herrn / Frau</i>		<i>für den FI(B) Kurs</i>		
Name der ATO / DTO:		Datum der Beurteilung:		
Name (Großbuchstaben) des Ausbildungsleiters der ATO / DTO:				
Name (Großbuchstaben), Lizenznummer und Unterschrift des FI(B) der die Flugbewertung durchführt (falls zutreffend)				
5 Erklärung der ATO / DTO				
<i>Ich bestätige, dass Herr / Frau</i>		<i>einen genehmigten Ausbildungskurs für die FI(B)-Rechte in Übereinstimmung mit dem entsprechenden Lehrplan zufriedenstellend abgeschlossen hat.</i>		
Fahrstunden während des Kurses:		Starts während des Kurses:		
Name des Ausbildungsleiters:				
Datum / Unterschrift des Ausbildungsleiters:				
Name der ATO / DTO:				
VON HIER AB DURCH DEN PRÜFER AUSZUFÜLLEN				
6 Ergebnis der Kompetenzbeurteilung				
Mündliche Prüfung der theoretischen Kenntnisse:	<input type="checkbox"/> Bestanden <input type="checkbox"/> Teilweise bestanden <input type="checkbox"/> nicht bestanden	Praktischer Teil:	<input type="checkbox"/> bestanden <input type="checkbox"/> Teilweise bestanden <input type="checkbox"/> nicht bestanden	
Gründe und Einzelheiten im Falle des nicht Bestehens oder teilweisen Bestehens / sonstige Bemerkungen nach Bedarf:				
Im Falle des nicht Bestehens: (zutreffendes ankreuzen)	<input type="checkbox"/> Ich empfehle ein weiteres Bodentraining vor einer erneuten Prüfung. <input type="checkbox"/> Ich empfehle ein weiteres Fahrtraining mit einem FI(B) vor der Wiederholungsprüfung. <input type="checkbox"/> Ich halte eine weitere Flugausbildung oder theoretische Unterweisung vor der Wiederholungsprüfung nicht für erforderlich.			
Ich, der unterzeichnende Prüfer:				
<ul style="list-style-type: none"> - habe vom Antragsteller Informationen über seine Erfahrung und Ausbildung erhalten und festgestellt, dass die Erfahrung und Ausbildung den geltenden Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 entsprechen; - bestätige, dass alle erforderlichen Manöver und Übungen abgeschlossen wurden, sofern im Falle des nicht Bestehens oder teilweisen Bestehens nicht oben anders angegeben; und - gegebenenfalls die nationalen Verfahren und Anforderungen der zuständigen Behörde des Antragstellers, die sich von der zuständigen Behörde, die meine Prüferberechtigung ausgestellt hat, unterscheidet, überprüft und angewendet haben. 				
Nummer der Bescheinigung des Prüfers:		BPL-Nummer des Prüfers:		
Name des Prüfers (in Großbuchstaben):		Datum und Unterschrift des Prüfers:		
7 Anhänge				
<input type="checkbox"/> Ausführlicher Bericht über den Fertigkeitstest oder die Eignungsprüfung gemäß AMC1 BFCL.145 (praktische Prüfung) oder AMC1 BFCL.215 (com ops) (falls zutreffend) beizufügen				

Kopie der FE(B)-Bescheinigung (in Fällen, in denen die zuständige Behörde des Antragstellers nicht mit der zuständigen Behörde des Prüfers übereinstimmt)

BFCL.360 FI(B)-Berechtigung — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Ein Inhaber einer FI(B)-Berechtigung darf die mit seiner Berechtigung verbundenen Rechte nur dann ausüben, wenn er Folgendes absolviert hat:
1. In den drei Jahren vor der geplanten Ausübung dieser Rechte:
 - i) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte bei einer ATO, DTO oder einer zuständigen Behörde, in deren Verlauf der Inhaber Theorieunterricht zur Auffrischung und Aktualisierung der für Ballonfluglehrer relevanten Kenntnisse erhält,
 - ii) mindestens sechs Stunden Flugunterricht auf Ballonen als FI(B),
 2. nach den für diesen Zweck von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren in den **vorangegangenen neun Jahren** einen Unterrichtsflug auf einem Ballon als FI(B) unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines FI(B), der nach Punkt BFCL.315(a)(4) qualifiziert ist und vom Ausbildungsleiter einer ATO oder DTO benannt wurde.
- b) Die als FE(B) während der praktischen Prüfungen, der Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen absolvierten Flugstunden werden auf die Anforderungen nach Punkt (a)(1)(ii) vollständig angerechnet.
- c) Hat ein Inhaber einer FI(B)-Berechtigung den Unterrichtsflug unter Aufsicht nach Punkt (a)(2) nicht zur Zufriedenheit des FI(B) absolviert, darf er die mit der FI(B)-Berechtigung verbundenen Rechte so lange nicht ausüben, bis er die Beurteilung der Kompetenz nach Punkt BFCL.345 erfolgreich bestanden hat.
- d) Für die Wiederaufnahme der Ausübung der mit der FI(B)-Berechtigung verbundenen Rechte muss ein Inhaber einer FI (B)-Berechtigung, der nicht allen Anforderungen nach Punkt (a) genügt, den Anforderungen ~~von Punkt BFCL.345(a)(1) (i) genügen.~~ **des Absatzes (a)(1) (i) und des Punktes BFCL. 345 genügen**

AMC1 BFCL.360(a)(1)(i) FI(B)-Zertifikat – Anforderungen an die Rechteerhaltung

FAHRLEHRER-AUFRISCHUNGSTRAINING

- (a) Die FI(B)-Auffrischungsschulung sollte in Form eines Seminars abgehalten werden. Bei solchen in den Mitgliedstaaten angebotenen Seminaren sollten die geographische Lage, die Anzahl der Teilnehmer und die Häufigkeit im gesamten Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats gebührend berücksichtigt werden.
- (b) Solche Seminare sollten mindestens einen Tag dauern (mit mindestens 6 Stunden Unterrichtszeit), wobei die Anwesenheit der Teilnehmer für die gesamte Dauer des Seminars, in Arbeitsgruppen und Workshops einschließlich, verlangt wird.
- (d) Einige erfahrene FI(B)s, die sich derzeit mit der fahrerischen Ausbildung befassen und ein praktisches Verständnis der Anforderungen an der Rechteerhaltung und der aktuellen Unterrichtstechniken haben, sollten als Referenten in diese Seminare aufgenommen werden.
- (d) Das Teilnahmeformular wird vom Organisator des Seminars, an dem der FI(B) zuvor zufriedenstellend teilgenommen hat, in der von der zuständigen Behörde genehmigten Form ausgefüllt und unterzeichnet,
- (e) Der Inhalt des FI(B)-Auffrischungsseminars sollte aus den folgenden Themen ausgewählt werden:
- (1) neue oder aktuelle Regeln oder Vorschriften, mit Schwerpunkt auf die Kenntnis des Teil-BFCL und der betrieblichen Anforderungen;
 - (2) Lehren und Lernen;
 - (3) Unterrichtstechniken;

- (4) die Rolle des Ausbilders/der Ausbilderin;
 - (5) nationale Vorschriften (soweit zutreffend);
 - (6) menschliche Faktoren;
 - (7) Flugsicherheit, Zwischenfall- und Unfallverhütung;
 - (8) Fahrerisches Können;
 - (9) rechtliche Aspekte und Verfahren zur Durchsetzung;
 - (10) Navigationsfähigkeiten einschließlich neuer oder aktueller Funknavigationshilfen;
 - (11) wetterbezogene Themen einschließlich der Methoden diese zu vermitteln; und
 - (12) jedes zusätzliche, von der zuständigen Behörde ausgewählte Thema.
- (e) Formelle Sitzungen sollten eine Vortragszeit von 45 Minuten vorsehen, wobei 15 Minuten für Fragen vorgesehen sind. Die Verwendung visueller Hilfsmittel wird empfohlen, mit interaktiven Videos und anderen Lehrmitteln (falls verfügbar) für Arbeitsgruppen und Workshops.
- (f)

GM1 BFCL.360(a)(1)(i) FI(B)-Rechte – Anforderungen an die Rechteerhaltung

HÄUFIGKEIT DER FAHRLEHRER-AUFFRISCHUNGSSCHULUNG

Um die Fahrlehrerrechte aufrechtzuerhalten, verlangt Punkt BFCL. 360(a)(1)(i) von Inhabern von FI(B)-Zertifikaten, dass sie einmal in 3 Jahren eine Auffrischungsausbildung für Ausbilder absolvieren. ATOs oder DTOs können jedoch beschließen, ihren Ausbildern eine häufigere interne Standardisierungs-/Auffrischungsschulung anzubieten.

AMC1 BFCL.360(a)(2) FI(B)-Rechte – Anforderungen an die Rechteerhaltung

UNTERWEISUNGSFAHRT UNTER AUFSICHT

- (a) Das Ziel der Unterweisungsfahrt unter Aufsicht gemäß Punkt BFCL. 360(a)(2) ist die Bestätigung der fortgesetzten Fahrlehrerkompetenz.
- (b) Die Unterweisungsfahrt unter Aufsicht sollte so gestaltet werden, dass der beaufsichtigte FI(B) am Boden und während mindestens einer Fahrt Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen demonstriert, die für die FI(B)-Aufgabe relevant sind, einschließlich mindestens aller folgenden Punkte:
- (1) technisches Wissen;
 - (2) die Fähigkeit, in der Luft eine der Übungen aus dem BPL-Ausbildungskurs zu unterrichten;
 - (3) einen ausreichend hohen Flugstandard;
 - (4) die Art von Prinzipien, wie man Anweisungen erteilt; und
 - (5) Anwendung des TEM (*Threat and Error Management*).
- (c) Der beaufsichtigende Ausbilder sollte den erfolgreichen Abschluss der Fahrt unter Aufsicht in das Fahrtenbuch des Antragstellers eintragen.

TEILABSCHNITT FE FLUGPRÜFER

Abschnitt 1

Allgemeine Anforderungen

BFCL.400 Ballonflugprüferberechtigungen

- a) Allgemeines

Ein Prüfer darf nach diesem Anhang nur dann praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Beurteilungen der Kompetenz vornehmen, wenn er folgende Bedingungen erfüllt:

1. Er ist
 - i) Inhaber einer BPL, einschließlich der Rechte, Berechtigungen und Zulassungen, für deren Erteilung er berechtigt ist, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, sowie des Rechts, hierfür auszubilden,
 - ii) Inhaber einer nach diesem Teilabschnitt erteilten FE(B)-Berechtigung, einschließlich der Rechte für die Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen,
 2. er ist berechtigt, als PIC auf einem Ballon während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung tätig zu sein.
- b) Prüfungen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten
1. Abweichend von Punkt (a)(1) stellt die zuständige Behörde im Falle von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, eine Prüferberechtigung für Antragsteller aus, die Inhaber einer nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten Ballonpilotenlizenz sind, sofern der Antragsteller
 - i) Inhaber mindestens einer Lizenz ist, die — je nach Sachlage — Rechte, Berechtigungen oder Zeugnisse umfasst, die denen seiner Berechtigung zur Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen gleichwertig sind,
 - ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Prüferberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllt,
 - iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Prüferberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.
 2. Die in Punkt (1) genannte Berechtigung beschränkt sich auf die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen
 - i) außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind,
 - ii) für Piloten, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der die Prüfung/Überprüfung durchgeführt wird.

BFCL.405 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

Ballonprüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:

- a) Praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen von Antragstellern, denen sie mehr als 50 % des Flugunterrichts erteilt haben, der für die Erteilung der angestrebten Lizenz, Berechtigung oder des Zeugnisses, für die bzw. dass die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll, erforderlich war, oder
- b) praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, wenn sie glauben, dass ihre Objektivität beeinträchtigt sein könnte.

GM1 BFCL.405 Beschränkung der Rechte im Falle von Interessenkonflikten

Beispiele für eine Situation, in der Prüfer überlegen sollten, ob ihre Objektivität beeinträchtigt wird, sind, wenn der Kandidat ein Verwandter oder Freund des Prüfers ist oder wenn sie durch wirtschaftliche Interessen oder politische Zugehörigkeit usw. verbunden sind. Es ist anzunehmen, dass in Sportarten/Industriezweigen mit wenig Angehörigen, wie dem Ballonfahren, die Wahrscheinlichkeit besteht, dass Prüfer und Kandidaten einander in vielen Fällen bekannt sind.

GM1 BFCL.405(a) Beschränkung der Rechte im Falle von Interessenkonflikten

PRÜFER, DIE DEN KANDIDATEN AUSGEBILDET HABEN

Punkt BFCL. 405(a) erlaubt es einem Prüfer, als Fahrlehrer zu 50 % an der Fahrausbildung des Kandidaten beteiligt gewesen zu sein. Es wird empfohlen, dass in solchen Fällen die 50 % über den gesamten Kurs verteilt und nicht gegen Ende des Kurses durchgeführt werden sollten. ATOs und DTOs sollten die Verteilung zwischen Fahrlehrern und Schülern angemessen planen und arrangieren.

BFCL.410 Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen

- a) Bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen müssen Ballonflugprüfer Folgendes insgesamt leisten:
1. sicherstellen, dass die Kommunikation mit dem Antragsteller ohne Sprachbarrieren möglich ist,
 2. sich davon überzeugen, dass der Antragsteller alle Anforderungen hinsichtlich Qualifikation, Ausbildung und Erfahrung gemäß diesem Anhang für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz, der Rechte, der Berechtigung oder des Zeugnisses erfüllt, für die bzw. dass die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung abgelegt wird,
 3. den Antragsteller auf die Folgen hinweisen, die unvollständige, ungenaue oder falsche Angaben bezüglich seiner Ausbildung und Flugerfahrung nach sich ziehen.
- b) Nach Abschluss der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung muss der Ballonflugprüfer
1. dem Antragsteller das Ergebnis der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung mitteilen,
 2. bei Bestehen einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung oder Erneuerung in die Lizenz bzw. das Zeugnis des Antragstellers das neue Ablaufdatum eintragen, sofern er von der für die Lizenz des Antragstellers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde,
 3. dem Antragsteller einen unterzeichneten Bericht über die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung aushändigen und der Behörde, die für die Lizenz des Antragstellers zuständig ist, sowie der zuständigen Behörde, die die Prüferberechtigung erteilt hat, unverzüglich Kopien des Berichts vorlegen. Der Bericht enthält
 - i) eine Erklärung, dass der Ballonflugprüfer vom Antragsteller Auskünfte über dessen Erfahrung und Ausbildung erhalten und festgestellt hat, dass diese Erfahrung und Ausbildung die geltenden Anforderungen dieses Anhangs erfüllen,
 - ii) die Bestätigung, dass alle erforderlichen Manöver und Übungen durchgeführt wurden, sowie Angaben über die mündliche Theorieprüfung, soweit zutreffend. Wenn ein Element nicht bestanden wurde, muss der Prüfer die Gründe für diese Beurteilung angeben,
 - iii) das Ergebnis der praktischen Prüfung, der Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung,
 - iv) eine Erklärung, dass der Ballonflugprüfer die nationalen Verfahren und Anforderungen der zuständigen Behörde des Antragstellers geprüft und angewendet hat, sofern die für die Lizenz des Antragstellers zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat,
 - v) eine Kopie der Ballonflugprüferberechtigung mit Angabe des Umfangs seiner Rechte als Ballonflugprüfer im Fall von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Antragstellers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.
- c) Ballonflugprüfer müssen die Aufzeichnungen mit Einzelheiten zu allen durchgeführten praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen und deren Ergebnissen fünf Jahre lang aufbewahren.

- d) Auf Aufforderung durch die für die Ballonflugprüferberechtigung zuständige Behörde oder der für die Lizenz des Antragstellers zuständigen Behörde müssen Ballonflugprüfer alle Aufzeichnungen und Berichte und alle sonstigen Informationen vorlegen, die für die Wahrnehmung der Aufsicht benötigt werden.

AMC1 BFCL.410(b)(3) Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen

ANTRAGS- UND BERICHTSFORMULAR FÜR DIE BPL-PRAKTISCHE- ODER DIE BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

ANTRAGS- UND BERICHTSFORMULAR FÜR DIE PRAKTISCHE- ODER DIE BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG BPL

<i>Zutreffendes ankreuzen</i>	Hiermit beantrage ich gemäß Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 die Ausstellung: <input type="checkbox"/> Ballonpilotenlizenz (BPL) (BFCL. 145) <input type="checkbox"/> ComOps-Berechtigung (BFCL. 215)
	Hiermit berichte ich gemäß Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 wie folgt über: <input type="checkbox"/> Befähigungsüberprüfung (BPL - Rechteerhaltung) <input type="checkbox"/> Befähigungsüberprüfung (ComOps-Berechtigung)

1 Persönliche Angaben des Antragstellers:

Nachname(n) des Antragstellers:	Vorname(n):	
Geburtsdatum:	Telefon:	E-Mail:
Adresse:		Land:
Datum:		Unterschrift:

2 Details zur Lizenz

Lizenznummer (falls zutreffend):	
Klassenerweiterung(en): <i>(Zutreffendes bitte ankreuzen)</i>	<input type="checkbox"/> Heißluftballons / Gruppen: <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> Gasballons <input type="checkbox"/> Heißluft-Luftschiffe

VON HIER AB DURCH DEN PRÜFER AUSZUFÜLLEN

3 Einzelheiten der praktischen Prüfung / der Fahrt zur Befähigungsüberprüfung

Datum:	Klasse / Gruppe des Ballons:	Kennzeichen:
<u>Startort:</u>	<u>Startzeit:</u>	<u>Landezeit:</u>
		<u>Fahrzeit:</u>

Gesamte Fahrzeit:		
4	Ergebnis der Prüfung	
Einzelheiten zu der praktischen Prüfung / Befähigungsüberprüfungen (einschließlich Informationen zur mündlichen theoretischen Wissensprüfung, falls zutreffend):		
Bestanden	<input type="checkbox"/>	teilweise Bestanden <input type="checkbox"/>
		nicht Bestanden <input type="checkbox"/>
5	Anmerkungen	
Gründe und Einzelheiten im Falle eines Misserfolgs oder eines teilweisen Bestehens / Sonstige Bemerkungen nach Bedarf:		
6	Erklärungen und Einzelheiten des Prüfers	
Ich, der unterzeichnende Prüfer:		
<ul style="list-style-type: none"> - habe vom Antragsteller Informationen über seine Erfahrung und Ausbildung erhalten und festgestellt, dass die Erfahrung und Ausbildung den geltenden Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 entsprechen; - bestätige, dass alle erforderlichen Manöver und Übungen abgeschlossen wurden, sofern im Falle eines nicht - oder teilweisen Bestehens nicht oben anders angegeben; und - gegebenenfalls die nationalen Verfahren und Anforderungen der zuständigen Behörde des Antragstellers, die sich von der zuständigen Behörde, die mein Prüferberechtigung ausgestellt hat, unterscheidet, überprüft und angewendet haben. 		
Nummer der Bescheinigung des Prüfers:		Die BPL-Nummer des Prüfers
Name des Prüfers (in Großbuchstaben):		Datum und Unterschrift des Prüfers:
7	Anhänge	
<input type="checkbox"/> Ausführlicher Bericht über der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung gemäß AMC1 BFCL.145 (praktische Prüfung) oder AMC1 BFCL.215 (com ops) (falls zutreffend) beizufügen		
<input type="checkbox"/> Kopie der FE(B)-Bescheinigung (in Fällen, in denen die zuständige Behörde des Antragstellers nicht mit der zuständigen Behörde des Prüfers übereinstimmt)		

Abschnitt 2

Flugprüferberechtigung für Ballone — FE(B)

BFCL.415 FE(B)-Berechtigung — Rechte und Bedingungen

Sofern Antragsteller Punkt BFCL.420 und den folgenden Bedingungen genügen, wird ihnen auf Antrag eine FE(B)- Berechtigung mit folgenden Rechten erteilt:

- a) Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung einer BPL und von praktischen Prüfungen für die Erweiterung von Rechten auf andere Ballonklassen, sofern der Antragsteller mindestens 250 Stunden Flugzeit als Pilot auf Ballonen absolviert hat, davon 50 Stunden Flugunterricht, der sich auf den gesamten Unterrichtsstoff eines BPL-Ausbildungslehrgangs erstreckt,
- b) Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung einer Berechtigung für den gewerblichen Flugbetrieb nach Punkt BFCL.215, sofern der

Antragsteller die Anforderungen an die Erfahrung nach Punkt (a) erfüllt und eine besondere Ausbildung im Rahmen eines Prüfer-Standardisierungslehrgangs nach Punkt BFCL.430 absolviert hat,

- c) Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung einer FI(B)-Berechtigung, sofern der Antragsteller
1. 350 Stunden Flugzeit als Ballonpilot absolviert hat, wobei er fünf Stunden einem Antragsteller auf Erteilung einer FI (B)-Berechtigung Unterricht erteilt hat,
 2. eine besondere Ausbildung im Rahmen eines Prüfer-Standardisierungslehrgangs nach Punkt BFCL.430 absolviert hat.

AMC1 BFCL.415(b) FE(B)-Zertifikat – Rechte und Bedingungen

SPEZIELLE AUSBILDUNG FÜR PRÜFERRECHTE IM ZUSAMMENHANG MIT DER COM-OPS-BERECHTIGUNG

Die spezielle Ausbildung für Prüferrechte im Zusammenhang mit der Com-Ops-Berechtigung sollte

- (a) unter der Aufsicht eines FE(B), der die Rechte gemäß Punkt BFCL besitzt, abgeschlossen werden. 415(b); und
- (b) mindestens alle der folgenden Punkte umfassen:
- (1) die Anforderungen von Teil-BFCL bzgl. des gewerblichen Rechte;
 - (2) theoretische Kenntnisse, die für die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Bewertung des gewerblichen Betriebes gemäß AMC1 BFCL.215(b)(4) erforderlich sind; und
 - (3) die Durchführung einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für die Com-Ops-Berechtigung, die, wenn sie während eines Standardisierungskurses für neue Prüfer gemäß Punkt BFCL.430 durchgeführt wird, sollte zusätzlich zu der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für die BPL, wie in Punkt BFCL.430(b)(1) gefordert, durchgeführt werden.

AMC1 BFCL.415(c)(2) FE(B)-Zertifikat – Rechte und Bedingungen

SPEZIELLE AUSBILDUNG FÜR PRÜFERRECHTE IM ZUSAMMENHANG MIT DER FI(B)-BERECHTIGUNG

Eine spezielle Ausbildung für Prüferrechte im Zusammenhang mit der FI(B)-Berechtigung sollte:

- (a) unter der Aufsicht eines FE(B) abgeschlossen werden, der die Rechte gemäß Punkt BFCL.415(c) besitzt; und
- (b) mindestens alle der folgenden Punkte umfassen:
- (1) die Anforderungen von Teil-BFCL für die FI(B)-Bescheinigung;
 - (2) den Inhalt von AMC1 BFCL. 345, AMC2 BFCL. 345 und AMC3 BFCL. 345; und
 - (3) eine Kompetenzbeurteilung für die FI(B)-Berechtigung, die, wenn sie während eines Standardisierungskurses für neue Prüfer gemäß Punkt BFCL.430 zusätzlich zu der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für die BPL, wie in Punkt BFCL.430(b)(1) gefordert, durchgeführt werden sollte.

BFCL.420 FE(B)-Berechtigung- Voraussetzungen und Anforderungen

Antragsteller für den Erwerb einer FE(B)-Berechtigung müssen

- a) den Anforderungen nach Punkt BFCL.400(a)(1)(i) und Punkt BFCL.400(2) genügen,
- b) den FE(B)-Standardisierungslehrgang nach Punkt BFCL.430 absolviert haben,
- c) eine Kompetenzbeurteilung nach Punkt BFCL.445 absolviert haben,
- d) den Nachweis über das Wissen erbringen, das für die mit der FE(B)-Berechtigung verbundenen Rechte relevant ist,
- e) nachweisen, dass gegen sie in den vorangegangenen drei Jahren keine Strafen für die Nichteinhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte verhängt wurden und auch die ihnen nach diesem Anhang, Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 erteilten Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse nicht ausgesetzt, eingeschränkt oder widerrufen wurden.

AMC1 BFCL.420(d) FE(B)-Berechtigung –Voraussetzungen und Anforderungen

BEURTEILUNG DES RELEVANTEN HINTERGRUNDS DES ANTRAGSTELLERS

Bei der Beurteilung des relevanten Hintergrunds des Antragstellers sollte die zuständige Behörde die Persönlichkeit und den Charakter des Antragstellers und dessen Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde bewerten. Die zuständige Behörde kann auch berücksichtigen, ob der Antragsteller wegen einschlägiger strafrechtlicher oder anderer Vergehen verurteilt wurde, wobei sie das nationale Recht und die Grundsätze der Nichtdiskriminierung berücksichtigt.

BFCL.430 FE(B)-Berechtigung — Standardisierungslehrgang

- a) Antragsteller für den Erwerb einer Prüferberechtigung (FE(B)) müssen einen von der zuständigen Behörde oder einer ATO oder DTO durchgeführten und von der zuständigen Behörde genehmigten Standardisierungslehrgang absolvieren.
- b) Der Standardisierungslehrgang muss auf die angestrebten Rechte für Ballonflugprüfer ausgerichtet sein und aus Theorie- und Praxisunterricht bestehen, darunter mindestens
 1. die Durchführung einer praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung für den Erwerb der BPL oder der zugehörigen Berechtigungen oder Zeugnisse,
 2. Unterricht in den entsprechenden Anforderungen dieses Anhangs und den entsprechenden Flugbetriebsanforderungen, in der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen und der entsprechenden Dokumentation und Berichterstattung,
 3. eine Einweisung in Folgendes:
 - i) nationale Verwaltungsverfahren,
 - ii) Anforderungen an den Schutz personenbezogener Daten,
 - iii) Prüferhaftung,
 - iv) Unfallversicherung von Prüfern,
 - v) einzelstaatliche Gebühren,
 - vi) Informationen über den Zugang zu den in den Punkten (i) bis (v) enthaltenen Informationen bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Antragstellers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.
- c) Inhaber einer Prüferberechtigung (FE(B)) dürfen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für einen Antragsteller, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, nur durchführen, wenn sie die neuesten verfügbaren Informationen zu den einschlägigen nationalen Verfahren der zuständigen Behörde des Antragstellers geprüft haben.

AMC1 BFCL.430 FE(B)-Berechtigung –Standardisierungskurs

- (a) ALLGEMEINES
 - (1) Bei der Erteilung einer Genehmigung für die Durchführung von FE(B)-Standardisierungskursen an eine ATO oder eine DTO sollte die zuständige Behörde die Durchführung dieser Lehrgänge durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen überwachen.
 - (2) Ein FE(B)-Standardisierungskurs sollte mindestens 1 Tag dauern, aufgeteilt in theoretische und praktische Ausbildung.
 - (3) Die zuständige Behörde, die ATO oder die DTO sollte, bevor der Kandidat der Kompetenzbeurteilung des Prüfers unterzogen wird, festlegen, ob eine weitere Ausbildung erforderlich ist.
- (b) INHALT

(1) Theoretische Ausbildung

- (i) Die theoretische Ausbildung sollte mindestens Folgendes umfassen:
 - (A) den Inhalt von AMC2 BFCL.430 und des Flugprüferhandbuchs (FEM);
 - (B) den Teil-BFCL und die zugehörigen AMC und GM, die für ihre Aufgaben relevant sind;
 - (C) betriebliche Anforderungen und die damit verbundenen AMC und GM, die für ihre Aufgaben relevant sind;
 - (D) nationale Anforderungen, die für ihre Prüfungsaufgaben relevant sind;
 - (E) Grundlagen der menschlichen Leistungsfähigkeit und Einschränkungen, die für die praktische Prüfung relevant sind;
 - (F) Grundlagen der Bewertung, die für die Leistung eines Bewerbers relevant sind; und
 - (G) das Verwaltungssystem der ATOs und die Organisationsstruktur der DTOs.
- (ii) Die Prüfer sollten auch über Datenschutz-Vorschriften, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren unterrichtet werden, je nach dem, was für den betreffenden Mitgliedstaat zutrifft.
- (iii) Alle oben genannten Punkte sind die zentralen Wissensanforderungen an einen Prüfer und werden als zentrales Kursmaterial empfohlen. Dieses Kernkursmaterial kann vor Beginn der empfohlenen Prüferausbildung eingesehen werden. Für den Kernkurs kann jedes geeignete Schulungsformat verwendet werden.

(2) Praktische Ausbildung

- (i) Die praktische Ausbildung sollte mindestens Folgendes umfassen:
 - (A) Kenntnis und Verwaltung der Prüfung, für die das Zertifikat angestrebt wird. Diese werden in den entsprechenden Modulen der FEM beschrieben; und
 - (B) Kenntnis der Verwaltungsverfahren, die mit dieser Prüfung oder Kontrolle verbunden sind.
- (ii) Für die Ersterteilung der Prüferrechte sollte die praktische Ausbildung die Prüfung des gesuchten Prüfprofils beinhalten, bestehend aus der Durchführung von mindestens einem Test oder Checks in der Rolle eines Prüfers unter der Aufsicht eines Prüfers, einschließlich Einweisung, Durchführung der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung, Beurteilung des Bewerbers, der getestet oder geprüft werden soll, Nachbesprechung und Aufzeichnung oder Dokumentation.

AMC2 BFCL.430 FE(B)-Berechtigung – Standardisierungskurs**STANDARD-VORSCHRIFTEN FÜR PRÜFER****(a) Allgemeines**

- (1) Ein Prüfer sollte dem Antragsteller ausreichend Zeit für die Vorbereitung auf eine Prüfung oder eines Checks einräumen.
- (2) Ein Prüfer sollte eine Test- oder Checkfahrt so planen, dass alle erforderlichen Übungen durchgeführt werden können, wobei genügend Zeit für jede der Übungen und unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen, der Verkehrssituation, der Anforderungen der Flugverkehrskontrolle und der örtlichen Verfahren zur Verfügung steht.

(b) Zweck eines Tests oder Checks

- (1) Feststellung durch praktische Demonstration während eines Tests oder eines Checks, dass ein Antragsteller das erforderliche Niveau an Wissen und Fertigkeiten oder Fähigkeiten erworben oder aufrechterhalten hat.
- (2) Verbesserung des Trainings und der praktischen Ausbildung in ATOs oder DTOs durch Rückmeldungen von Prüfern über Punkte oder Abschnitte von Tests oder Checks, die am häufigsten nicht bestanden werden.

- (3) Unterstützung bei der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, Verbesserung der Flugsicherheitsstandards durch die Bereitstellung von Prüfern, die bei Tests oder Checks gutes fahrerisches Können und Flugdisziplin zeigen.
- (c) Durchführung eines Tests oder eines Checks
- (1) Ein Prüfer stellt sicher, dass ein Antragsteller einen Test oder einen Check gemäß den Anforderungen des Teils BFCL durchführt und anhand der erforderlichen Test- oder Prüfnormen bewertet wird.
 - (2) Jeder Punkt innerhalb eines Test- oder Checkabschnitts sollte separat ausgefüllt und bewertet werden. Der Test- oder Checkplan, wie er festgelegt wurde, sollte normalerweise nicht von einem Prüfer geändert werden.
 - (3) Eine geringfügige oder fragwürdige Leistung eines Teils des Tests oder Checks sollte bei der Beurteilung aller nachfolgenden Punkte durch den Prüfer keinen Einfluss haben.
 - (4) Ein Prüfer sollte die Anforderungen und Einschränkungen eines Tests oder eines Checks mit einem Antragsteller während der Vorflugbesprechung überprüfen.
 - (5) Wenn ein Test oder ein Check abgeschlossen oder abgebrochen wird, sollte ein Prüfer mit dem Antragsteller hinterher sprechen und Gründe für nicht bestandene Punkte oder Abschnitte angeben. Im Falle einer nicht bestandenen oder abgebrochenen praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung sollte der Prüfer den Antragsteller mit geeigneten Ratschlägen bei Wiederholungsprüfungen oder Nachprüfungen unterstützen.
 - (6) Jeder Kommentar oder jede Unstimmigkeit mit der Bewertung oder Beurteilung eines Tests oder Checks durch den Prüfer, die während einer Nachbesprechung gemacht wurde, wird vom Prüfer auf dem Prüf- oder Kontrollbericht aufgezeichnet, vom Prüfer unterzeichnet und vom Antragsteller gegengezeichnet.
- (d) Vorbereitung der Prüfer
- (1) Ein Prüfer sollte alle Aspekte der Fahrtvorbereitung eines Tests oder Checks überprüfen, inklusive einer ATC-Freigabe/Verbindung, falls erforderlich.
 - (2) Ein Prüfer plant einen Test oder eine Prüfung in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Teil-BFCL. Es werden nur die Manöver und Verfahren durchgeführt, die in dem entsprechenden Test- oder Kontrollformular angegeben sind. Derselbe Prüfer sollte einen gescheiterten Antragsteller nicht ohne dessen Zustimmung erneut prüfen.
- (e) Vorgehensweise der Prüfer
- Ein Prüfer sollte sich während einer Test- oder Checkfahrt um eine freundliche und entspannte Atmosphäre bemühen. Eine negative oder feindselige Haltung sollte nicht zum Ausdruck kommen. Während der Test- oder Checkfahrt sollte der Prüfer negative Kommentare oder Kritik vermeiden und alle Bewertungen sollten der Nachbesprechung vorbehalten bleiben.
- (f) Bewertungssystem
- Auch wenn bei Tests oder Checks Fehlergrenzen festgelegt werden können, sollte von einem Antragsteller nicht erwartet werden, an diese auf Kosten des glatten Verlaufs der Fahrt zu gelangen. Ein Prüfer sollte unvermeidliche Abweichungen aufgrund von Turbulenzen, ATC-Instruktionen usw. gebührend berücksichtigen. Ein Prüfer sollte einen Test oder Check nur dann abrechnen, wenn entweder klar ist, dass der Antragsteller nicht in der Lage war, den erforderlichen Kenntnis-, Befähigungs- oder Leistungsstand nachzuweisen, und dass eine vollständige Wiederholungsprüfung erforderlich ist, oder aus Sicherheitsgründen. Ein Prüfer wird einen der folgenden Begriffe für die Beurteilung verwenden:
- (1) ein "Bestehen", vorausgesetzt, dass der Antragsteller den erforderlichen Kenntnis-, Befähigungs- oder Leistungsstand nachweist und gegebenenfalls für die Lizenz oder Berechtigung innerhalb der Fehlergrenzen bleibt;
 - (2) ein "Nichtbestehen", sofern einer der folgenden Punkte zutrifft:
 - (i) die Fehlergrenzen wurden überschritten, nachdem der Prüfer Turbulenzen oder ATC-Anweisungen gebührend berücksichtigt hatte;
 - (ii) das Ziel des Tests oder Checks nicht erreicht wird;

- (iii) das Ziel der Übung erreicht wird, jedoch auf Kosten der Flugsicherheit, der Verletzung einer Regel oder Vorschrift, des schlechten fahrerisches Könnens oder der schlechten Kontrolle;
 - (iv) ein akzeptabler Wissensstand nicht nachgewiesen wird;
 - (v) ein akzeptables Niveau des Flugmanagements nicht nachgewiesen wird; und
 - (vi) das Eingreifen des Prüfers oder des Sicherheitspiloten im Interesse der Sicherheit erforderlich ist; und
- (3) ein "teilweise Bestehen" in Übereinstimmung mit den Kriterien zu der entsprechenden praktischen Prüfung im Anhang zu Teil-BFCL.
- (g) Durchführung und Inhalt des Tests oder Checks
- (1) Vor der Durchführung eines Tests oder eines Checks prüft ein Prüfer, ob der zur Verwendung vorgesehene Ballon für den Test oder Check geeignet und angemessen ausgestattet ist. Luftfahrzeuge, die unter die Buchstaben a, b, c oder d des Anhangs I der Grundverordnung fallen, können verwendet werden, sofern sie einer Genehmigung gemäß Punkt ORA.ATO.135 des Anhangs VII (Teil-ORA) oder Punkt DTO.GEN. 240 des Anhangs VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 unterliegen.
- (2) Eine Test- oder Checkfahrt wird in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch durchgeführt.
- (3) Eine Test- oder Checkfahrt wird mit dem Ballon innerhalb der im Betriebshandbuch einer ATO oder des Ballonbetreibers enthaltenen Beschränkungen oder, falls verfügbar, innerhalb der von der DTO festgelegten Beschränkungen durchgeführt.
- (4) Inhalt
- Ein Test oder ein Check besteht aus:
- (i) Mündlicher Prüfung am Boden (falls zutreffend), die umfassen sollte:
 - (A) allgemeine Kenntnisse und Leistungen des Ballons;
 - (B) Planungs- und Betriebsverfahren;
 - (C) theoretische Kenntnisse in den allgemeinen Fächern gemäß Punkt BFCL. 135(a)(1) in Fällen, in denen der Antragsteller auf der Grundlage einer Lizenz, deren Rechte nicht länger als 2 Jahre ausgeübt wurden, eine Gutschrift gemäß Punkt BFCL.140(a) erhält; und
 - (D) andere relevante Punkte oder Abschnitte des Tests oder Checks;
 - (ii) eine Einweisung vor der Fahrt, die beinhalten sollte:
 - (A) den Ablauf des Test- oder Checks; und
 - (B) Sicherheitserwägungen.
 - (iii) Übungen während der Fahrt, die jeden relevanten Punkt oder Abschnitt des Tests oder des Checks umfassen sollten; und
 - (iv) Nachbesprechung nach der Fahrt, die umfassen sollte:
 - (A) Beurteilung oder Bewertung des Antragstellers; und
 - (B) Dokumentation des Tests oder Checks mit dem anwesenden FI(B) des Antragstellers, wenn möglich.
- (5) Ein Test oder ein Check soll eine praktische Fahrt simulieren. So kann ein Prüfer praktische Szenarien für einen Antragsteller festlegen und gleichzeitig sicherstellen, dass der Antragsteller nicht verwirrt und die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird.
- (6) Ein Prüfer sollte während des Tests oder des Checks ein Fahrtprotokoll und einen Beurteilungsbericht führen, die bei der Nachbesprechung nach der Fahrt als Referenz dienen.
- (7) Ein Prüfer sollte flexibel sein, was die Möglichkeit von Änderungen bei der Fahrtvorbereitung aufgrund von Anweisungen des Flugverkehrskontrolldienstes oder anderer Umstände betreffen, die sich auf den Test oder den Check auswirken.
- (8) Wenn sich Änderungen an einem geplanten Test oder Check ergeben, sollte sich ein Prüfer davon überzeugen, dass der Antragsteller die Änderungen versteht und akzeptiert. Andernfalls sollte die Test- oder Checkfahrt abgebrochen werden.

- (9) Entscheidet sich ein Antragsteller aus Gründen, die ein Prüfer für unzulänglich hält, einen Test oder Check nicht fortzusetzen, wird der Antragsteller so bewertet, als hätte er nicht versucht, die Punkte oder Abschnitte zu erfüllen. Wird der Test oder Check aus Gründen, die der Prüfer für angemessen hält, abgebrochen, werden bei einem nachfolgenden Test oder Check nur die nicht abgeschlossenen Punkte oder Abschnitte geprüft.
- (10) Ein Prüfer kann eine Prüfung oder Kontrolle jederzeit abbrechen, wenn er der Ansicht ist, dass die Kompetenz des Antragstellers eine vollständige Wiederholung des Tests oder Checks erfordert.

GM1 BFCL.430 FE(B)-Berechtigung – Standardisierungskurs

PLANUNG VON TESTS UND CHECKS

- (a) Ein FE(B) sollte nicht mehr als insgesamt zwei praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen pro Tag planen.
- (b) Ein FE(B) sollte mindestens 2 Stunden für eine praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung einplanen, einschließlich der Einweisung und Vorbereitung der Fahrt, der Durchführung des Tests, Checks oder Kompetenzbeurteilung, der Nachbesprechung, der Bewertung des Antragstellers und der Dokumentation.

BFCL.445 FE(B)-Berechtigung – Beurteilung der Kompetenz

Ein Antragsteller für den erstmaligen Erwerb einer FE(B)-Berechtigung muss seine Kompetenz als FE(B) gegenüber einem Inspektor der zuständigen Behörde oder einem leitenden Prüfer nachweisen, der hierzu ausdrücklich von der für die Erteilung der FE(B)-Berechtigung zuständigen Behörde ermächtigt wurde. Im Rahmen der Kompetenzbeurteilung muss der Antragsteller eine praktische Prüfung, eine Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung durchführen, einschließlich einer Einweisung, einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder einer Kompetenzbeurteilung der Person, für die die Prüfung, Überprüfung oder Bewertung sowie die Nachbesprechung und Aufzeichnung der Unterlagen durchgeführt wird.

AMC1 BFCL.445 FE(B)-Berechtigung – Kompetenzbeurteilung

(a) ALLGEMEINES

Die zuständige Behörde kann entweder einen ihrer Inspektoren oder einen leitenden Prüfer benennen, um die Kompetenz der Bewerber für die FE(B)-Berechtigung zu beurteilen.

(b) BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- (1) 'Inspektor/Senior Prüfer': der Inspektor der zuständigen Behörde oder der Senior-Prüfer, der die Kompetenzbeurteilung des Prüfers durchführt.
- (2) 'Prüferanwärter': die Person, die eine Berechtigung als Prüfer anstrebt.
- (3) 'Kandidat': die Person, die vom Prüferanwärter geprüft oder kontrolliert wird. Bei dieser Person kann es sich um einen Piloten handeln, für den der Test oder Check erforderlich wäre, oder um den Inspektor der zuständigen Behörde oder den leitenden Prüfer, der die Prüfung des Prüferanwärters durchführt.

(c) VERHALTEN DER BEURTEILUNG

Ein Inspektor/Senior-Prüfer beobachtet alle Prüferanwärter bei der Durchführung eines Tests an einem „Kandidaten“ in einem Ballon. Gegenstände aus dem entsprechenden Schulungskurs und der Checkliste für den Test oder Check werden vom Inspektor/Senior-Prüfer für die Prüfung des „Kandidaten“ durch den Prüferanwärter ausgewählt. Nachdem der Prüferanwärter mit dem Inspektor/Senior-Prüfer den Inhalt der Prüfung vereinbart hat, wird vom Prüferanwärter erwartet, dass er die gesamte Prüfung leitet. Dies umfasst die Einweisung, die Durchführung der Fahrt, die

Beurteilung des "Kandidaten" und die Nachbesprechung. Der Inspektor/Senior-Prüfer bespricht die Beurteilung mit dem Prüferanwärter, bevor mit dem „Kandidaten“ gesprochen und er über das Ergebnis informiert wird.

(d) EINWEISUNG DER „KANDIDATEN“

- (1) Der „Kandidat“ sollte Zeit und Möglichkeiten erhalten, sich auf die Testfahrt vorzubereiten. Die Einweisung sollte Folgendes umfassen:
- (i) das Ziel der Fahrt;
 - (ii) die Überprüfung der Lizenz, falls erforderlich;
 - (iii) die Möglichkeit für den „Kandidaten“, Fragen zu stellen;
 - (iv) die zu befolgenden Betriebsverfahren (z.B. das Betriebshandbuch des Unternehmers);
 - (v) die Beurteilung des Wetters;
 - (vi) die betrieblichen Möglichkeiten des "Kandidaten" und des Prüfers;
 - (vii) vom "Kandidaten" zu identifizierende Ziele;
 - (viii) simulierte Wetterbedingungen (z.B. Windgeschwindigkeit und Sicht der Wolkenuntergrenze);
 - (ix) Inhalt der durchzuführenden Übung;
 - (x) Verwendung von R/T (*radio / transponder*);
 - (xi) die jeweiligen Rollen des "Kandidaten" und des Prüfers (z.B. in Notfällen); und
 - (xii) Verwaltungsverfahren (z.B. Vorlage des Flugplans).
- (2) Der Prüferanwärter sollte das erforderliche Maß an Kommunikation mit dem „Kandidaten“ aufrechterhalten. Die folgenden Prüfungsdetails sollten vom Prüferanwärter befolgt werden:
- (i) die Notwendigkeit, dem „Kandidaten“ genaue Anweisungen zu geben;
 - (ii) die Verantwortung für die sichere Durchführung der Fahrt;
 - (iii) Eingreifen des Prüfers, falls erforderlich;
 - (iv) Verbindung mit dem ATC (wo erforderlich) und die Notwendigkeit von kurzen, leicht verständlichen Absichten;
 - (v) den "Kandidaten" anweisen, wie es weitergeht (z.B. nach einer abgebrochenen Landung); und
 - (vi) sich kurzhalten, sachliche und unaufdringliche Hinweise geben.

(e) BEURTEILUNG

Der Prüferanwärter sollte sich auf die in der jeweiligen praktischen Prüfung angegebenen Fehlergrenzen beziehen. Die folgenden Punkte sind zu beachten:

- (1) Fragen des „Kandidaten“;
- (2) Angabe der Ergebnisse der Prüfung und aller nicht bestandenen Abschnitte; und
- (3) Angabe der Gründe für das Nichtbestehen.

(f) NACHBESPRECHUNG

Der Prüferanwärter sollte dem Inspektor zeigen, dass er in der Lage ist, eine faire, unvoreingenommene Nachbesprechung des "Kandidaten" auf der Grundlage identifizierbarer Tatsachen durchzuführen. Ein Gleichgewicht zwischen Freundlichkeit und Entschlossenheit sollte offensichtlich sein. Die folgenden Punkte sollten im Ermessen des Prüferanwärters mit dem „Kandidaten“ besprochen werden:

- (1) dem Kandidaten erläutern, wie er Fehler vermeiden oder korrigieren kann;
- (2) andere festgestellte Kritikpunkte erwähnen; und
- (3) Erteilung von Ratschlägen, die als hilfreich angesehen werden.

(g) AUFZEICHNUNG ODER DOKUMENTATION

Der Prüfungsanwärter sollte dem Inspektor zeigen, dass er in der Lage ist, die relevanten Aufzeichnungen korrekt zu führen. Diese Aufzeichnungen können sein:

- (1) das relevante Test- oder Prüfungsformular;
- (2) den Lizenzeintrag;
- (3) die Benachrichtigung über das Nichtbestehen; und

- (4) die jeweiligen Formulare der Unternehmen, bei denen der Prüfer die Rechte zur Durchführung von ComOps-Prüfungen besitzt.
- (h) **DEMONSTRATION DES THEORETISCHEN WISSENS**
Der Prüferanwärter sollte dem Inspektor eine zufriedenstellende Kenntnis der mit der Funktion eines Prüfers verbundenen behördlichen Anforderungen nachweisen.

AMC1 BFCL.445; BFCL. 460 FE(B)-Zertifikat – Beurteilung der Kompetenz; FE(B)-Berechtigung – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

QUALIFIKATION DER LEITENDEN PRÜFER

- (a) Ein leitender Prüfer, der von der zuständigen Behörde speziell damit beauftragt ist, praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von Prüferberechtigungen zu beobachten, sollte
- (1) eine gültige oder aktuelle Prüferberechtigung besitzen, die den zu gewährenden Rechten entspricht;
 - (2) über Erfahrung als Prüfer auf einem für die zuständige Behörde akzeptablen Niveau verfügen; und
 - (3) eine Reihe von praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen als FE(B) durchgeführt haben.
- (b) Die zuständige Behörde kann eine Vorbeurteilung des Antragstellers oder Kandidaten durchführen, indem sie unter der Aufsicht eines Inspektors der zuständigen Behörde eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung durchführt.
- (c) Die Antragsteller sollten verpflichtet werden, an einer von der zuständigen Behörde organisierten Einweisung, einem Kurs oder Seminar für leitende Prüfer teilzunehmen. Der Inhalt und die Dauer werden von der zuständigen Behörde festgelegt und sollten Folgendes beinhalten:
- (1) Selbststudium vor dem Kurs;
 - (2) Gesetzgebung;
 - (3) die Rolle des leitenden Prüfers;
 - (4) eine Beurteilung durch den Prüfer; und
 - (5) nationale Verwaltungsvorschriften.
- (d) Die Gültigkeit der Genehmigung sollte nicht über die Gültigkeit der Prüferberechtigung hinausgehen und in jedem Fall 5 Jahre nicht überschreiten. Die Genehmigung kann gemäß den von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren erneut verlängert werden.

BFCL.460 FE(B)-Berechtigung — Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

- a) Eine FE(B)-Berechtigung ist fünf Jahre lang gültig.
- b) Eine FE(B)-Berechtigung wird verlängert, wenn ihr Inhaber
1. während der Gültigkeitsdauer der FE(B)-Berechtigung einen Auffrischungslehrgang für Prüfer absolviert hat, der entweder von der zuständigen Behörde oder einer ATO oder DTO angeboten und von dieser zuständigen Behörde genehmigt wurde und in dessen Verlauf der Inhaber der Berechtigung im Theorieunterricht seine für Ballonflugprüfer relevanten Kenntnisse auffrischen und aktualisieren konnte,
 2. in den 24 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung eine praktische Prüfung, eine Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines Inspektors der zuständigen Behörde oder eines Prüfers nachgewiesen hat, der hierzu ausdrücklich von der für die Erteilung der FE(B)-Berechtigung zuständigen Behörde ermächtigt wurde.
- c) Ein Inhaber einer FE(B)-Berechtigung, der auch eine oder mehrere Prüferberechtigungen für andere Luftfahrzeugkategorien nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr.

1178/2011 oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 innehat, kann im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde eine kombinierte Verlängerung all seiner Prüferberechtigungen erhalten.

- d) Nach Ablauf einer FE(B)-Berechtigung muss der Inhaber dieser Berechtigung die Anforderungen nach Punkt (b)(1) und Punkt BFCL.445 erfüllen, bevor er die Ausübung der mit der FE(B)-Berechtigung verbundenen Rechte wieder aufnehmen kann.
- e) Eine FE(B)-Berechtigung wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Antragsteller die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen nach Punkt BFCL.410 und Punkt BFCL.420(d) und (e) nachweist.

AMC1 BFCL.460(b)(1) FE(B)-Zertifikat – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

AUFRISCHUNGSKURS FÜR PRÜFER

Ein FE(B)-Auffrischkurs sollte als ein Seminar organisiert werden, das dem Inhalt des Standardisierungskurses für Prüfer folgt, der im AMC1 BFCL.430 festgelegt ist.

ENDE