

## **Merkblatt zu den Formalitäten im Rahmen einer Ausbildung**

Stand 22.03.2022

### **Allgemeiner Hinweis:**

Eine Flugausbildung in den USA ist leider an einige Formalitäten gebunden, gleich ob sie zwei Wochen oder zwei Jahre dauert. Die einzelnen Schritte sind zwar schnell erledigt, doch leider gibt es unterschiedliche Wartezeiten, so dass wir empfehlen, spätestens drei Monate vor der geplanten USA-Reise die Formalitäten abzarbeiten. Unter Zeitdruck kann man es auch schneller schaffen, dann bleibt aber die Gefahr, dass die Ausbildung aufgrund offener Punkte noch nicht gleich nach der Ankunft begonnen werden kann.

### **Inhalt**

- Teil 1: Formalitäten
- Teil 2: Hinweise zur Ausbildung/Anerkennung von Flugstunden aus Drittstaaten
- Teil 3: Anmeldung für Theorieprüfungen
- Anhang: FAA-Fliegerärzte in Europa

---

## **Teil 1 Formalitäten**

**Je nachdem, welche Ausbildung Sie planen, müssen folgende Formalitäten erledigt werden:**

FAA-PPL ohne vorhandene Lizenz:	A, B, C, D
FAA-PPL bzw. FAA-IR bei vorhandenem EASA-PPL bzw. IR:	C, F1, F2, F3
FAA-IR bei vorhandenem US-PPL:	A, B
FAA-IR bei vorhandenem EASA-PPL:	A, B, E1, E2
FAA-CPL bei vorhandenem US-PPL:	A
FAA-CPL bei vorhandenem EASA-PPL:	A, B, E1, E2
Multi-Engine Rating bei vorhandenem US-PPL/CPL:	A, B
Multi-Engine Rating bei vorhandenem EASA-PPL/CPL:	A, B, E1, E2

- A. Ausbildungsvisum M 1**
- B. Sicherheitsüberprüfung (TSA Check)**
- C. Fliegerärztliche Untersuchung-Medical**
- D. Beantragung des Student Pilot Certificates**
- E. Beantragung einer Validation**
  - E1. Beantragung Letter of Authentication and Verification (LoA)**
  - E2. Beantragung der Validation**
- F. Beantragung einer vollwertigen US-PPL bzw. IR bei vorhandenem EASA-PPL/IR**
  - F1 Beantragung LoA (siehe E1)**
  - F2 Anmeldung zur Theorieprüfung**
  - F3 Beantragung der Lizenz nach TIP-L**

### **Achtung:**

*Tragen Sie bitte in alle Anträge sämtliche Vornamen ein. Ein zweiter und weitere Vornamen werden dabei unter middle name eingetragen. Gerade beim Antrag für das Medical wird dies oft übersehen, was dann vor Ausstellen der Pilotenlizenz zu aufwändigen Änderungen führt.*

## **A. Ausbildungsvisum (M1 Visum)**

Mit diesem Merkblatt erhalten Sie

- ein Cost Estimate,
- Muster für eine Bankbescheinigung,
- application form.

### **Schritt 1: Vorbereitende Unterlagen für die Flugschule**

Sie senden uns

- a) das ausgefüllte und unterschriebene **application form**,
- b) einen **Kontoauszug** (Screenshot einer Online-Kontoinformation reicht aus, es müssen jedoch Name und Sitz der Bank daraus hervorgehen) **oder die beiliegende Bankbescheinigung** über die im Cost Estimate genannte Summe
- c) einen lesbaren Scan oder ein Digitalphoto der Bildseite Ihres **Reisespasses**.

Bitte die Unterlagen **per E-Mail** senden an: drschwahn@fliegen-usa.de.

#### **Anmerkung:**

**Die Visa-Bestimmungen verlangen einen ausreichenden Kapitalnachweis über Ausbildungs- und Aufenthaltskosten. Das Cost Estimate dient hierzu als rein formale Kostenaufstellung. D.h. Sie verpflichten sich nicht zur Zahlung dieser Kosten.** Diese werden in Abhängigkeit der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen abgerechnet. Auch bei einem Abbruch der Ausbildung bezahlen Sie nur die bis dahin angefallenen Leistungen. Beachten Sie jedoch, dass im Cost Estimate nur die Flugstunden aufgeführt sind, die dem gesetzlichen Minimum entsprechen. In Ihrem persönlichen Budget sollte Sie deshalb eine kleine Reserve einplanen.

Nach Erhalt Ihrer Unterlagen machen wir Ihre SEVIS-Anmeldung (Student Exchange Visa Information System) und bestätigen damit, dass wir die Verantwortung für Ihre Ausbildung übernehmen. Hierüber erhalten Sie eine Bescheinigung (**I-20**) sowie eine Zahlungsbestätigung (**I-904**) über die von uns verauslagte SEVIS-FEE in Höhe von 350 USD (Title 8 Code of Federal Regulations (CFR) 214.13). Beides müssen Sie der US-Botschaft und später zur Einreise dem Immigration Officer vorlegen. Ihren Kontoauszug reichen wir nicht weiter. Wir tragen lediglich in SEVIS die Summe ein und bestätigen, dass der Kapitalnachweis erbracht wurde. Wir müssen jedoch alle Unterlagen für regelmäßige Audits der Behörde aufbewahren.

Seit März 2022 werden Ihnen I-20 und I-904 per E-Mail übersandt. Dadurch entfallen die UPS-Kosten von rund 70 USD. Mit dem elektronischen Versandt ist allerdings eine zusätzliche Verwaltungsgebühr von 50 USD verbunden.

#### **Achtung:**

**Es ist wichtig, dass Sie uns vor dem Start der Formalitäten zuverlässige Reisettermine nennen, die wir dann in das Cost Estimate und die SEVIS-Anmeldung eintragen. Die Amerikaner sind hier leider sehr bürokratisch und es sind folgende Regeln zu beachten:**

- *Sie dürfen bis zu 30 Tage vor dem Starttermin einreisen, sind also hier etwas flexibel. Wenn Sie jedoch später einreisen, müssen wir die SEVIS-Anmeldung ändern und Ihnen vor der Einreise ein neues I-20 senden. (toleriert werden höchstens 1-2 Tage Verspätung)*
- *Sie dürfen sich bis zu 30 Tage nach dem Endtermin in den USA aufhalten. Sie dürfen auch noch nach dem Endtermin eine Prüfung ablegen, Sie dürfen jedoch kein visapflichtiges Flugtraining mehr erhalten. Falls es also möglich ist, dass Sie sich vor Ort für eine Verlängerung Ihres Aufenthaltes entscheiden, z.B. weil eine Prüfung wiederholt werden muss oder Ihnen nur noch wenige Tage zum Beenden der Ausbildung fehlen, sollte von vornherein eine Reserve eingeplant werden. Früher ausreisen können Sie immer.*

## **Schrift 2: Bezahlung Deposit/ Sevis Fee und der Ausbildungskosten**

**Da wir die SEVIS-FEE sofort verauslagen müssen, bitten wir Sie, parallel zum Versand der Unterlagen, ein Deposit in Höhe von 350 Euro zu überweisen auf :**

Berliner Sparkasse, Dr. Schwahn Aviation

IBAN: DE05 1005 0000 1010 0219 70 — BIC: BELA DE BE

Alternativ können Sie das Deposit unter folgenden Link über eine gesicherte Verbindung per Paypal oder Kreditkarte bezahlen: <https://www.fliegen-usa.de/reservierung/fact-deposit/>

Das Deposit wird zum Tageskurs gutgeschrieben und erscheint auf Ihrem Flugschulkonto als Einzahlung. Je nach aktuellem Wechselkurs sind damit die verauslagten Kosten ausgeglichen. Anderenfalls verbleibt ein kleines Gutachten oder ein Minus auf Ihrem Konto, das dann später mit Ihren Ausbildungskosten verrechnet wird. Vor Ort machen Sie dann im Laufe der Ausbildung weitere Einzahlungen, z.B. per Kreditkarte, die dann mit Ihren laufenden Ausbildungskosten verrechnet werden. Hierzu werden Sie täglich Abrechnungen und Kontoauszüge in Ihren Unterlagen finden.

**Alle über das Deposit hinausgehenden Zahlungen leisten Sie ausschließlich vor Ort in den USA.**

### ***Hinweis:***

*Die SEVIS-Fee ist eine behördliche Gebühr, die nicht erstattet wird, wenn Sie Ihre Reise stornieren oder das Visum nicht erhalten sollten.*

## **Schritt 3: Ausfüllen des Visaantrages:**

Nachdem Sie das I-20 mit Ihrer SEVIS-Nr. erhalten haben, gehen Sie auf die folgende Webseite und füllen online den Visaantrag (Formblatt DS 160) aus. Der Antrag ist selbsterklärend und Sie folgen einfach den dort beschriebenen Schritten. Weitere Hinweise zum DS-160 finden Sie auch unter:

**<https://ceac.state.gov/genniv/>**

### **Hinweis:**

Legen sich vorher Ihren Reisepass und das Passbild bereit. Beides muss beim Ausfüllen mit hochgeladen werden. Die o.g. Webadressen ändern sich gelegentlich. Falls Sie feststellen, dass der Link nicht funktioniert, sind wir über einen kurzen Hinweis dankbar. Der Name des Visaantrages DS-160 bleibt jedoch immer gleich. Sie finden diesen Antrag auch über die Webseite der jeweiligen US-Botschaft.

**Achtung:**

*Auf dem Photo für das Visum dürfen Sie keine Brille tragen. Manchmal erfährt man das erst beim Konsulartermin, was dann sehr ärgerlich ist.*

**Probleme beim Ausfüllen:**

*Falls Sie beim Ausfüllen Fehlermeldungen bekommen, liegt das meist an den Sicherheitseinstellungen Ihres Browsers. Kunden mit Apple-Rechnern berichten hier gelegentlich von Problemen. Versuchen Sie dann am besten den Antrag über irgendeinen Windows-PC auszufüllen.*

**Weitere Informationen:**

*Falls Sie weitere Informationen zum Visaverfahren benötigen, gehen Sie am besten auf die Webseiten der jeweiligen Botschaft:*

**Kunden aus Deutschland**

<https://de.usembassy.gov/visas/study-exchange/>

**Kunden aus der Schweiz**

<https://ch.usembassy.gov/visas/nonimmigrant-visas/>

**Kunden aus Österreich**

<https://at.usembassy.gov/visas/nonimmigrant-visas/>

**Schrift 4: Bezahlung der VISA-Fee und Terminvereinbarung mit der US-Botschaft**

Für das M1- Visum ist ein persönlicher Besuch bei einem US-Konsulat in Berlin, Frankfurt oder München erforderlich. Ihren persönlichen Termin wählen Sie online aus einer Liste verfügbarer Termine aus. Gleichzeitig erledigen Sie online die Bezahlung der Visa-Fee.

**Hinweis:**

*VISA-FEE und SEVIS-FEE sind zwei unterschiedliche Gebühren. Während wir die SEVIS-FEE für Sie verauslagen, müssen Sie sich um die Bezahlung der Visa-Fee selber kümmern. Hinweise dazu erhalten Sie nach dem Ausfüllen des DS-160.*

*Das Visum können Sie grundsätzlich bei jeder US- Botschaft auf der Welt, außerhalb der USA beantragen. Erfahrungsgemäß geht die Bearbeitung aber schneller und unkomplizierter, wenn Sie es in Ihrem Heimatland machen.*

**Schrift 5: Termin beim US-Konsulat**

Die mitzubringenden Unterlagen sind auf der o.g. Webseite beschrieben.

Sie müssen in einer Klarsichthülle liegen. Sie dürfen keine elektronischen Geräte, wie z.B. Ihr Handy oder Ihren I-Pad mitbringen. Es gibt dafür auch keine Aufbewahrungsmöglichkeit im Konsulat. Am besten lassen Sie alles im Auto oder zu Hause. *Ihren Pass mit dem Visum erhalten Sie spätestens 10 Tage nach dem Termin, meist jedoch schon nach 2-3 Tagen. Der Status kann online verfolgt werden.*

**Hinweis:**

*Visaanträge von EU-Bürgern werden nur selten abgelehnt. Ablehnungen gibt es im Allgemeinen dann, wenn die heimatlichen Bindungen nicht glaubhaft dargestellt werden konnten. Die Amerikaner haben Angst, dass der Flugschüler nach der Ausbildung illegal in den USA bleiben könnten. Im Interview müssen Sie deshalb Ihre Zukunftspläne und Bindungen in Europa glaubhaft darstellen. Dies können Beruf, Studium, Ausbildung, familiäre Bindungen, eigene Immobilien, Firma oder Vergleichbares sein. Mißtrauisch wird der Konsularbeamte, wenn ihm z.B. ein Antragsteller erzählt, dass er keinen Job hat, seine Zukunftspläne ungewiss sind und außer dem Finanzamt niemand in Deutschland auf ihn wartet.*

**COVID 19:**

*Je nach aktueller Pandemielage kann der Besuch im Kosnulat auch entfallen. Einzelheiten erfahren Sie dann bei der elektronischen Einreichung des Antrags.*

**B. TSA-Anmeldung-Sicherheitsüberprüfung**

Ausländische Flugschüler brauchen für eine **PPL-, IFR- und ME-Ausbildung** eine Sicherheitsüberprüfung. Dies gilt auch für Flugschüler, die bereits eine vergleichbare EASA-Lizenz haben. Hierzu melden Sie sich auf der Seite <https://fts.tsa.dhs.gov> an. Dort registrieren Sie sich für ein **Training der Category III**. Bei Kursname tragen Sie, je nach Ausbildung, „Initial Licence“, „Instrument Pilot“ oder ME- Pilot“ und bei Kursnummer „000“ ein. Für den CPL ist kein TSA-Check erforderlich, es sei denn, Sie erwerben mit dem CPL **erstmalig** eine US-Berechtigung und hatten noch nie einen TSA-Check. In diesem Fall machen Sie für den CPL eine „Initial Anmeldung.“

Als **Training Provider** wählen Sie "Florida Aviation Career Training" aus dem entsprechenden Drop Down Menu.

An einer Stelle des Formulars müssen Sie eine Kopie Ihres Reisepasses hochladen. Bitte dazu nur den Ausschnitt mit der Bildseite einscannen. **Ist die danebenliegende Seite mit abgebildet, erhalten Sie nach einigen Tagen per email eine Reklamation.**

**Nachdem Sie die Registrierung komplett ausgefüllt haben, müssen Sie das Feld**

**"Validate and Submit and check for any errors during registration" anklicken.**

Wir erhalten dann eine Anfrage der TSA und müssen bestätigen, dass Sie bei uns angemeldet sind. Nach 1-2 Tagen loggen Sie sich erneut ein. Dann wird in dem Menu ein grünes Dollarzeichen erscheinen (neben dem Validate and Submit Feld). Ist die Bestätigung durch uns noch nicht erfolgt, erscheint statt des Dollar-Zeichens die Nachricht "waiting for provider confirmation." Sobald Sie auf das Dollar-Zeichen klicken, erscheint ein Formular, in das Sie Ihre Kreditkartendaten eintragen. Es wird dann eine Gebühr von 130 USD abgebucht.

Ist die Ausbildung visapflichtig, erhalten Sie meist (nicht immer) nach etwa zwei Wochen eine Email, in der Sie gebeten werden, eine Kopie Ihres M1-Visums zu scannen und hochzuladen. Ist die Ausbildung nicht visapflichtig, müssen Sie statt dessen eine Kopie Ihrer Esta Genehmigung hochladen.

Danach erhalten Sie eine Mail, in der die Vollständigkeit der Unterlagen bestätigt wird und Sie zur Abgabe der Fingerprints aufgefordert werden.

**Achtung!**

**Ab ca. Mitte November 2019 wird diese Mail nicht mehr automatisch an Sie verschickt. Sie müssen sich einloggen und die Nachricht Ihrem Account abrufen. Derzeit liegt die Nachricht oft schon nach einer Woche vor. Es gab aber auch schon Zeiten, wo es bis zu acht Wochen gedauert hat. Bevor Sie diese Nachricht abgerufen haben, dürfen Sie keine Fingerprints abgeben und damit auch noch nicht mit dem Flugtraining beginnen. Deshalb sollten Sie die TSA-Anmeldung bereits 2,5 bis 3 Monate vor der geplanten Ausbildung starten.**

**Wenn Sie auf der Webseite <https://fts.tsa.dhs.gov> nach unten scrollen, finden Sie unter der Überschrift „TSA Current Record Processing Status“ Informationen zum aktuellen Bearbeitungsstatus. Damit können Sie abschätzen, wann Ihre Fingerprinting Mail abrufbar ist. Für Sie ist der Termin zu Category 3 Training massgeblich.**

Das Fingerprinting wird am ersten Werktag nach Ihrer Ankunft erledigt. Ein entsprechend autorisierter Mitarbeiter der Flugschule fährt dazu mit Ihnen ins örtliche Gerichtsgebäude, nimmt die Fingerabdrücke anschliessend an sich und sendet sie an die TSA. Das Fingerprinting kostet 5 USD.

Aufgrund der aktuellen COVID19 Einschränkungen muss das Finger Printing in Jacksonville erledigt werden. Dort bezahlen Sie 37,50 USD.

Sie können das Fingerprinting auch im Ausland, z.B. in Deutschland erledigen, bezahlen dann aber ca. knapp 200 Euro, **dürfen dies aber erst nach Erhalt der o.g. Mail erledigen.**

### **C. Medical**

Ein FAA-Medical benötigen Sie, wenn Sie eine eigenständige US-Lizenz erwerben, also PPL, CPL oder ATP. Erwerben Sie eine Validation (Anerkennung) oder wird eine Zusatzberechtigung wie ein Instrument oder Multi Engine Rating in die Validation eingetragen, reicht das EASA-Medical. **Inhaber einer in Deutschland ausgestellten EASA-Berechtigung müssen jedoch prüfen, ob in dem Letter of Verification tatsächlich das Medical bestätigt wurde.** Eine Zeit lang hat das Luftfahrt Bundesamt, als einzige Europäische Behörde, aus Datenschutzgründen keine Medicals bestätigt. Seit Mitte 2018 funktioniert das wieder, aber nur bei Medicals neueren Datums. Zu älteren Medicals hat das LBA keine Daten gespeichert. Wurde das Medical im Verification Letter nicht bestätigt, benötigen Sie ein FAA-Medical.

Wir empfehlen, das Medical bereits vor der Reise in die USA zu erwerben. Sie finden dazu im Anhang dieses Merkblatts eine Liste von Fliegerärzten mit amerikanischer Zulassung in verschiedenen europäischen Ländern. Die Preise können zwischen 120 und 300 Euro schwanken, daher vorab lieber nachfragen.

Wenn Sie vorher keine Zeit haben, können Sie das Medical auch in den USA erwerben. Wir vereinbaren dazu einen Termin für Sie. Das Medical wird bis zum ersten Soloflug benötigt, so dass ausreichend Zeit ist.

**Vor dem Besuch beim Fliegerarzt** müssen Sie sich online registrieren, den Medical-Antrag stellen und dazu einen Gesundheitsfragebogen ausfüllen. Hierzu gehen Sie auf

**<https://medxpress.faa.gov/medxpress/>,**

melden einen kostenlosen Account an und füllen das Formular aus. Sofort nach dem elektronischen Versand erhalten Sie eine Bestätigungsnummer, die Sie mit zum Fliegerarzt nehmen bzw. bei der Terminvereinbarung vorab durchgeben.

**Falls wir den Termin in St. Augustine vereinbaren sollen, benötigen wir die MedXpress-Nr. vor der Terminvereinbarung.**

**Ohne elektronischen Antrag kann der Fliegerarzt kein Medical ausstellen.**

**Achtung:**

**Die MedXpress-Nummer ist 60 Tage gültig, d.h. bis dahin müssen Sie beim Fliegerarzt gewesen sein.**

## **D. Student Pilot Certificate**

Für die Soloflüge im Rahmen der PPL-Ausbildung benötigen Sie ein „Student Pilot Certificate“. Früher hat das der Fliegerarzt mit dem Medical ausgestellt. Seit 1. 4. 2016 muss es der Flugschüler direkt bei der FAA beantragen. Dies kann bis zu drei Wochen dauern. Da das erste Solo oft schon nach 14 Tagen geflogen wird, können Sie das Student Pilot Certificate bereits zu Hause beantragen. Wenn Sie es nach Ihrer Ankunft vor Ort beantragen, kann nach ca. einer Woche ein Temporary Certificate ausgedruckt werden. Der Antrag muss deshalb rechtzeitig vor dem ersten Soloflug gestellt werden.

Dazu gehen Sie auf

**<https://iacra.faa.gov/>**

IACRA steht für *Integrated Airman Certification and Rating Application*

Nachdem Sie sich einmal registriert haben, wird Sie IACRA Ihr ganzes Fliegerleben lang bei allen Prüfungsanträgen begleiten.

Im ersten Schritt klicken Sie auf „Register“ und füllen die Registrierung aus.

Dann loggen Sie sich mit Ihren Zugangsdaten ein und starten den Antrag:

Dazu klicken Sie auf >Start new application<

Unter 1. Application Type wählen Sie „Pilot“

Unter 2. Certifications: „Student Pilot“

Dann klicken Sie auf „Start application“

Dort füllen Sie die „Personal Information“ mit Ihren persönlichen Daten aus.

Dann tragen Sie unter „Special Mailing Address“ die Adresse unserer Flugschule ein

**Florida Aviation Career Training, Inc.**

**4900 U.S. 1 North, STE. 200,**

**St. Augustine, FL, 32095**

**United States**

Dann klicken Sie auf „Save and Continue“

**Hinweis:**

**Bitte tragen Sie die Adresse der Flugschule nur bei Beantragung des Student Pilot Certificate ein. Bei allen anderen Lizenzanträgen geben Sie keine Special Mailing Adress an und belassen es bei Ihrer Wohnanschrift.**

Im nächsten Feld „Certificate Held“ klicken Sie bei der Frage nach den englischen Sprachkenntnissen auf „yes“. Wenn Sie Ihr Medical bereits haben, tragen Sie im nächsten Feld die Medical Daten ein. Ansonsten lassen Sie das Feld frei und klicken auf „Save and Continue“

Im nächsten Feld steht „no information required“. Sie klicken also nochmals auf „save and continue“.

Dann kommt die Frage nach der Pilot Time. Da Sie noch keine Flugstunden haben, tragen Sie nichts ein und klicken wieder auf „Save and Continue“ .

Dann wird unter „Review and Submit“ gefragt, ob schon einmal ein Antrag für diese Lizenz abgelehnt wurde. Wenn Sie das verneinen können, klicken Sie auf „no“

Dann Klicken Sie auf

„Review Privacy Act“, den Sie nach dem Lesen „close“ schliessen.

Dann klicken Sie auf „Review“

Falls Fehler angezeigt werden, korrigieren Sie diese. Ansonsten schliessen Sie das Formular wieder mit „Close“. Und klicken auf „Submit Application“.

Gleich darauf werden Ihnen auf dem Bildschirm zwei Nummern angezeigt:

Die Application ID: ..... und die FTN: .....

**Mit der FTN und Ihren Zugangsdaten melden Sie sich bei Dr. Schwahn.**

Er ist bei der FAA als „Recommending Instructor“ registriert und erledigt schon in Deutschland die erforderliche Bestätigung Ihres Antrages.

Anschliessend sendet die FAA das Student Pilot Certificate direkt nach St. Augustine. Sie können die Adresse der Flugschule auch weglassen. Dann laufen Sie jedoch Gefahr, dass das Certificate bei Ihnen zu Hause eintrifft, während Sie in den USA sind.

**Die nächsten beiden Schritte sind nur erforderlich, wenn für die geplante Ausbildung eine EASA-Lizenz anerkannt werden muss.**

## **E. Beantragung einer Validation**

### **Achtung!**

**Bitte beachten Sie, dass Sie bereits vor Ihrer Reise in die USA beide Anträge nach E1 und E2 stellen müssen.**

### **E1. Letter of Authentication and verification (LOA)**

Der LoA ist eine Bestätigung der FAA zur Gültigkeit Ihrer EASA-Lizenz und Ihrer Identität. Die erforderlichen Informationen dazu holt sich die FAA von der nationalen Luftfahrtbehörde, also z.B. vom LBA in Deutschland. Zwei bis sechs Wochen später erhalten Sie per Email oder Fax ein Schreiben der FAA, dass Sie vor Ort dem Examiner vorlegen müssen.

Es wird benötigt

- wenn Sie eine eine Anerkennung (Validation) Ihrer EASA Lizenz beantragen wollen
- wenn Sie ein Instrument oder Multi Engine Rating erwerben wollen, dass in eine Validation eingetragen werden soll
- wenn eine vorhandene Validation erneuert werden muss
- wenn auf Basis eines EASA-PPL, -CPL oder -ATP die Prüfung für eine vollwertige US-Lizenz ablegen wollen

Zur Beantragung gehen Sie wie folgt vor:

### **1. Registrierung auf IACRA (Integrated Airman Certification and Rating Application)**

<https://iacra.faa.gov>

Diesen Account behalten Sie lebenslang und wickeln darüber alle Ihre Lizenzen und Prüfungen ab

### **2. Letter of Authentication beantragen**

Bei IACRA einloggen --> new application --> verification of foreign licence

Der Rest ist dann selbsterklärend. Diesen Punkt sollten Sie möglichst rasch erledigen.

Als FSDO tragen Sie Orlando ein, da die für unseren Bezirk zuständig sind.

Orlando Flight Standard District Office, FSDO-15  
8427 Southpark Circle, Suite 500,  
Orlando, FL 32819-9060

Falls Sie einen E-Mail Kontakt benötigen, verwenden Sie

**FV3@faa.gov**

Vergessen Sie nicht im Antrag Ihre Faxnummer oder Email Adresse einzutragen. Sonst dauert es auf dem Postwege deutlich länger.

Den Verification Letter erhalten Sie kostenlos.

### **E2 Validation beantragen**

Die Validation stellt Ihnen unser FAA-Examiner vor Ort in der Flugschule aus. Sie bezahlen hierfür 125 USD direkt an den Examiner in bar. (Hinweis: Sollte eine Validation im Rahmen einer praktischen Prüfung für ein Instrument oder Multi Engine Rating neu ausgestellt werden, ist sie in der Prüfungsgebühr enthalten.)

Bevor Sie den Examiner treffen, müssen Sie die Lizenz selbst online beantragt haben:

Dies geht dann auch wieder über IACRA. Nach dem Einloggen in Ihren Account:

- Start new application
- Pilot
- Private Pilot (gleich ob ein EASA PPL, CPL oder ATP vorliegt)
- foreign based
- CFR 61
- Original

Der Rest des Antrages ist selbsterklärend.

**Achtung!**

- Den Teil des Antrages, in dem Ihre Flugstunden abgefragt werden, lassen Sie leer.
- Bei Abfrage der SSN (social security number) klicken Sie "none" an
- Der FAA-Examiner muss sich vorab mit Ihrem Antrag beschäftigen und einige Angaben bestätigen. **Deshalb kann der IACRA-Antrag nicht mehr, wie früher kurz vor dem Termin in der Flugschule gestellt werden.**

**Bitte senden Sie spätestens 14 Tage vor dem Termin mit dem FAA Examiner folgende Unterlagen per E-Mail direkt an den Examiner Jay Lawrence ([jay@aug.com](mailto:jay@aug.com)) und setzen uns ins cc [drschwahn@fliegen-usa.de](mailto:drschwahn@fliegen-usa.de).** Die Validation ist für den Examiner mit etwas Verwaltungsaufwand im Vorfeld verbunden, den er dann schon zu dem Termin erledigen kann. Bei Rückfragen wird er sich direkt mit Ihnen in Verbindung setzen.

**Bitte senden Sie alle Unterlagen in einer Mail und nicht auf verschiedene Mails verteilt. Sie können die Dokumente scannen oder ein Handyphoto machen)):**

- Letter of authentication and verification
- Bildseite Ihres Reisepasses
- Kopie Ihrer EASA-Lizenz und Ihres Medicals
- FTN (**F**AA **T**ransfer **N**umber) Ihres IACRA- Lizenz-Antrags.

Falls die Validation nicht über IACRA abgewickelt werden kann, kann sie Ihnen der Examiner auch manuell ausstellen. Der Aufwand ist jedoch höher, so dass in diesem Fall eine Gebühr von 150 USD berechnet wird. Hinzu kommen 12 USD Versandkosten (certified letter) an die FAA.

**Anerkennung Instrument Rating:**

Falls ein Instrument Rating mit anerkannt werden soll, müssen Sie einen Foreign Pilot Instrument knowledge test ablegen. Die Prüfung schreiben Sie direkt in der Flugschule. Die Prüfungsanmeldung müssen Sie jedoch elektronisch selbst vornehmen unter dem Link

**<https://faa.psiexams.com/faa/login>**

Sie wählen dort den Test Code **IFP** und die Florida Aviation Career Training als Test Center. Anschliessend wählen Sie einen freien Prüfungstermin, der natürlich vor dem geplanten Termin mit dem FAA-Examiner liegen muss.

## **Flight Review**

Bevor Sie von der Validation Gebrauch machen, müssen Sie ein Flight Review mit einem FAA-CFI absolvieren. Wenn Sie keine US-Flugerfahrung haben, ist das Flight Review gleichzeitig eine Einweisung in amerikanischen Regeln und Verfahrensweisen und sollte auch in den USA stattfinden. Um einigermaßen vertraut zu sein, sollten Sie hierfür zwei Tage einplanen. Wer schon solide US-Erfahrungen hat, kann das Flight Review in der vorgezeichneten Mindestzeit von zwei Stunden erledigen ( 1h Theorie + 1 h Praxis).

## **FCC-Zeugnis**

Wenn Sie ein US-Flugzeug außerhalb der USA bewegen, müssen Sie das Restricted Radio Operator Permit der FCC (Federal Communication Commission) haben, also das amerikanische Sprechfunkzeugnis. Das FCC-Zeugnis können wir gerne für Sie beantragen. Hierzu füllen Sie bitte das Formular unter folgendem Link aus

<https://www.fliegen-usa.de/formalitaeten/fcc-sprechfunkzeugnis/>

## **F Beantragung eines vollwertigen PPL oder Instrument Ratings nach der bilateralen Vereinbarung zwischen FAA und EASA**

### **F1 Beantragung Letter of Authentication and Verification**

#### **1. Registrierung auf IACRA (Integrated Airman Certification and Rating Application)**

<https://iacra.faa.gov>

#### **2. Letter of Authentication beantragen**

Bei IACRA einloggen --> new application --> verification of foreign licence

Als FSDO eintragen:

Orlando Flight Standard District Office, FSDO-15  
8427 Southpark Circle, Suite 500,  
Orlando, FL 32819-9060

### **F2 Anmeldung theoretische Prüfungen**

Dies muss ebenfalls elektronisch erfolgen unter

<https://faa.psiexams.com/faa/login>

Dort registrieren, einloggen und mit dem Prüfungscode **PEP** für den PPL bzw. **IEP** für das Instrument Rating anmelden.

Sie wählen dort dann die Florida Aviation Carrier Training als Testcenter aus, wählen einen freien Termin und bezahlen die Prüfungsgebühr (160 USD).

Das Prüfungsergebnis steht bereits wenige Stunden nach Ablegen der Prüfung in IACRA zur Verfügung.

Vorbereitung auf die Prüfung u.a. mit <https://www.gleimaviation.com/shop/faatppp/> bzw. <https://www.gleimaviation.com/shop/faatpip/>.

Sie können dort nach dem Einloggen, den PEP- bzw. IEP Test gezielt auswählen und vermeiden damit, den gesamten IFR-Stoff lernen zu müssen.

### **F3 Lizenz beantragen**

Dies geht dann auch wieder über IACRA.-->new application--> Type of application: Pilot  
-->certification: private pilot --> TIP-L (EASA)

Sie erhalten mit dem Antrag eine FTN (File Transfer Number), die wir für den weiteren Ablauf benötigen

### **Flugtraining**

Vor Ort absolvieren Sie mit einem unserer Fluglehrer einige Standardisierungsflüge, die Sie auf den US-Standard bringen sollen.

### **Flight Review bzw. IPC**

Anschließend absolvieren Sie mit einem Fluglehrer ein Flight Review nach § 61.56, das aus einem theoretischen und praktischen Refresher besteht, u.a. zum FAR Part 91. Das ist die amerikanische LuftVO. Wenn Sie noch keine US-Flugerfahrung haben, sollten Sie hierfür eine Woche einplanen.

Auch für das Instrument Rating sind Standardisierungsflüge vorgeschrieben, die mit einem IPC (Instrument Proficiency Check) abgeschlossen werden. Beides wird mit einem Fluglehrer gemacht, also nicht mit einem FAA-Examiner.

### **Examiner-Termin**

Wir vereinbaren in der Flugschule einen Termin mit einem FAA-Examiner, der Ihnen dann nach einer kurzen Überprüfung der englischen Sprachkenntnisse, meist im Small Talk, Ihrer ID und alle Dokumente die Lizenz als Temporary Certificate ausstellt. Das Plastikkärtchen erhalten Sie dann ca. 3 Monate später von der FAA.

Der Examiner nimmt Ihnen also keine Prüfung mehr ab, wie nach den alten Regeln, sondern prüft nur noch am Schreibtisch, dass alle Voraussetzungen für die Erteilung der Lizenz erfüllt sind.

Nach einer neuen Regel seit Frühjahr 2021 dürfen Examiner Termine erst vereinbart werden, nachdem alle erforderliche Endorsements vorliegen. Wir versuchen das zwar so gut wie möglich zu koordinieren. Man muss aber dennoch mit ein paar Tagen Wartezeit rechnen.

## **Sonstiges**

### **Medical**

Für den Erwerb einer vollwertigen US-Lizenz nach der TIP-L benötigen Sie ein FAA-Medical, also keine Anerkennung Ihres EASA-Medicals. Teil C beschreibt, wie Sie das FAA-Medical beantragen. Im Anhang finden Sie eine Liste von FAA-zugelassenen Fliegerärzten in Europa.

## ***Teil 2 Hinweise zur Ausbildung***

### ***Grundsätzliches***

#### ***Ausbildung mit M1-Visum***

In jüngster Zeit hat es USA-weit Vorfälle gegeben, bei denen I-20 für das Visum ausgestellt wurden, ohne dass die Schüler jemals zum Unterricht erschienen sind und mitunter auch nicht erscheinen mussten. Deshalb gelten seit 2019 strengere Regeln:

1. Flugschüler dürfen zwar weiterhin bis zu 30 Tage vor dem im I-20 genannten Ausbildungsbeginn einreisen, müssen sich aber spätestens bis zu diesem Termin in der Flugschule gemeldet haben. Die Aufnahme der Ausbildung muss der Behörde mitgeteilt werden.
2. Jeder Flugschüler muss sich pro Woche mindestens 18 Stunden in der Flugschule aufhalten. Dazu muss die Flugschule täglich eine Check Inn und Check Out Liste führen.
3. Die maximale Aufenthaltsdauer für die einzelnen Berechtigungen ist wie folgt begrenzt:
  - PPL: 7 - 9 Wochen
  - IR: 10 - 12 Wochen
  - CPL: zwei Monate, je nach Art des Ausbildungsprogrammes
  - MER: zwei Wochen

Wer eine Ausbildung vom Fußgänger bis zum CPL/IR/MER durchläuft kann maximal ca. acht Monate in der Ausbildung bleiben.

4. Flugschüler müssen spätestens 30 Tage nach dem im I-20 genannten Ausbildungsende ausgereist sein. Nach dem offiziellen Ausbildungsende dürfen noch Prüfungen abgelegt, es darf jedoch kein Flugunterricht mehr genommen werden. Man darf jedoch auch nach dem Ausbildungsende noch ein Flugzeug mieten, z.B. zum Stunden sammeln, solange man innerhalb der 30 Tage Frist liegt. Diese Stunden dürfen jedoch nicht Teil der Ausbildung sein.

### **Flugbuch/Logbook**

- *Flugschüler, die ein europäisches Flugbuch haben, müssen sich ein amerikanisches Logbook besorgen. Das bekommen Sie für rund 10 USD in der Flugschule. Das amerikanische Ausbildungs- und Prüfungssystem erfordert eine bestimmte Form für Eintragungen und Endorsements. Es ist im Allgemeinen zu umständlich und unübersichtlich, diese in einem ausländischen Flugbuch nachzubilden. Sie können dann Ihr bisheriges Flugbuch wie gewohnt weiter führen, tragen aber zusätzliche alle US-Flüge in das amerikanische Logbuch ein.*
- *Zum Nachweis Ihrer vorhandenen Flugerfahrung müssen Sie trotzdem Ihre Logbücher mitbringen.*
- ***Bitte mailen Sie uns rechtzeitig vor dem Beginn Ihrer Ausbildung die letzten Seiten Ihres Logbuches, damit sich Ihr Fluglehrer entsprechenden vorbereiten kann.***

### **Theoriebescheinigung**

*Wenn Sie sich mit dem Online Groundschool Kurs von Gleim auf die Theorie vorbereiten, sendet Ihnen Gleim nach erfolgreichem Abschluss des Lehrgangs ein Endorsement, dass Sie zur Theorieprüfung mitbringen. Sie können die Prüfung dann sofort ablegen.*

*Wenn Sie solch ein Endorsement nicht haben,* erhalten Sie das Endorsement in der Flugschule. Gemäß Ausbildungsrichtlinie müssen Sie dazu noch etwas Theorieunterricht erhalten. Ferner müssen Sie drei Probetests ablegen, die Sie jeweils mit mindestens 85 % bestehen müssen.

*Auch wenn Sie sich auf die Theorieprüfung zu Hause vorbereitet und die Prüfung bereits geschrieben haben, müssen Sie parallel zum praktischen Unterricht noch Theorieunterricht erhalten. Dieses Stunden sind im Cost Estimate separat aufgeführt.*

### **Lehrmaterial**

*Für die PPL- und IFR-Ausbildung können Sie von uns vorab das Gleim-Kit erhalten, das aus einer Mischung aus Online-Kursen und Büchern besteht. Sie sind dann so vorbereitet, dass Sie sofort nach Ihrer Ankunft die Prüfung ablegen und auch gut bestehen können. Die erforderliche Theoriebescheinigung erhalten Sie erfolgreichem Durcharbeiten des Lehrgangs. Zu beachten ist allerdings, dass das Gleim-Kit nur für die Ausbildung nach Part 61 zugelassen ist.*

*Falls Sie die Ausbildung nach Part 141 machen, müssen Sie die komplette Theorie vor Ort in der Flugschule absolvieren. Hierzu wird neben dem Theorieunterricht durch Ihren Fluglehrer ein Part 141 Kurs von Jeppesen herangezogen. Dieser Kurs darf nach den aktuellen Bestimmungen leider erst begonnen werden, nachdem Sie in den USA eingetroffen und der FAA als Part 141 Schüler gemeldet sind.*

*Für den CPL senden wir auf Wunsch einen Link mit dem erforderlichen Theoriekurs.*

### **Sonstiges Unterrichtsmaterial**

*Unterrichtsmaterialien, die Sie von uns erhalten, sind immer auf dem neuesten Stand. Ferner werden die Online-Komponenten von Gleim ständig upgedatet. Es kann jedoch passieren, dass einzelne Druckerzeugnisse zwischen dem Erwerb und dem Ende Ihrer Ausbildung nicht mehr aktuell sind. Dies wird u.a. häufig für Luftfahrtskarten zutreffen, die nur 56 Tage gültig sind und das Buch FAR/AIM, also das amerikanische Regelwerk, das jährlich neu erscheint.*

*Wenn Ihr Fluglehrer Sie auffordert, diese Materialien neu zu erwerben, obwohl die alten noch wie neu aussehen, ist das keine böse Absicht. Es ist nach den amerikanischen Ausbildungsrichtlinien nicht gestattet, Flugstunden bzw. eine Prüfung mit abgelaufenen Unterlagen zu bestreiten.*

### **Sprechfunk**

*Der Sprechfunk ist für die meisten ausländischen Piloten eine besondere Herausforderung. Wer sich damit etwas intensiver auseinandersetzen will, dem werden die folgenden Bücher empfohlen, die man online als pdf erwerben kann:*

*VFR-Sprechfunk: <https://pilotworkshop.com/products/vfr-communication/>*

*IFR-Sprechfunk: <https://pilotworkshop.com/products/ifr-communication/>*

### **Anerkennung ausländischer Flugstunden**

Wenn Sie bereits eine EASA-Lizenz haben und nun die entsprechende „stand alone FAA-Berechtigung“ erwerben wollen, müssen Sie die vollständige Prüfung in Theorie und Praxis ablegen. D.h. auch wenn Sie schon einen EASA-PPL, CPL, ATP bzw. ein IR haben, werden Sie wie ein Flugschüler behandelt, der diese Berechtigung erstmals erwirbt, mit dem Unterschied, dass Ihre vorhandene Ausbildung angerechnet werden kann. Wenn es um die Anerkennung ausländischer Flugstunden geht, sind die Amerikaner großzügiger als die europäischen Luftfahrtbehörden. Allerdings wird oft übersehen, dass es auch dabei einige Besonderheiten zu beachten gibt und eine bestimmte Form einzuhalten ist. Da es hierzu häufig Diskussionen gibt, haben wir nachfolgend auszugsweise die wichtigsten Regeln aus der amerikanischen Ausbildungsrichtlinie, dem Part 61, zusammengestellt.

**Die Anerkennung ausländischer Flugstunden ist in FAR § 61.41 geregelt. Dort heisst es:**

(a) A person may credit flight training toward the requirements of a pilot certificate or rating issued under this part, if that person received the training from:

(1) A flight instructor of an Armed Force in a program for training military pilots of either—

(i) The United States; or

**(ii) A foreign contracting State to the Convention on International Civil Aviation.**

**(2) A flight instructor who is authorized to give such training by the licensing authority of a foreign contracting State to the Convention on International Civil Aviation, and the flight training is given outside the United States.**

**(b) A flight instructor described in paragraph (a) of this section is only authorized to give endorsements to show training given.**

*D.h. Flugstunden, die vom Fluglehrer eines ICAO-Mitgliedsstaates außerhalb der USA erteilt wurden, können angerechnet werden. Der Fluglehrer darf allerdings nur die reine Flugstunde mit einem Endorsement bestätigen. Endorsements, die zu weiteren Handlungen berechtigen, wie z.B. Soloflüge, das Ablegen von Prüfungen usw. dürfen nur durch einen FAA-CFI ausgestellt werden.*

*Dabei ist zu beachten: Ein Fluglehrer, der nur eine Lehrberechtigung für den LAPL oder die Sportpilotenberechtigung hat, ist kein Fluglehrer im Sinne der ICAO. D.h. entsprechende Flugstunden werden nicht anerkannt.*

**§ 61.51 beschreibt, wie Flugstunden bestätigt sein müssen, die für eine US-Ausbildung anerkannt werden können:**

**§61.51 Pilot logbooks.**

(a) *Training time and aeronautical experience.* Each person must document and record the following time in a manner acceptable to the Administrator:

- (1) Training and aeronautical experience used to meet the requirements for a certificate, rating, or flight review of this part.
- (2) The aeronautical experience required for meeting the recent flight experience requirements of this part.

(b) *Logbook entries.* For the purposes of meeting the requirements of paragraph (a) of this section, each person must enter the following information for each flight or lesson logged:

(1) General—

(i) Date.

(ii) Total flight time or lesson time.

(iii) Location where the aircraft departed and arrived, or for lessons in a full flight simulator or flight training device, the location where the lesson occurred.

(iv) Type and identification of aircraft, full flight simulator, flight training device, or aviation training device, as appropriate.

(v) The name of a safety pilot, if required by §91.109 of this chapter.

(2) Type of pilot experience or training—

(i) Solo

(ii) Pilot in command.

(iii) Second in command.

(iv) Flight and ground training received from an authorized instructor.

(v) Training received in a full flight simulator, flight training device, or aviation training device from an authorized instructor.

(3) Conditions of flight—

- (i) Day or night.
  - (ii) Actual instrument.
  - (iii) Simulated instrument conditions in flight, a full flight simulator, flight training device, or aviation training device.
  - (iv) Use of night vision goggles in an aircraft in flight, in a full flight simulator, or in a flight training device.
- (c) *Logging of pilot time.* The pilot time described in this section may be used to:
- (1) Apply for a certificate or rating issued under this part or a privilege authorized under this part; or
  - (2) Satisfy the recent flight experience requirements of this part.

Leider führt der § 61.51 zu den häufigsten Problemen. Während der § 61.41 noch großzügig die Anrechnung ausländischer Flugstunden zulässt, schreibt der § 61.51 genau vor, wie diese dokumentiert sein müssen und leider sind solche Logbucheinträge, zumindest in Deutschland während der Ausbildung nicht üblich. Ihnen bleibt daher nichts weiter übrig, als sich die, für die angestrebte Lizenz relevanten Logbucheinträge nochmals durch Ihren Fluglehrer in der o.g. Form in Ihrem Logbuch bestätigen zu lassen.

Wem kein entsprechender Nachweis möglich ist, der muss leider die vorgeschriebenen Lehrerstunden nochmals in den USA fliegen, also für den PPL z.B. 20 Stunden, da dann nur die Solostunden angerechnet werden können.

*Ferner ist zu beachten:*

- *Solostunden zählen nur, wenn Sie der einzige Insasse im Flugzeug waren, also keine Passagiere befördert haben.*
- *PIC Stunden zählen in den USA auch mit Fluglehrer, solange Sie das Flugzeug selber steuern, also z.B. auch Stunden mit Fluglehrer während der IFR Ausbildung, allerdings*
- *IFR-Stunden zählen nur, wenn sie als actual IMC oder simulated unter der Blindflughäube (Hood) geloggt sind. Flugstunden mit IFR-Flugplan, die in VMC geflogen wurden, zählen nach US-Recht nicht als IFR-Stunden.*

Nachfolgend finden Sie eine Zusammenstellung, welche Stunden für die einzelnen Berechtigungen durch Endorsements nachzuweisen sind oder anderenfalls vor Ort nochmals mit einem Fluglehrer zu fliegen sind:

### **§61.109 Aeronautical experience. (PPL airplane single engine rating)**

- (a) *For an airplane single-engine rating.* Except as provided in paragraph (k) of this section, a person who applies for a private pilot certificate with an airplane category and single-engine class rating must log at least 40 hours of flight time that includes at least 20 hours of flight training from an authorized instructor and 10 hours of solo flight training in the areas of operation listed §61.107(b)(1) of this part, and the training must include at least—
- (1) 3 hours of cross-country flight training in a single-engine airplane;

- (2) Except as provided in §61.110 of this part, 3 hours of night flight training in a single-engine air plane that includes—
  - (i) One cross-country flight of over 100 nautical miles total distance; and
  - (ii) 10 takeoffs and 10 landings to a full stop (with each landing involving a flight in the traffic pattern) at an airport.
- (3) 3 hours of flight training in a single-engine airplane on the control and maneuvering of an air plane solely by reference to instruments, including straight and level flight, constant airspeed, climbs and descents, turns to a heading, recovery from unusual flight attitudes, radio communications, and the use of navigation systems/facilities and radar services appropriate to instrument flight;
- (4) 3 hours of flight training with an authorized instructor in a single-engine airplane in preparation for the practical test, which must have been performed within the preceding 2 calendar months from the month of the test; and
- (5) 10 hours of solo flight time in a single-engine airplane, consisting of at least—
  - (i) 5 hours of solo cross-country time;
  - (ii) One solo cross country flight of 150 nautical miles total distance, with full-stop landings at three points, and one segment of the flight consisting of a straight-line distance of more than 50 nautical miles between the takeoff and landing locations; and
  - (iii) Three takeoffs and three landings to a full stop (with each landing involving a flight in the traffic pattern) at an airport with an operating control tower

### **§61.65 Instrument rating requirements.**

- (d) *Aeronautical experience for the instrument-airplane rating.* A person who applies for an instrument-airplane rating must have logged:
  - (1) Except as provided in paragraph (g) of this section, 50 hours of cross-country flight time as pilot in command, of which 10 hours must have been in an airplane; and
  - (2) Forty hours of actual or simulated instrument time in the areas of operation listed in paragraph (c) of this section, of which 15 hours must have been received from an authorized instructor who holds an instrument-airplane rating, and the instrument time includes:
    - (i) Three hours of instrument flight training from an authorized instructor in an airplane that is appropriate to the instrument-airplane rating within 2 calendar months before the date of the practical test; and
    - (ii) Instrument flight training on cross country flight procedures, including one cross country flight in an airplane with an authorized instructor, that is performed under instrument flight rules, when a flight plan has been filed with an air traffic control facility, and that involves—
      - (A) A flight of 250 nautical miles along airways or by directed routing from an air traffic control facility;
      - (B) An instrument approach at each airport; and
      - (C) Three different kinds of approaches with the use of navigation system

### **§61.129 Aeronautical experience (CPL)**

- (a) *For an airplane single-engine rating.* Except as provided in paragraph (i) of this section, a person who applies for a commercial pilot certificate with an airplane category and single-engine class rating must log at least 250 hours of flight time as a pilot that consists of at least:
- (1) 100 hours in powered aircraft, of which 50 hours must be in airplanes.
  - (2) 100 hours of pilot-in-command flight time, which includes at least—
    - (i) 50 hours in airplanes; and
    - (ii) 50 hours in cross-country flight of which at least 10 hours must be in airplanes.
  - (3) 20 hours of training on the areas of operation listed in §61.127(b)(1) of this part that includes at least—
    - (i) Ten hours of instrument training using a view-limiting device including attitude instrument flying, partial panel skills, recovery from unusual flight attitudes, and intercepting and tracking navigational systems. Five hours of the 10 hours required on instrument training must be in a single engine airplane;
    - (ii) 10 hours of training in a complex airplane, a turbine-powered airplane, or a technically advanced airplane (TAA) that meets the requirements of paragraph (j) of this section, or any combination thereof. The airplane must be appropriate to land or sea for the rating sought;
    - (iii) One 2-hour cross country flight in a single engine airplane in daytime conditions that consists of a total straight-line distance of more than 100 nautical miles from the original point of departure;
    - (iv) One 2-hour cross country flight in a single engine airplane in nighttime conditions that consists of a total straight-line distance of more than 100 nautical miles from the original point of departure; and
    - (v) Three hours in a single-engine airplane with an authorized instructor in preparation for the practical test within the preceding 2 calendar months from the month of the test.
  - (4) Ten hours of solo flight time in a single engine airplane or 10 hours of flight time performing the duties of pilot in command in a single engine airplane with an authorized instructor on board (either of which may be credited towards the flight time requirement under paragraph (a)(2) of this section), on the areas of operation listed under §61.127(b)(1) that include—

### ***Teil 3: Anmeldung für Theorieprüfungen***

Alle Theorieprüfungen schreiben Sie direkt in der Flugschule am Computer.

Theorieunterricht und Prüfungsreifen müssen durch ein Endorsement bestätigt werden (entfällt beim Instrument Foreign Pilot knowledge exam). Nach dem erfolgreichen Durcharbeiten eines Homestudylehrganges erhalten Sie dieses Endorsement automatisch per E-Mail. Wenn Sie sich ohne einen anerkannten Homestudylehrgang vorbereiten, müssen Sie vor Ort noch etwas Theorieunterricht durch Ihren Fluglehrer erhalten, der Ihnen dann das Endorsement ausstellt \*)

Während die Prüfungsanmeldung bisher einfach am Counter der Flugschule erledigt wurde, ist seit dem 1.2.2020 ein elektronisches Verfahren vorgeschrieben:

Zunächst registrieren Sie sich bei IACRA, <https://iacra.faa.gov/IACRA/SelectRoles.aspx>

Das Verfahren ist ähnlich wie im Teil 1 Punkt D beschrieben.

Anschließend gehen Sie auf die Webseite <https://faa.psiexams.com/faa/login>

Dort registrieren Sie sich für die Prüfung, vereinbaren den Termin und bezahlen per Kreditkarte die Prüfungsgebühr von 170 USD.

Zur Terminvereinbarung wählen Sie den Zip Code 32095. Dann erscheinen verschiedene Flugschulen und Sie wählen die Florida Aviation Career Training, Inc.

**Es werden keine Prüfungen am Freitag und Sonntag abgenommen.**

## Anhang

### Fliegerärzte in Europa

#### AMEs Located in the Country of FRANCE

Name	City, State, Zip
STEPHANE CHAPENOIRE MD	BORDEAUX, FRANCE 33000
ALAIN CORNAC MD	AUCAMVILLE, FRANCE 31140
JOHN M DAX MD	PARIS, FRANCE 75116
RENE JEAN GERMA MD	PARIS, FRANCE 75007
JEAN F GROSS MD	PARIS, FRANCE 75015
JOELLE HERAIL MD	LE BOURGET, FRANCE 93350
CHARLES KAMDOUM MD	ORRY LA VILLE, FRANCE 60560
ALBANE LEPOYVRE MD	TRENBAY EN FRANCE, FRANCE 95703
JEAN GEORGES MOUCHARD MD	TOULOUSE BLAGNAC, FRANCE 31700
ALAIN MARTIN ST LAURENT MD	PARIS, FRANCE 75007
BERNARD TOURET MD	NICE, FRANCE 06000

#### AMEs Located in the Country of SWITZERLAND

Name	City, State, Zip
ALEXIS LOUIS HYDE MD	GENEVE, SWITZERLAND 1208
JEAN-OSCAR MEILE MD	MELIDE, SWITZERLAND 6815
SEVERIN MUFF MD	ZURICH-FLUGHAFEN, SWITZERLAND CH8060
URS NAF MD	TRIMBACH, SOLOTHURN, SWITZERLAND 4632
ULRICH W STOESEL MD	ZURICH AIRPORT, SWITZERLAND CH8058
LEON SZE MD	ZURICH, SWITZERLAND 8001
FREDERIC VILLARD MD	GENEVE, SWITZERLAND 1215

#### AMEs Located in the Country of BELGIUM

Name	City, State, Zip
MARC J DE VUSSER MD	KORTENBERG, BELGIUM B3070
MARC R. DELFORGE MD	CHARLEROI, BELGIUM B6000
ANN MARIE LECHAT MD	KEERBERGEN, BELGIUM 3140
BRIGITTE C MEURIS MD	ZAVENTEM, BELGIUM 1930
PAUL VANDENBOSCH MD	HALLE, BELGIUM B 1500
ERIK O VERTENTEN MD	ANTWERPEN, BELGIUM B2600

#### AMEs Located in the Country of ITALY

Name	City, State, Zip
WILLIAM S. FREILICH MD	MILANO, ITALY 20122

ENRICO G. MALIZIA MD	ROME, ITALY 00198
DOMINIQUE VAN DOORNE MD	ROME, ITALY 001910000

**AMEs Located in the Country of SPAIN**

<b>Name</b>	<b>City, State, Zip</b>
ELISA MUNOZ MD	MADRID, SPAIN 280460000
FRANCISCO RIOS-TEJADA MD	MADRID, SPAIN 280270000

**AMEs Located in the Country of GERMANY**

<b>Name</b>	<b>City, State, Zip</b>
ANDREAS H. ADRIAN MD	HAMM, GERMANY 59063
RAMON BAEUERLE MD	MUHLACKER ENZBERG, GERMANY D75417
THOMAS M. BRAUN MD	BORKUM, GERMANY D26757
EBERHARD BROSI MD	FILDERSTADT, GERMANY 70794
KLAUS H FEES MD	EBSDORFERGRUND, GERMANY D35085
MICHAEL J FLICK MD	MUNCHEN-FLUGHAFEN, GERMANY 85356
PETER W FRANK MD	GROEBENZELL, GERMANY 82194
ANDREAS GABEL MD	FRANKFURT, GERMANY -
JAN GEBHARD MD	HAMBURG, GERMANY 223130000
JUTTA M GERKE-HAGENOW MD	HAMBURG, GERMANY 22415
MARTIN GRAEF MD	KARBEN, GERMANY 61184
ANDREAS K. GROVE MD	SINZHEIM, BADEN-WUERTTEM, GERMANY 76547
VIKTOR HARSCH MD	NEUBRANDENBURG, GERMANY 17033
FRANZ H HAUER MD	DUSSELDORF, GERMANY 405450000
HANS-PETER HEYNE MD	ERLANGEN, GERMANY D91056
UWE H HOENIG MD	MUNICH, GERMANY D80336
BERNHARD HOFF MD	DUSSELDORF, GERMANY 40210
ERNST J HOLLMANN MD	BERLIN, GERMANY 12099
CHRISTINE H. HUBER MD	MUNICH, GERMANY 85325
IRENE M.E. HUFNAGEL MD	FRANKFURT/M, GERMANY D 60311
GUENTHER M KAUL MD	MUNCHEN-FLUGHAFEN, GERMANY D85356
GOETZ A. KLUGE MD	COLOGNE, GERMANY 51170
HANS W KRAUS MD	HAMBURG, GERMANY D-22089
HANS-GERHARD KRAUS MD	ESSEN, GERMANY 452390000
THOMAS KRETZSCHMAR MD	BRILON, GERMANY 59929
PAUL KUKLINSKI MD	FRANKFURT, GERMANY 60549
MICHAEL KULOW MD	HAMBURG, GERMANY 22335
HELMUT LANDGRAF MD	BERLIN, GERMANY 10249

PAUL W LIETHEN MD	TRIER, GERMANY 54290
EBERHARD LOTT MD	BERLIN, GERMANY 14059
RAINER MUTSCHLER MD	SPEYER, GERMANY D-67346
EBERHARD A. W. PETERS MD	BRAUNSCHWEIG, GERMANY D38102
ROLAND QUAST MD	FILDERSTADT, GERMANY 70794
HEIN B. SCHIRROW MD	BERLIN, GERMANY 10711
JUERGEN SCHMIDT-GARVE MD	MUNCHEN, GERMANY 80333
FRIEDHELM E SCHWAN MD	SAARLOUIS, GERMANY 666740
JOERG SIEDENBURG MD	FRANKFURT, GERMANY 60546
NORBERT SIMONS MD	WEIDEN, GERMANY 92637
WERNER L SOEHLMANN MD	KAMP-LINTFORT, GERMANY 47475
UDO STIRNER MD	FRIEDRICHSHAFEN, GERMANY 88046
UWE STUEBEN MD	FRANKFURT AM MAIN, GERMANY 605460000
MATTHIAS J A VON MUELMANN MD	FRANKFURT AM MAIN, GERMANY 605460000
PETER K WEIDEMANN MD	AACHEN, GERMANY 52066
MAXIMILIAN WIESHOLLER MD	OTTO BRUNN, GERMANY 85521
F. CHRISTOPH WONHAS MD	FUERSTENFELDBRUCK, GERMANY 82256

**AMEs Located in the Country of LUXEMBOURG**

<b>Name</b>	<b>City, State, Zip</b>
JEAN BISDORFF MD	LUXEMBOURG, LUXEMBOURG L2540
PIERRE ALEXANDRE KLEIN MD	DIFFERDANGE, LUXEMBOURG L4574

**AMEs Located in the Country of UNITED KINGDOM**

<b>Name</b>	<b>City, State, Zip</b>
ALEXANDER S BENZIE MD	FAIRFORD, GLOUCESTERSHIRE, UNITED KINGDOM GL74AP
DAVID P CRANSTON MD	HARPENDEN, HERTS, UNITED KINGDOM AL53LZ
DAVID DOYLE MD	SCOTLAND, UNITED KINGDOM G614BS
KENNETH EDGINGTON MD	SURREY, UNITED KINGDOM RH67DQ
FOSTER FOSTER-THOMPSON MD	LEAMINGTON SPA, UNITED KINGDOM CV325NR
NICHOLAS H GAMPER MD	CHRISTCHURCH, DORSET, UNITED KINGDOM BH237JN
TERENCE MICHAEL GIBSON MD	SLOUGH, BERKSHIRE, UNITED KINGDOM SL14PG
ANGUS E HICKISH MD	DORSET, UNITED KINGDOM BH238AD

## Florida Aviation Career Training, Inc.

German Office: Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn, Tel.: +49 170 443 1935, drschwahn@fliegen-usa.de

GORDON W HICKISH MD	CHRISTCHURCH, DORSET, UNITED KINGDOM BH238AD
MICHAEL J. HIGGS MD	HAYLE, UNITED KINGDOM TR274PB
DEBORAH H. HOAR MD	BRISTOL, UNITED KINGDOM BS8 2PU
PETER F HOWARTH MD	ABERDEEN, SCOTLAND, UNITED KINGDOM AB219DU
MARTIN F HUDSON MD	GOOSTREY, CHESHIRE, UNITED KINGDOM CW48NU
ROBERT M HUNTER MD	GATWICK, WEST SUSSEX, UNITED KINGDOM RH60YR
RAYMOND V JOHNSTON MD	GATWICK, WEST SUSSEX, UNITED KINGDOM RH60YR
VINCENT J KIELTY MD	NORWICH, UNITED KINGDOM NR33QY
CHRISTOPHER J KING MD	LONDON, UNITED KINGDOM W1G 6NB
JOHN M LUNN MD	LINCOLN, UNITED KINGDOM LN106SQ
DEWI R MORGAN MD	SALISBURY, WILTSHIRE, UNITED KINGDOM SP53RE
PETER K ORTON MD	ESSEX, UNITED KINGDOM CM241RY
IAN C PERRY MD	LONDON, UNITED KINGDOM SP11 8JR
ADRIAN C PILLING MD	DOUGLAS, ISLE OF MAN, UNITED KINGDOM IM23NJ
JOHN PITTS MD	EAST LONDON, ENGLAND, UNITED KINGDOM EC1Y 0UJ
IAN D RAMSAY MD	CHELTENHAM GLOS, UNITED KINGDOM GL504DP
RONALD REISLER MD	MANCHESTER ARPT W CHESHIR, UNITED KINGDOM M905NE
SHEILA STORK MD	SURREY, UNITED KINGDOM GU85BH
DAVID N TALLENT MD	HORLEY, SURREY, UNITED KINGDOM RH6 0AE
FRANKLYN D TREVARTHEN MD	WELWYN, HERTS, UNITED KINGDOM AL60EB
FRANK J.A.M. VOETEN MD	DAVENTRY NORTHAMPTONSHIRE, UNITED KINGDOM NN11 4DY
BRIAN A WALLACE MD	ROYSTON, HERTS, UNITED KINGDOM SG88LB
JAMES T WALLACE MD	BISHOPS STORTFORD, UNITED KINGDOM CM232QT