

Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz

Bundesanzeiger



www.bundesanzeiger.de

ISSN 0720-6100

G 1990

Jahrgang 61

Ausgegeben am Mittwoch, dem 28. Januar 2009

Nummer 14a

**Bekanntmachung
der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten
(Hubschrauber)
(JAR-FCL 2 deutsch)**

Vom 17. November 2008

**Bekanntmachung
der Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten
(Hubschrauber)
(JAR-FCL 2 deutsch)**

Vom 17. November 2008

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt nachstehend die auf der englischen Version JAR-FCL 2 Amendment 6 basierenden Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten (Hubschrauber) (JAR-FCL 2 deutsch) in der Fassung vom 17. November 2008 bekannt.

Bonn, den 17. November 2008

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
M i c k l e r

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT A – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

JAR-FCL 2.001	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen	12
JAR-FCL 2.005	Geltungsbereich	13
JAR-FCL 2.010	Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied	14
JAR-FCL 2.015	Akzeptanz von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen	15
JAR-FCL 2.016	Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden	16
JAR-FCL 2.017	Anerkennungen / Berechtigungen für besondere Zwecke	16
JAR-FCL 2.020	Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt	16
JAR-FCL 2.024	Eintragungen in Lizenzen durch anerkannte Personen	16
JAR-FCL 2.025	Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen	17
JAR-FCL 2.026	Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 3 tätig sind	17
JAR-FCL 2.030	Prüfungsangelegenheiten	17
JAR-FCL 2.035	Flugmedizinische Tauglichkeit	18
JAR-FCL 2.040	Einschränkungen der Tauglichkeit	18
JAR-FCL 2.045	Sonderfälle	19
JAR-FCL 2.050	Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen	19
JAR-FCL 2.055	Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen	20
JAR-FCL 2.060	Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres	21
JAR-FCL 2.065	Ausstellerstaat der Lizenz	21
JAR-FCL 2.070	Hauptwohnsitz	21
JAR-FCL 2.075	Form und Inhalt von Lizenzen	21
JAR-FCL 2.080	Aufzeichnung von Flugzeiten	22

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005	Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen	25
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015	Mindestanforderungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden	28
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015	Umschreibung von PPL(H), die von Nicht-JAA- Mitgliedsstaaten erteilt wurden, in PPL(H) gemäß JAR- FCL	30
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015	Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht-JAA- Mitgliedsstaaten für zeitlich befristete Aufgaben	31
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer PPL(H) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung	32
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(H) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung	32
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer ATPL(H) – Anforderungen für die ergänzende Ausbildung und Prüfung	33
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(H), IR(H) oder ATPL(H)	34
Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055	Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen (FTOs)	35
Anhang 1b zu JAR-FCL 2.055	Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten	40
Anhang 1c zu JAR-FCL 2.055	Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten	40
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055	Ausbildungsbetriebe für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen	42
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.055	Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung	45
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075	Form und Inhalt von Lizenzen	46

ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (HUBSCHRAUBER)

JAR-FCL 2.085	Anforderungen	50
JAR-FCL 2.090	Mindestalter	50

JAR-FCL 2.095	Flugmedizinische Tauglichkeit	50
---------------	-------------------------------	----

ABSCHNITT C – LIZENZ FÜR PRIVATPILOTEN (HUBSCHRAUBER) – PPL(H)

JAR-FCL 2.100	Mindestalter	51
JAR-FCL 2.105	Flugmedizinische Tauglichkeit	51
JAR-FCL 2.110	Rechte und Voraussetzungen	51
JAR-FCL 2.115	Reserviert	51
JAR-FCL 2.120	Flugerfahrung und Anrechnung	51
JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang	51
JAR-FCL 2.130	Theoretische Prüfung	52
JAR-FCL 2.135	Praktische Fähigkeiten	52
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang für PPL(H) – Zusammenfassung	53
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125	Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden	61
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125	Antragsformular für die Registrierung von Ausbildungseinrichtungen	61
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang für den Erwerb einer PPL(H)-Nachtflugqualifikation	61
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135	Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)	63
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135	Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)	66

ABSCHNITT D – LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN (HUBSCHRAUBER) – CPL(H)

JAR-FCL 2.140	Mindestalter	69
JAR-FCL 2.145	Flugmedizinische Tauglichkeit	69
JAR-FCL 2.150	Rechte und Voraussetzungen	69
JAR-FCL 2.155	Flugerfahrung und Anrechnung	69
JAR-FCL 2.160	Theoretische Kenntnisse	70
JAR-FCL 2.165	Flugausbildung	70
JAR-FCL 2.170	Praktische Fähigkeiten	70

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1)	Durchgehende Ausbildung für ATPL(H)/VFR	70
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2)	Durchgehende Ausbildung für CPL(H)	73
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3)	Modulare Ausbildung für CPL(H)	75
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.170	Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)	77
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170	Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)	79

ABSCHNITT E – INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (HUBSCHRAUBER) – IR(H)

JAR-FCL 2.174	Flugmedizinische Tauglichkeit	71
JAR-FCL 2.175	Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung	71
JAR-FCL 2.180	Rechte und Voraussetzungen	71
JAR-FCL 2.185	Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung	71
JAR-FCL 2.190	Flugerfahrung	71
JAR-FCL 2.195	Theoretische Kenntnisse	71
JAR-FCL 2.200	Kenntnisse der englischen Sprache	71
JAR-FCL 2.205	Flugausbildung	72
JAR-FCL 2.210	Praktische Fähigkeiten	72
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200	IR(H) – Kenntnisse der englischen Sprache	73
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205	Modulare Ausbildung für IR(H)	74
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.210	Praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(H)	76

ABSCHNITT F – MUSTERBERECHTIGUNGEN (HUBSCHRAUBER)

JAR-FCL 2.215	Reserviert	81
JAR-FCL 2.220	Musterberechtigungen (H)	81
JAR-FCL 2.225	Erfordernis von Musterberechtigungen	81
JAR-FCL 2.230	Sonderregelungen	81
JAR-FCL 2.235	Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen	81
JAR-FCL 2.240	Musterberechtigungen – Anforderungen	82

JAR-FCL 2.245	Musterberechtigungen – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung	83
JAR-FCL 2.250	Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten – Voraussetzungen	84
JAR-FCL 2.255	Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten – Voraussetzungen	85
JAR-FCL 2.260	Reserviert	85
JAR-FCL 2.261	Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung	85
JAR-FCL 2.262	Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten	86
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Hubschrauber und ATPL (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)	88
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295	Inhalte der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten und die ATPL (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)	91
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240	Inhalte der Ausbildung und der praktischen Prüfung / Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für ein- und mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)	96
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240	Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60m (200 Fuß) (CAT II/III)	101
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3)	Anrechnung von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von Musterberechtigungen	103
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255	Inhalte des genehmigten Vorbereitungslehrganges für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber	104
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a)	Anforderungen an theoretische Kenntnisse für praktische Prüfungen / Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Musterberechtigungen	105
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(b)	Flugausbildung und praktische Prüfung	106
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)	Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Hubschrauber)	108

ABSCHNITT G – LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN (HUBSCHRAUBER) – ATPL(H)

JAR-FCL 2.265	Mindestalter	109
JAR-FCL 2.270	Flugmedizinische Tauglichkeit	109
JAR-FCL 2.275	Rechte und Voraussetzungen	109
JAR-FCL 2.280	Flugerfahrung und Anrechnung	109
JAR-FCL 2.285	Theoretische Kenntnisse	109
JAR-FCL 2.290	Flugausbildung	110
JAR-FCL 2.295	Praktische Fähigkeiten	110
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285	Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(H)/VFR	111

ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (HUBSCHRAUBER)

JAR-FCL 2.300	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Kategorien	112
JAR-FCL 2.305	Lehrberechtigte – Allgemeines	112
JAR-FCL 2.310	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Allgemeines	112
JAR-FCL 2.315	Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Gültigkeitsdauer	113
JAR-FCL 2.320A	Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H)) – Voraussetzungen	113
JAR-FCL 2.320B	FI(H) – Eingeschränkte Rechte	113
JAR-FCL 2.320C	FI(H) – Rechte und Anforderungen	114
JAR-FCL 2.320D	FI(H) – Lehrgang	115
JAR-FCL 2.320E	FI(H) – Praktische Prüfung	115
JAR-FCL 2.320F	FI(H) – Erteilung der Berechtigung	115
JAR-FCL 2.320G	FI(H) – Verlängerung und Erneuerung	115
JAR-FCL 2.330B	TRI(H) – Voraussetzungen	116
JAR-FCL 2.330C	TRI(H) – Lehrgang	116
JAR-FCL 2.330D	TRI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter	116
JAR-FCL 2.330E	TRI(H) – Erteilung der Berechtigung	116
JAR-FCL 2.330F	TRI(H) – Verlängerung und Erneuerung	117

JAR-FCL 2.340A	Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(H)) – Rechte	117
JAR-FCL 2.340B	IRI(H) – Voraussetzungen	117
JAR-FCL 2.340C	IRI(H) – Lehrgang	117
JAR-FCL 2.340D	IRI(H) – Praktische Prüfung	117
JAR-FCL 2.340E	IRI(H) – Erteilung der Berechtigung	118
JAR-FCL 2.340F	IRI(H) – Verlängerung und Erneuerung	118
JAR-FCL 2.350A	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFI(H)) – Rechte	118
JAR-FCL 2.350B	SFI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen	118
JAR-FCL 2.350C	SFI(H) – Lehrgang	119
JAR-FCL 2.350D	SFI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter	119
JAR-FCL 2.350E	SFI(H) – Erteilung der Anerkennung	119
JAR-FCL 2.350F	SFI(H) – Verlängerung und Erneuerung	119
JAR-FCL 2.360A	Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (STI(H)) – Rechte	120
JAR-FCL 2.360B	STI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen	120
JAR-FCL 2.360C	STI(H) – Lehrgang	120
JAR-FCL 2.360D	STI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter	121
JAR-FCL 2.360E	STI(H) – Erteilung der Anerkennung	121
JAR-FCL 2.360F	STI(H) – Verlängerung und Erneuerung	121
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305	Anforderungen an eine besondere Anerkennung für Lehrberechtigte, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in FTOs oder TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten	122
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Hubschrauber) (FI(H))	124
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E	Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))	125
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E	Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))	127

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem oder zwei Piloten, die für Flugbetrieb nach Sichtflugregeln oder Instrumentenflugregeln zugelassen sind (TRI(H))	130
----------------------------	---	-----

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Hubschrauber)(IRI(H))	132
----------------------------	--	-----

ABSCHNITT I – PRÜFER (HUBSCHRAUBER)

JAR-FCL 2.420	Prüfer – Kategorien	134
JAR-FCL 2.425	Prüfer – Allgemeines	134
JAR-FCL 2.430	Prüfer – Gültigkeitsdauer der Anerkennung	135
JAR-FCL 2.435	Prüfer für Flugausbildung (FE(H)) – Rechte	135
JAR-FCL 2.439	Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(H)) – Voraussetzungen	135
JAR-FCL 2.440	(TRE(H)) – Rechte	136
JAR-FCL 2.442	TRE(H) – Verlängerung und Erneuerung	136
JAR-FCL 2.445	Prüfer für Instrumentenflug (IRE(H)) – Voraussetzungen	136
JAR-FCL 2.450	(IRE(H)) – Rechte	136
JAR-FCL 2.452	IRE(H) – Verlängerung und Erneuerung	136
JAR-FCL 2.455	Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFE(H)) – Voraussetzungen	136
JAR-FCL 2.457	SFE(H) – Rechte	136
JAR-FCL 2.459	SFE(H) – Verlängerung und Erneuerung	137
JAR-FCL 2.460	Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(H)) – Voraussetzungen	137
JAR-FCL 2.461	FIE(H) – Rechte	137
JAR-FCL 2.462	FIE(H) – Verlängerung und Erneuerung	137
Anhang 1a zu JAR-FCL 2.425	Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer	138
Anhang 1b zu JAR-FCL 2.425	Standardisierungsanforderungen für Prüfer	139

ABSCHNITT J

ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG THEORETISCHER PRÜFUNGEN FÜR LIZENZEN FÜR CPL(H) UND ATPL(H) SOWIE INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN

JAR-FCL 2.465	Anforderungen	143
---------------	---------------	-----

JAR-FCL 2.470	Inhalt von theoretischen Prüfungen	143
JAR-FCL 2.475	Prüfungsfragen	143
JAR-FCL 2.480	Prüfungsverfahren	143
JAR-FCL 2.485	Pflichten des Bewerbers	144
JAR-FCL 2.490	Bewertungskriterien und Ablauf der Prüfung	144
JAR-FCL 2.495	Gültigkeitszeitraum	144
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470	Theoretische Kenntnisse – ATPL, CPL und IR	145

Abschnitt A – Allgemeine Bestimmungen

JAR-FCL 2.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Alleinflugzeit (Solo flight time):

Die Flugzeit, in der sich ein Flugschüler allein an Bord eines Luftfahrzeuges befindet.

Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot in Command / SPIC):

Die Flugzeit, in der ein Flugschüler die Tätigkeit des verantwortlichen Piloten ausübt und der Lehrberechtigte ihn nur beobachtet und den Flug nicht beeinflusst.

Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten (Dual instruction time):

Die Flugzeit oder Instrumentenbodenzeit, in der eine Person von einem dazu anerkannten Lehrer ausgebildet wird.

Befähigungsüberprüfungen (Proficiency checks):

Der Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung oder Anerkennung gegenüber einem Prüfer einschließlich der mündlichen Kenntnisprüfung, sofern vorgeschrieben oder vom Prüfer für erforderlich gehalten.

Berechtigung (Rating):

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot (Professional pilot):

Ein Pilot mit einer Lizenz (CPL/ATPL), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerbsmäßigen Luftverkehr gestattet.

Erneuerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Renewal of e.g. a rating or approval):

Das Verwaltungsverfahren, das zur Erneuerung einer abgelaufenen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen führt.

Flugsimulator (Flight simulator/FS):

Eine originalgetreue Nachbildung des Hubschraubercockpits, eines bestimmten Modells, einer Bauart, Baureihe oder Serie, einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Eigenschaften und Leistungen des Hubschraubers im Boden- und Flugbetrieb notwendig sind, eines Sichtdarstellungssystems, das eine Darstellung der Außensicht aus dem Cockpit erzeugt und eines

Bewegungssystems, das einen Kräfteindruck vermittelt.

Flugübungsgerät (Flight Training Device/FTD):

Eine originalgetreue Nachbildung der Instrumentierung, Ausrüstung, Instrumentenbretter und Steuerorgane eines speziellen Hubschraubertyps in einem offenen Cockpitbereich oder in einem geschlossenen Cockpit, einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur Darstellung der Eigenschaften des Hubschraubers am Boden und im Flug entsprechend den in das Gerät eingebauten Systemen notwendig sind. Ein Bewegungssystem, das einen Kräfteindruck vermittelt und ein Sichtdarstellungssystem sind nicht erforderlich (siehe JAR-STD-2H).

Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (Flight and Navigation Procedures Trainer/FNPT):

Ein Übungsgerät, das ein Cockpit einschließlich der gesamten Ausrüstung und Computerprogramme, die zur wirklichkeitsnahen Darstellung der Eigenschaften eines Hubschraubers im Flug notwendig sind, umfasst (siehe JAR-STD-3H).

Flugzeit (Flight time):

Bezeichnet die Zeit zwischen dem erstmaligen Drehen der Rotorblätter bis zum Absetzen und dem nachfolgenden Stillstand des Rotors (Blockzeit).

Hubschrauber mit einem Piloten (Single-pilot helicopter):

Hubschrauber mit einer durch die Musterzulassung vorgeschriebenen Mindestflugbesatzung von einem Piloten.

Hubschrauber mit zwei Piloten (Multi-pilot helicopter):

Hubschrauber, für deren Betrieb nach dem Flughandbuch oder dem Luftverkehrsbetrieberschein ein Kopilot erforderlich ist.

Instrumentenbodenzeit (Instrument ground time):

Die Zeit, in der ein Pilot eine Ausbildung im simulierten Instrumentenflug in synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Training Devices/STDs) erhält.

Instrumentenflugzeit (Instrument flight time):

Die Zeit, in der ein Pilot ein Luftfahrzeug ausschließlich nach Instrumenten führt.

Instrumentenzeit (Instrument time):

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

JAA-Mitgliedsstaat (JAA Member State):

Der in den Bestimmungen JAR-FCL 1, 2 und 4 verwendete Begriff „JAA-Mitgliedsstaat“ oder „Voll-Mitglied“, bezieht sich auf den oder die Staaten, die gemäß § 28 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) vom Luftfahrt-Bundesamt bekannt gemacht wurden.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges) (Category of an aircraft):

Die Einteilung von Luftfahrzeugen nach bestimmten grundlegenden Eigenschaften, z.B. Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug, Freiballon.

Kopilot (Co-pilot):

Ein Pilot, der nicht als verantwortlicher Pilot einen Hubschrauber mit zwei Piloten führt. Ausgenommen sind Piloten, die sich ausschließlich zu ihrer Flugausbildung für eine Lizenz oder Berechtigung an Bord befinden.

Muster (eines Luftfahrzeuges) (Type of aircraft):

Alle Luftfahrzeuge desselben Grundmusters, einschließlich sämtlicher Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Handhabung, Flugeigenschaften oder Zusammensetzung der Flugbesatzung haben.

Nacht (Night):

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder jeder andere Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, der von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

Privatpilot (Private pilot)

Ein Pilot mit einer Lizenz, die eine fliegerische Tätigkeit im gewerbsmäßigen Luftverkehr nicht zulässt.

Praktische Prüfungen (Skill tests):

Der Nachweis der fliegerischen Befähigung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gegenüber dem Prüfer, einschließlich der mündlichen Kenntnisprüfung sofern vorgeschrieben oder von dem Prüfer für erforderlich gehalten.

Synthetisches Flugübungsgerät (Synthetic Training Device/STD):

Ein Übungsgerät, das entweder ein Flugsimulator (FS), ein Flugübungsgerät (FTD) oder ein Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (FNPT) ist.

Umschreibung (einer Lizenz) (Conversion of a licence):

Die Erteilung einer Lizenz gemäß JAR-FCL auf der Grundlage einer Lizenz eines Staates, der kein Mitglied der JAA ist (Nicht-JAA-Mitgliedsstaat).

Verlängerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung) (Revalidation of e.g. a rating or approval):

Das Verwaltungsverfahren zur Verlängerung einer noch gültigen Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Vollmitglied (JAA full member state):

Siehe unter JAA-Mitgliedsstaat.

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-crew cooperation):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.

JAR-FCL 2.005 Geltungsbereich

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

(a) Allgemeines

(1) Die Bestimmungen der JAR-FCL¹ gelten für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen. Die Einzelheiten zur Anwendung dieser Bestimmungen richten sich nach dem Stand von Wissenschaft und Technik. Sie werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Form akzeptierter Nachweisverfahren bekannt gegeben.

(2) (i) Werden in den Bestimmungen der JAR-FCL Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse genannt, sind dabei solche gemäß JAR-FCL gemeint. In allen anderen Fällen werden diese Dokumente näher bestimmt, z. B. als Lizenzen gemäß den Regelungen der ICAO oder nationale Lizenzen.

(ii) Werden in den Bestimmungen Anforderungen an die Flugerfahrung genannt, handelt es sich dabei, sofern nicht anders festgelegt, um

¹ Die in dieser Bekanntmachung enthaltenen Verweisungen auf andere JAR-Bestimmungen beziehen sich stets auf die entsprechenden Bestimmungen der JAR deutsch.

Flugstunden auf Hubschraubern. Wird im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen auf JAA-Mitgliedsstaaten verwiesen, so sind damit Staaten gemeint, die Vollmitglied der JAA sind.

(3) Wird im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen auf JAA-Mitgliedsstaaten verwiesen, so sind damit Staaten gemeint, die Vollmitglied der JAA sind.

(4) Alle in JAR-FCL genannten synthetischen Flugübungsgeräte, die anstelle eines Luftfahrzeuges zu Ausbildungs-, Prüfungs- und Überprüfungs Zwecken eingesetzt werden, müssen im Hinblick auf die durchzuführenden Übungen in Übereinstimmung mit JAR-STD(H) qualifiziert und von der zuständigen Stelle für den Nutzer anerkannt sein.

(5) Wird in den Bestimmungen der JAR-FCL auf Flugzeuge verwiesen, so sind, soweit nicht anders festgelegt, Ultraleichtflugzeuge nach der jeweiligen nationalen Begriffsbestimmung ausgeschlossen.

(6) Lizenzen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden, ausgenommen Ausbildungen gemäß JAR-FCL 2.055(a)(1), müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die Rechte der Lizenz auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt sind.

(7) Berechtigungen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden, ausgenommen Ausbildungen gemäß JAR-FCL 2.055(a)(1), müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die Rechte der Lizenz auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt sind.

(b) *Übergangsbestimmungen*

(1) Die Bestimmungen über die Lizenzierung von Piloten (Hubschrauber) vom 15. April 2003 können weiterhin angewendet werden auf die Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen und Anerkennungen, wenn die entsprechende Ausbildung vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen begonnen wurde und einschließlich der geforderten Prüfungen vor dem 1. November 2010 abgeschlossen ist.

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(4) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(5) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(c) *Beibehaltung bestehender Anerkennungen als Prüfer*

Eine Beibehaltung oder Verlängerung bestehender Anerkennungen als Prüfer für Personen, die lediglich im Besitz einer Privatpilotenlizenz sind und ausschließlich praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb oder die Verlängerung/Erneuerung der Musterberechtigung für ein- und zweimotorige Hubschraubermuster mit einem Piloten durchführen, kann nach Ermessen der zuständigen Stelle erfolgen. Diese Prüfer dürfen lediglich Bewerber prüfen/überprüfen, deren Lizenzführende Stelle eine Stelle gemäß § 22 LuftVZO ist.

JAR-FCL 2.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied

(a) *Lizenz und Berechtigung*

(1) Auf zivilen, in einem JAA-Mitgliedsstaat eingetragenen Hubschraubern dürfen nur Personen als Flugbesatzungsmitglieder tätig werden, die eine gültige, den durchzuführenden Aufgaben entsprechende Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 2 oder einen Flugauftrag gemäß JAR-FCL 2.085 oder eine besondere Anerkennung gemäß JAR-FCL 2.230 besitzen. Die Lizenz muss erteilt worden sein von:

(i) einem Mitgliedsstaat der JAA oder

(ii) einem anderen Mitgliedsstaat der ICAO. In diesem Fall muss die Lizenz gemäß JAR-FCL 2.015(b) oder (c) anerkannt worden sein.

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(4) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(b) *Ausübung der Rechte*

Der Inhaber einer Lizenz, Berechtigung oder Anerkennung darf nur die damit verbundenen Rechte ausüben.

(c) *Rechtsmittel, rechtliche Durchsetzbarkeit*

(1) Die zuständige Stelle kann jederzeit auf eingelegte Rechtsmittel reagieren, die Rechte einer von ihr erteilten Lizenz einschränken, widerrufen oder deren Ausübung vorübergehend untersagen, wenn festgestellt wird, dass der Bewerber oder Lizenzinhaber die Anforderungen der JAR-FCL, der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) oder Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) nicht oder nicht mehr erfüllt.

(2) Wird festgestellt, dass der Inhaber einer von einem anderen JAA-Mitgliedsstaat erteilten Lizenz gemäß JAR-FCL oder Bewerber um eine solche die Anforderungen der JAR-FCL oder anderer deutscher Vorschriften in deren Geltungsbereich nicht oder nicht mehr erfüllt, ist der Ausstellerstaat zu informieren. In Übereinstimmung mit anderen deutschen Vorschriften kann aus Sicherheitsgründen angeordnet werden, dass der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche, der beim Ausstellerstaat aus den oben genannten Gründen ordnungsgemäß gemeldet wurde, weder in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Hubschrauber führt noch innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland als Pilot tätig wird.

JAR-FCL 2.015 Akzeptanz von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015)

(a) *Von JAA-Mitgliedsstaaten ausgestellte oder erteilte Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse*

(1) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(2) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(b) *Von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilte Lizenzen*

(1) Von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilte Lizenzen können gemäß LuftVZO für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Hubschraubern in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 anerkannt werden.

(2) Die Gültigkeitsdauer für die Anerkennung einer Lizenz für beruflich tätige Piloten und einer Lizenz für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung darf, beginnend mit dem Datum an dem die Anerkennung erteilt wurde, längstens ein Jahr betragen, vorausgesetzt, die zugrunde liegende Lizenz ist weiterhin gültig. Die Anerkennung kann erneut für die Gültigkeitsdauer von einem Jahr nach Ablauf der vorherigen Anerkennung ausgestellt werden, vorausgesetzt, die Verlängerung/Erneuerung der zutreffenden Berechtigung und des Tauglichkeitszeugnisses erfolgte gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL deutsch und die zugrunde liegende Lizenz ist weiterhin gültig.

(3) Die Bestimmungen des Absatzes (1) und (2) sind nicht anzuwenden, wenn in einem JAA-Mitgliedsstaat eingetragene Hubschrauber an einen Halter aus einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat vermietet werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Halterstaat für den Zeitraum der Vermietung die Verantwortung für die technische oder betriebliche Überwachung nach JAR-OPS 3.165 übernommen hat. Die Lizenzen der Flugbesatzungen des Halters aus dem Nicht-JAA-Staat können nach dem Ermessen der zuständigen Stelle anerkannt werden, sofern die mit der Anerkennung erteilten Rechte auf den Vermietungszeitraum und auf bestimmte Hubschrauber in festgelegten betrieblichen Einsätzen beschränkt sind, an denen JAA-Luftfahrtunternehmen weder direkt noch indirekt durch Anmietung eines Hubschraubers mit Besatzung oder durch ein anderes wirtschaftliches Überkommen beteiligt ist.

(4) In Fällen, in denen eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilte Pilotenlizenz anerkannt werden soll, damit der Pilot in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015 für eine begrenzte Zeit bestimmte Aufgaben erfüllen kann, kann die zuständige Stelle eine solche Lizenz anerkennen, ohne dass der Inhaber die Voraussetzungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 erfüllt.

(c) *Umschreibung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden*

(1) Eine Lizenz für beruflich tätige Piloten oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilt

wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz umgeschrieben werden, sofern mit dem jeweiligen Staat eine entsprechende Vereinbarung besteht. Eine solche Vereinbarung ist auf der Grundlage der Gegenseitigkeit zu treffen und muss sicherstellen, dass ein gleichwertiger Sicherheitsstandard bezüglich Ausbildungs- und Prüfungsbestimmungen besteht. Jede getroffene Vereinbarung wird, wie festgelegt, in regelmäßigen Abständen von den beteiligten Staaten überprüft. Auf einer Lizenz, die nach einer solchen Vereinbarung umgeschrieben wurde, ist der Nicht-JAA-Staat vermerkt, der die zugrunde liegende Lizenz erteilt hat. Andere JAA-Mitgliedsstaaten sind nicht verpflichtet, eine solche Lizenz zu akzeptieren.

(2) Eine Lizenz für Privatpiloten, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz für Hubschrauber mit einem Piloten umgeschrieben werden, sofern die Anforderungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015 erfüllt sind.

(d) Wenn die zuständige Stelle eine Lizenz ausstellt, die von JAR-FCL abweicht, ist dies auf der Lizenz unter Punkt XIII zu vermerken.

JAR-FCL 2.016 Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden

(a) Der Bewerber für eine JAR-FCL-Lizenz (H) und, sofern zutreffend, einer Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating/IR(H)), der bereits im Besitz einer gleichwertigen, von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilten Lizenz ist, muss alle Bestimmungen der JAR-FCL erfüllen. Die Anforderungen an die Dauer der Ausbildung, Anzahl der Unterrichtsstunden der theoretischen sowie der praktischen Ausbildung können jedoch geringer sein.

Erleichterungen können von der zuständigen Stelle anhand der Empfehlung eines geeigneten Ausbildungsbetriebes gewährt werden.

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(c) Der Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten ATPL(H), der die Anforderungen an die Flugerfahrung von 1000 Stunden als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 erfüllt, kann von der Forderung befreit werden, vor der theoretischen und praktischen Prüfung eine genehmigte Ausbildung zu absolvieren, vorausgesetzt, dass sei-

ne Lizenz eine gültige Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten als verantwortlicher Pilot für den in der praktischen Prüfung zum Erwerb der ATPL(H) zu verwendenden Hubschrauber gemäß JAR-FCL 2.295 beinhaltet.

JAR-FCL 2.017 Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke

Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke in Verbindung mit einer Lizenz (z.B. Fliegen unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen, Sprühflüge, Fliegen im Gebirge, Löschflüge etc.) können von der zuständigen Stelle in Übereinstimmung mit den nationalen Bestimmungen der LuftPersV für die ausschließliche Verwendung innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland erteilt werden. Die Verwendung einer solchen Anerkennung/Berechtigung im Hoheitsgebiet eines anderen JAA-Mitgliedsstaates bedarf der vorherigen Genehmigung des oder der betroffenen Staaten, es sei denn, es besteht ein bilaterales Abkommen.

JAR-FCL 2.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt (Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

Antrag auf Anrechnung:

Erster Satz ist nicht Bestandteil der Bestimmungen

Die Anrechnung von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß JAR-FCL liegt im Ermessen der zuständigen Stelle. Die Rechte solcher Lizenzen sind bis zur Erfüllung der Voraussetzungen des Anhanges 1 zu JAR-FCL 2.005 auf im Ausstellerstaat eingetragene Hubschrauber zu beschränken.

JAR-FCL 2.024 Eintragungen in Lizenzen durch anerkannte Personen

(a) Eintragungen unter Punkt XII auf der Rückseite der Lizenz über den Fortbestand der Fähigkeiten dürfen nur durch die von der gemäß § 22 LuftVZO zuständigen Stelle dafür anerkannten Personen vorgenommen werden. Änderungen der eingetragenen Berechtigun-

gen werden nur durch die gemäß § 22 Luft-VZO zuständige Stelle vorgenommen.

(b) Eintragungen unter Punkt XIII auf der Rückseite der Lizenz über die Sprachkenntnisse des Lizenzinhabers können neben den zuständigen Stellen auch von den in § 125a Abs.1 der Verordnung über Luftfahrtpersonal genannten Stellen vorgenommen werden.

JAR-FCL 2.025 Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen

(a) Der Inhaber einer Lizenz darf die Rechte einer erteilten Lizenz oder Berechtigung nur dann ausüben, wenn er die entsprechenden Anforderungen der JAR-FCL erfüllt.

(b) Gültigkeit der Lizenz und Verlängerung der Berechtigung

(1) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen und das Tauglichkeitszeugnis bestimmt.

(2) Bei der Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung kann die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer der Berechtigung bis zum Ende des Monats ausdehnen, in dem die Gültigkeit andernfalls ablaufen würde. Dieses Datum bleibt das Ablaufdatum der Berechtigung.

(c) Die Lizenz wird für längstens 5 Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Lizenz von der zuständigen Stelle in folgenden Fällen neu ausgestellt:

(1) beim Ersterwerb sowie bei der Erneuerung einer Berechtigung

(2) wenn unter Punkt XII der Lizenz kein Platz für weitere Eintragungen zur Verfügung steht

(3) aus verwaltungstechnischen Gründen

(4) nach Ermessen der zuständigen Stelle bei Verlängerung einer Berechtigung.

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Stelle in die neu ausgestellte Lizenz übernommen.

Der Lizenzinhaber hat bei der zuständigen Stelle einen Antrag auf Neuausstellung der Lizenz zu stellen.

Der Antrag muss mit den erforderlichen Unterlagen eingereicht werden.

JAR-FCL 2.026 Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 3 tätig sind

(a) Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens drei Starts, drei Platzrunden und drei Landungen als steuernder Pilot des gleichen Musters oder in einem Flugsimulator des zu verwendenden Hubschraubermusters durchgeführt hat

und

(b) ein Kopilot darf als Pilot am Steuer eines Hubschraubers bei der Beförderung von Fluggästen nur dann tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen als steuernder Pilot auf einem Hubschrauber des gleichen Musters oder in einem Flugsimulator des zu verwendenden Hubschraubermusters durchgeführt hat.

(c) Der Inhaber einer Lizenz, die keine gültige Instrumentenflugberechtigung (Hubschrauber) beinhaltet, darf als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern bei der Beförderung von Fluggästen bei Nacht nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens einen Start und eine Landung gemäß JAR-FCL 2.026(a) bei Nacht durchgeführt hat.

JAR-FCL 2.030 Prüfungsangelegenheiten

(a) *Anerkennung von Prüfern*

Die zuständige Stelle bestimmt zuverlässige und ausreichend qualifizierte Personen und erteilt diesen die Anerkennung, in ihrem Auftrag praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen. Die Mindestanforderungen für Prüfer sind in JAR-FCL 2 (Hubschrauber), Abschnitt I, Prüfer, enthalten. Jeder Prüfer wird von der zuständigen Stelle über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) *Anzahl der Prüfer*

Die zuständige Stelle bestimmt die Anzahl der von ihr benötigten Prüfer unter Berücksichtigung der Anzahl und geografischen Verteilung der von ihr betreuten Piloten.

(c) *Bekanntgabe der Prüfer*

(1) Die zuständige Stelle führt eine Liste aller Prüfer, aus der hervorgeht, für welche Kategorien diese eine Anerkennung besitzen. Diese Liste wird den Ausbildungsbetrie-

ben für Flugausbildung (FTOs), Ausbildungsbetrieben für Musterberechtigungen (TRTOs) oder registrierten Ausbildungseinrichtungen zugänglich gemacht. Die zuständige Stelle legt fest, auf welcher Grundlage den Prüfern die Durchführung einer praktischen Prüfung zugewiesen wird.

(2) Die zuständige Stelle bestimmt den oder die Prüfer zur Durchführung der praktischen Prüfung für den Erwerb einer ATPL(H).

(d) Prüfer dürfen bei Bewerbern, die von ihnen selbst für die betreffende Lizenz oder Berechtigung ausgebildet wurden, keine Prüfung abnehmen, es sei denn, es liegt die ausdrückliche schriftliche Zustimmung der zuständigen Stelle vor.

(e) *Voraussetzungen für die Teilnahme an einer praktischen Prüfung*

Vor der Teilnahme an einer praktischen Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung muss der Bewerber die zugehörige theoretische Prüfung bestanden haben. Für Bewerber, die eine durchgehende Ausbildung absolvieren kann die zuständige Stelle Ausnahmen gewähren. Die Ausbildung für die zugehörige theoretische Prüfung muss in jedem Fall vor der Teilnahme an der praktischen Prüfung abgeschlossen worden sein. Mit Ausnahme von praktischen Prüfungen für den Erwerb der ATPL(H) müssen Bewerber für die praktische Prüfung von dem/der die Ausbildung verantwortlichen Ausbildungsbetrieb/Person vorgeschlagen werden.

JAR-FCL 2.035 Flugmedizinische Tauglichkeit

(a) *Tauglichkeit*

Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses muss geistig und körperlich tauglich sein, um die Rechte der jeweiligen Lizenz sicher ausüben zu können.

(b) *Tauglichkeitszeugnis*

Der Inhaber einer Lizenz oder Bewerber um eine solche muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Luftverkehrszulassungsordnung ausgestellt wurde und den Rechten der jeweiligen Lizenz entspricht.

(c) *Flugmedizinische Verfahrensweisen*

Nach dem vollständigen Abschluss einer Tauglichkeitsuntersuchung muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich, tauglich mit

Auflagen oder untauglich ist. Der flugmedizinische Sachverständige (Authorised Medical Examiner/AME) muss einen Bewerber über gesundheitliche Störungen informieren, die zu einer Einschränkung einer Flugausbildung oder der Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte führen.

JAR-FCL 2.040 Einschränkungen der Tauglichkeit

(a) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf die mit seiner Lizenz, Berechtigung oder Anerkennung verbundenen Rechte nicht ausüben, wenn er eine Einschränkung seiner Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an der sicheren Ausübung dieser Rechte ergeben könnten.

(b) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen dürfen keine verschreibungspflichtigen oder nicht verschreibungspflichtigen Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn sie sich nicht absolut sicher sind, dass die Arzneimittel oder Behandlungen sie in der sicheren Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nicht beeinträchtigen. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist der Rat eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen. Weitere Informationen können der JAR-FCL 3 entnommen werden.

(c) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 haben in folgenden Fällen unverzüglich den Rat eines flugmedizinischen Zentrums oder eines flugmedizinischen Sachverständigen einzuholen:

(1) Ambulanz- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden

oder

(2) nach einem chirurgischen Eingriff oder einer sonstigen invasiven Maßnahme

oder

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Arzneimitteln

oder

(4) wenn das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich wird.

(d) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen, die

(1) unter einer erheblichen Verletzung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied nicht zulässt

oder

(2) unter einer Erkrankung leiden, die eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied für mindestens 21 Tage nicht zulässt

oder

(3) schwanger sind,

haben ein flugmedizinisches Zentrum oder einen flugmedizinischen Sachverständigen über die Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über die Überschreitung der 21 Tage unverzüglich zu informieren. Vom Zeitpunkt des Auftretens der Verletzung, des Überschreitens der genannten Frist oder der Bestätigung der Schwangerschaft ruht das Tauglichkeitszeugnis, so dass die Inhaber ihre Rechte nicht ausüben können.

(4) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung ruht das Tauglichkeitszeugnis nicht mehr, wenn der Inhaber gemäß den Vorgaben des flugmedizinischen Zentrums oder des flugmedizinischen Sachverständigen untersucht und für tauglich befunden worden ist, seine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied wieder aufzunehmen oder, sofern durch die Verletzung oder Erkrankung keinerlei Zweifel an der Tauglichkeit bestehen, das flugmedizinische Zentrum oder der flugmedizinische Sachverständige auf eine Untersuchung verzichtet hat.

(5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des Tauglichkeitszeugnisses durch das flugmedizinische Zentrum oder den flugmedizinischen Sachverständigen, vorbehaltlich der von diesen festgelegten Auflagen und längstens für einen Zeitraum gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL 3.195(c) bei einem Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 und 3.315(c) bei einem Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 aufgehoben werden. Das Tauglichkeitszeugnis ruht nicht mehr, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft gemäß den Vorgaben des flugmedizinischen Zentrums oder des flugmedizinischen Sachverständigen untersucht und als tauglich beurteilt wurde.

JAR-FCL 2.045 Sonderfälle

(a) Die Bestimmungen der JAR-FCL können nicht jeden denkbaren Fall abdecken. In Fällen, in denen die Anwendung der Bestimmungen der JAR-FCL zu unerwünschten Folgen oder die Einwicklung neuer Ausbildungs- und Prüfungs-

konzepte nicht im Einklang mit den Bestimmungen stehen würde, kann der Betroffene bei der zuständigen Stelle um eine Ausnahmeregelung ersuchen. Eine solche Ausnahme darf nur gewährt werden, wenn nachweislich ein mindestens vergleichbarer Sicherheitsstandard eingehalten bzw. erreicht werden kann.

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 2.050 Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050)

(Siehe Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050)

(a) *Anrechnung von Flugzeiten*

(1) Sofern in den Bestimmungen der JAR-FCL nicht anders festgelegt, müssen Flugzeiten, die für eine Lizenz oder Berechtigung angerechnet werden sollen, in der gleichen Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz oder Berechtigung beantragt wird.

(2) *Verantwortlicher Pilot oder Pilot in der Ausbildung*

(i) Dem Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung wird die gesamte Alleinflugzeit, Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten oder Flugzeit als verantwortlicher Pilot in vollem Umfang auf die für die Lizenz oder Berechtigung erforderliche Gesamtflugzeit angerechnet.

(ii) Der Absolvent einer durchgehenden Ausbildung für eine Lizenz für Verkehrspiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 20 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten, Berufspiloten und einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber erforderliche Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(3) *Kopilot*

(i) Der Inhaber einer Pilotenlizenz hat, wenn er als Kopilot tätig ist, Anspruch auf die Anrechnung der ge-

samten Flugzeit als Kopilot auf die für eine höherwertigere Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit.

(ii) Der Inhaber einer Pilotenlizenz hat, wenn er als Kopilot unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Tätigkeiten und Aufgaben eines solchen ausübt, Anspruch auf die vollständige Anrechnung dieser Flugzeit auf die für eine höherwertigere Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit, vorausgesetzt, dass die zuständige Stelle der Art der Aufsicht zugestimmt hat.

(b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen

(1) Der Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge (IR(A)) ist von der theoretischen Ausbildung und theoretischen Prüfung für eine IR(H) befreit.

(2) Für den Erwerb einer PPL(H), müssen Inhaber einer PPL(A), CPL(A) oder ATPL(A) die Voraussetzungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen.

(3) Für den Erwerb einer CPL(H), müssen Inhaber einer CPL(A) oder ATPL(A) die Voraussetzungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen.

(4) Für den Erwerb einer ATPL(H), müssen Inhaber einer ATPL(A) die Voraussetzungen gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen. Dies gilt auch für Inhaber einer CPL(A), die über eine IR(A) verfügen, wenn die CPL(A) durch das Luftfahrt-Bundesamt vor dem 31.01.2009 erteilt wurde.

(5) Die in den Abschnitten (b)(2), (b)(3) und (b)(4) genannten Erleichterungen gelten ebenfalls für Bewerber, die die theoretische Prüfung in allen für den Erwerb der entsprechenden Pilotenlizenz für Flugzeuge erforderlichen Fächern vor dem 31.01.2009 bestanden haben, vorausgesetzt, dass der Gültigkeitszeitraum gemäß JAR-FCL 1.495 eingehalten wird.

(6) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer ATPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(H) und CPL(H) geforderte theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

(7) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die für den Erwerb einer PPL(H) geforderte theoretische Ausbildung und Prüfung angerechnet.

(8) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) oder IR(H) bestanden hat, sind diese Kenntnisse auf die Anforderungen gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050 anzurechnen.

(9) Einem Bewerber, der die theoretische Prüfung für eine CPL(H) gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL 2 deutsch in der Fassung vom 15. April 2003 bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Ausbildungsanforderungen für die ATPL(H) angerechnet.

(10) Dem Inhaber einer CPL(H), die gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL 2 deutsch in der Fassung vom 15. April 2003 erworben wurde, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Ausbildungsanforderungen für die ATPL(H) angerechnet.

(11) Dem Inhaber einer CPL(H) mit IR(H), die gemäß den Bestimmungen von JAR-FCL 2 deutsch in der Fassung vom 15. April 2003 erworben wurden, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Ausbildungsanforderungen für die ATPL(H) und IR(H) angerechnet.

JAR-FCL 2.055 Ausbildungsbetriebe und registrierte Ausbildungseinrichtungen

(Siehe Anhang 1a und 1c zu JAR-FCL 2.055)

(Siehe Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 2.055)

(a) (1) Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung (Flying Training Organisations/FTOs) mit ständiger Hauptniederlassung im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Stelle eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von FTOs sind in Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 enthalten. Ein Teil der Ausbildung kann außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten durchgeführt werden.

(2) FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten, kann von der zuständigen Stelle eines Vollmitgliedsstaates der JAA eine Genehmigung erteilt werden, sofern:

(i) zwischen dieser Stelle und der zuständigen Stelle des Nicht-JAA-Mitgliedsstaates, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, eine Vereinbarung getroffen wurde, die die Beteiligung dieser zuständigen Stelle an dem Genehmigungsverfahren sowie deren gesetzliche Aufsicht über die FTO vorsieht und

(ii) (A) die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen und Aufsicht durch die genehmigende zuständige Stelle sichergestellt werden kann

(B) die entsprechenden Anforderungen gemäß Anhang 1c zu JAR-FCL 2.055 erfüllt sind und

(C) die Genehmigung durch die zuständige Stelle in Übereinstimmung mit Anhang 1c zu JAR-FCL 2.015 erfolgt.

(b) (1) Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen (Type Rating Training Organisations/TRTOs), die Ausbildungen zum Erwerb von Musterberechtigungen anbieten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Stelle eine Genehmigung. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055 enthalten.

(2) TRTOs mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, eine Genehmigung von der zuständigen Stelle des Staates, bei dem der Antrag eingeht. Die Bestimmungen für die Genehmigung von TRTOs sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055 enthalten.

(c) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 2.060 Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres

(a) 60-64 Jahre

Der Inhaber einer Lizenz darf nach Vollendung des 60. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Hubschraubern bei der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden, es sei denn:

(1) er ist Mitglied einer Flugbesatzung, die aus mehreren Piloten besteht

und

(2) die anderen Piloten haben das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet.

(b) 65 Jahre

Der Inhaber einer Lizenz darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Hubschraubern bei der gewerbsmäßigen Beförderung tätig sein.

JAR-FCL 2.065 Ausstellerstaat der Lizenz (Siehe JAR-FCL 2.010(c))

(a) Der Bewerber hat die ordnungsgemäße Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz der zuständigen Stelle des Ausstellerstaates der Lizenz (siehe JAR-FCL 2.010(c)) nachzuweisen.

(b) Weitere Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA-Mitgliedsstaat erworben werden und werden vom Ausstellerstaat der Lizenz in die Lizenz eingetragen.

(c) Als administrative Erleichterung für den Lizenzinhaber kann dieser zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel bei einer Verlängerung, bei der zuständigen Stelle beantragen, dass die Zuständigkeit für die Lizenz auf einen anderen JAA-Mitgliedsstaat übertragen wird, vorausgesetzt, dass der Lizenzinhaber in diesem Staat in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Hauptwohnsitz dort hat (siehe JAR-FCL 2.0170). Die zuständige Stelle tritt dann an die Stelle der zuständigen Stelle des Ausstellerstaates und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz gemäß Ziffer (a).

(d) Der Bewerber darf immer nur im Besitz einer gemäß JAR-FCL (Hubschrauber) ausgestellten Lizenz und eines Tauglichkeitszeugnisses sein.

JAR-FCL 2.070 Hauptwohnsitz

Als Hauptwohnsitz einer Person gilt der Ort, an dem diese Person für gewöhnlich an mindestens 185 Tagen eines Kalenderjahres aufgrund persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen – aufgrund persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, wohnt.

JAR-FCL 2.075 Form und Inhalt von Lizenzen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075)

Form und Inhalt einer von einem JAA-Mitgliedsstaat ausgestellten Lizenz gemäß JAR-FCL sind folgendermaßen festgelegt:

(a) *Inhalt*

Die Ordnungsnummer steht stets in Verbindung mit der Bezeichnung. Eine Beispielvorgabe für eine JAR-Lizenz ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075 enthalten. Bei den Eintragungen I bis XI handelt es sich um unveränderliche Eintragungen. Die Eintragungen unter XII bis XIV sind veränderliche Eintragungen, die auf einem gesonderten Beiblatt erscheinen können. Jedes Beiblatt muss deutlich als Teil der Lizenz erkennbar sein.

(1) *Unveränderliche Eintragungen*

(I) Ausstellerstaat der Lizenz

(II) Art der Lizenz

(III) Lizenznummer, beginnend mit dem/den Kennbuchstaben des Ausstellerstaates, gefolgt von einer Kombination aus Zahlen oder Buchstaben in arabischen Zahlen und lateinischer Schrift.

(IV) Name des Lizenzinhabers (in lateinischen Buchstaben, wenn die Landessprache nicht in lateinischer Schrift geschrieben wird)

(V) Wohnsitz

(VI) Staatsangehörigkeit

(VII) Unterschrift des Inhabers

(VIII) Ausstellende Behörde und, falls erforderlich, die Gegebenheiten, unter denen die Lizenz erteilt wurde

(IX) Gültigkeit und Umfang der erteilten Rechte

(X) Unterschrift des ausstellenden Beamten und Ausstellungsdatum

(XI) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde

(2) *Veränderliche Eintragungen*

(XII) Berechtigungen – Klasse, Muster, Lehrberechtigter etc, mit dem jeweiligen Ablauf der Gültigkeitsdauer. Die Rechte eines Sprechfunkzeugnisses können auf der Lizenz selbst oder auf einem gesonderten Zeugnis erscheinen.

(XIII) Bemerkungen: z.B. besondere Eintragungen über Einschränkungen und Rechte, einschließlich einer Eintragung über vorhandene Sprachkenntnisse .

(XIV) Sonstige zweckdienliche Angaben.

(b) *Material*

Das Papier oder sonstige verwendete Material ist so zu wählen, dass keine Änderungen oder Verfälschungen vorgenommen werden können oder diese leicht zu erkennen sind. Eintragungen oder Löschungen werden von der zuständigen Stelle eindeutig kenntlich gemacht.

(c) *Farbe*

Für Lizenzen gemäß JAR-FCL ist weißes Material zu verwenden.

(d) *Sprache*

Lizenzen sind in der jeweiligen Landessprache und in englischer Sprache auszustellen oder können gegebenenfalls auch in anderen Sprachen ausgestellt werden.

JAR-FCL 2.080 Aufzeichnung von Flugzeiten

(a) Piloten haben ein Flugbuch zu führen, in das Angaben zu allen Flügen einzutragen sind und das in Form und Inhalt den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt. Angaben zu Flügen, die nach den gültigen anwendbaren Betriebsvorschriften durchgeführt werden, können auch in geeigneter rechnergestützter Form aufgezeichnet werden und sind vom Luftfahrtunternehmer aufzubewahren. In diesem Fall hat der Luftfahrtunternehmer die Aufzeichnungen über alle Flüge, die ein Pilot durchgeführt hat, einschließlich Unterschiedsschulungen und Vertrautmachen, auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

(b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:

(1) Angaben zu Person:

Name und Anschrift des Inhabers

(2) Für jeden Flug:

(i) Name des verantwortlichen Piloten

(ii) Datum des Fluges (Tag, Monat, Jahr)

(iii) Start-/Landeflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten als

Blockzeiten in koordinierter Weltzeit (Universal Time Coordinated/UTC))

(iv) Muster (Bauart, Modell und Baureihe) sowie Kennzeichen des Hubschraubers

(v) einmotoriger oder mehrmotoriger Hubschrauber (single-engine/SE, multi-engine/ME)

(vi) Gesamtdauer des Fluges

(vii) Gesamtflugzeit

(3) Für jede Schulung im Flugsimulator oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (Flight Navigations Procedures Trainer/FNPT):

(i) Art und Qualifikationsnummer des Übungsgerätes

(ii) Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

(iii) Datum (Tag/Monat/Jahr)

(iv) Gesamtdauer der Schulung

(v) Gesamtschulungszeit

(4) Fliegerische Tätigkeit:

(i) Verantwortlicher Pilot (einschließlich Alleinflugzeit, Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (SPIC) und Flugzeit als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-command under Supervision/PICUS)

(ii) Kopilot

(iii) Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten

(iv) Lehrberechtigter/Prüfer

(v) Die Spalte „Bemerkungen“ steht für besondere Eintragungen zur Verfügung, z.B. SPIC, PICUS, Instrumentenflugzeit*, etc.

Ein Pilot kann nur die Zeit als Instrumentenflugzeit eintragen, in der er den Hubschrauber unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen ausschließlich nach Instrumenten führt.

(5) Betriebsbedingungen:

(i) bei Nacht

(ii) Flüge nach Instrumentenflugregeln

(c) Eintragung von Flugzeiten

(1) Flugzeit als verantwortlicher Pilot

(i) Der Inhaber einer Lizenz kann alle Flugzeiten in denen er als verantwortlicher Pilot tätig ist unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(ii) Der Bewerber für eine Lizenz kann alle Alleinflugzeiten oder Ausbildungszeiten mit einem Lehrberechtigten unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, vorausgesetzt, dass die Flugzeit als SPIC von dem jeweiligen Lehrberechtigten gegengezeichnet wird.

(iii) Der Inhaber einer Lehrberechtigung kann alle Flugzeiten in denen er als Lehrberechtigter auf einem Hubschrauber tätig ist unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(iv) Der Inhaber einer Anerkennung als Prüfer kann alle Flugzeiten in denen er einen Pilotensitz einnimmt und als Prüfer auf einem Hubschrauber tätig ist unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

(v) Ein Kopilot, der unter der Aufsicht des verantwortlichen Piloten als verantwortlicher Pilot auf einem Hubschrauber mit zwei Piloten tätig ist kann diese Flugzeiten unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, vorausgesetzt, dass diese Flugzeit als PICUS (siehe (c)(5)) von dem verantwortlichen Piloten gegengezeichnet wird.

(vi) Führt der Inhaber einer Lizenz mehrere Flüge am selben Tag durch, bei denen er jedes Mal zum Startflugplatz zurückkehrt und der Abstand zwischen den aufeinander folgenden Flügen nicht mehr als 30 Minuten beträgt, können diese Flüge unter einer Eintragung zusammengefasst werden.

(2) Flugzeit als Kopilot

Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der einen Pilotensitz als Kopilot einnimmt, kann alle Flugzeiten auf Hubschraubern mit zwei Piloten unter Flugzeit als Kopilot eintragen.

(3) Flugzeit als Kopilot zur Ablösung im Reiseflug

Ein Kopilot zur Ablösung im Reiseflug kann alle Flugzeiten, in denen er den Sitz eines Piloten einnimmt, als Flugzeit als Kopilot eintragen.

(4) Ausbildungszeit

Eine Zusammenfassung aller Zeiten, die der Bewerber für eine Lizenz oder Berechtigung als Flugausbildung, Instrumentenflugausbildung, Instrumentenbodenzeit etc. eingetragen hat, ist von dem in geeigneter Weise berechtigten oder anerkannten Lehrer, der den Bewerber ausgebildet hat, zu bestätigen.

(5) PICUS (Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht)

Sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt, kann ein Kopilot Flugzeiten als PICUS unter Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen, wenn alle Aufgaben und Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten auf diesem Flug so ausgeführt wurden, dass ein Eingreifen des verantwortlichen Piloten aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich war.

(d) Vorlage des Flugbuches

(1) Der Inhaber einer Lizenz oder Flugschüler muss auf Verlangen eines Vertreters der zuständigen Stelle sein Flugbuch unverzüglich zur Überprüfung vorlegen.

(2) Ein Flugschüler muss sein Flugbuch als Nachweis für die Flugaufträge durch den Lehrberechtigten auf allen Überlandflügen, die er allein durchführt, mitführen.

(e) Nicht Bestandteil der Bestimmungen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005

Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen

1 Lizenzen

Eine nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal in der bis zum 30. April 2003 geltenden Fassung erteilte Pilotenlizenz kann durch eine Lizenz gemäß JAR-FCL ersetzt werden. Dies kann im Einzelfall mit Bedingungen/Einschränkungen verbunden sein. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) die den Rechten der Lizenz entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von Muster- und Instrumentenflugberechtigungen, (IR soweit zutreffend) gemäß JAR-FCL 2.245(b) bestehen;

(b) (i) für eine ATPL(H) und CPL(H) gegenüber der zuständigen Stelle schriftlich erklären, über ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAR-OPS 3 und JAR-FCL zu verfügen;

(ii) für eine PPL(H) gegenüber der zuständigen Stelle schriftlich erklären, über ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAR-Bestimmungen zu verfügen;

(c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 2.200 nachweisen, wenn er im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung ist;

(d) die Anforderungen an die Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllen; wird eine Lizenz nach Spalte (4) erteilt, sind die für die Lizenzerteilung nach den weiteren Bestimmungen der JAR-FCL zu erbringenden Voraussetzungen auch hinsichtlich der Erteilung von Musterberechtigungen als erbracht anzusehen.

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (sofern zutreffend)	Aufhebung der Einschränkung(en)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H)/IR	>1000 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H)/IR		(a)
ATPL(H)	>1000 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H)		(b)
ATPL(H)/IR	>1000 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H)/IR mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Praktische Prüfung als PIC gemäß JAR-FCL 2.240	(c)
ATPL(H)	>1000 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H) mit Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Praktische Prüfung als PIC gemäß JAR-FCL 2.240	(d)
ATPL(H)/IR	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H)/IR mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Nachweis einer Gesamtflugerfahrung von 1000 Flugstunden nach JAR-FCL 2.280(a) und (b) und praktische Prüfung als PIC gemäß JAR-FCL 2.240	(e)
ATPL(H)	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		ATPL(H) mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Nachweis einer Gesamtflugerfahrung von 1000 Flugstunden nach JAR-FCL 2.280(a) und (b) und praktische Prüfung als PIC gemäß JAR-FCL 2.240	(f)
CPL(H)/IR in Verbindung mit einer bestandenen theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		CPL(H)/IR mit Anrechnung der theoretischen ATPL(H)-Kenntnisse gemäß JAR-FCL		(g)
CPL(H) in Verbindung mit einer bestandenen theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten		CPL(H) mit Anrechnung der theoretischen ATPL(H)-Kenntnisse gemäß JAR-FCL		(h)

Nationale Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Lizenz und Einschränkungen (sofern zutreffend)	Aufhebung der Einschränkung(en)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)/IR in Verbindung mit einer bestandenen theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal	<500 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten		CPL(H)/IR mit Musterberechtigung, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt ist, sowie Anrechnung der theoretischen ATPL(H)-Kenntnisse gemäß JAR-FCL	Nachweis der Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.250	(i)
CPL(H) in Verbindung mit einer bestandenen theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal	<500 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten		CPL(H)/IR mit Musterberechtigung, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt ist, sowie Anrechnung der theoretischen ATPL(H)-Kenntnisse gemäß JAR-FCL		(j)
PPL(H)/IR	≥75 nach Instrumentenflugregeln	Nachtflugqualifikation, sofern die entsprechenden Rechte nicht in der Instrumentenflugberechtigung enthalten sind	PPL(H)/IR		(k)
PPL(H)	≥75 Stunden auf Hubschraubern	(i) Nachweis über Kenntnisse in der Funknavigation (ii) Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge gem. § 82 der Verordnung über Luftfahrtpersonal	PPL(H)		(l)

2 Lehrberechtigungen

Nationale Berechtigung , Anerkennung oder Rechte	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Berechtigung oder Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	wie für die entsprechende Berechtigung gemäß JAR-FCL 2 (Hubschrauber) gefordert	Nachweis von Kenntnissen über die relevanten Abschnitte von JAR-FCL 2 (Hubschrauber) und JAR-OPS 3	FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

3 Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten gemäß JAR-FCL 2.350A – SFI-Anerkennung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

Eine von einem JAA-Mitgliedsstaat in Übereinstimmung mit seinen nationalen Vorschriften erteilte SFI-Anerkennung kann durch eine Anerkennung gemäß JAR-FCL ersetzt werden, sofern der Inhaber die Anforderungen an die Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten (MPH)	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten CPL(H) oder ATPL(H) oder einer CPL(H) oder ATPL(H), die nicht JAR-FCL entspricht, aber den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt (ii) Abschluss der Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen einschließlich MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt	Abschluss der Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen einschließlich MCC (Multi-Crew-Cooperation)	SFI(H)

4. Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten gemäß JAR-FCL 2.360A – STI-Anerkennung (Synthetic Training Instructor/STI)

Nationale Anerkennung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch Anerkennung gemäß JAR-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit einem Piloten (SPH)	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten CPL(H) oder ATPL(H) oder einer CPL(H) oder ATPL(H), die nicht JAR-FCL entspricht, aber den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt (ii) Ablegen einer Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 in einem STD, das auf die Ausbildung, die durchgeführt werden soll, bezogen ist	STI(H)
STI(H)	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als STI, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt	Ablegen einer Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 in einem STD, das auf die Ausbildung, die durchgeführt werden soll, bezogen ist	STI(H)

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015

Mindestanforderungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden

(Siehe JAR-FCL 2.015)

1 Die Anerkennung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilten Lizenz durch einen JAA-Mitgliedsstaat unterliegt den nachfolgenden Mindestanforderungen.

Lizenzen für gewerbsmäßige Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten

2 Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Pilotenlizenz kann unter bestimmten Bedingungen von einem JAA-Mitgliedsstaat für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Hubschraubern (außer für Flugausbildung) anerkannt werden. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) die den Rechten seiner Lizenz entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 2.245 bestehen

(b) der zuständigen Stelle ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAR-OPS 3 und JAR-FCL nachweisen;

(c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 2.200 nachweisen

(d) im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 gemäß JAR-FCL 3 sein

(e) alle weiteren veröffentlichten Anforderungen erfüllen, die der JAA-Mitgliedsstaat für erforderlich hält und

(f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung in Verbindung mit den in Spalte (3) genannten Bedingungen für die Anerkennung erfüllen:

Lizenz	Flugerfahrung	Bedingungen für die Anerkennung	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) mit gültiger IR(H)	>1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten nach Sicht- und Instrumentenflugregeln	(a)
ATPL(H) ohne IR(H)	>1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten nach Sichtflugregeln	(b)
ATPL(H) mit gültiger IR(H)	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten nach Sichtflug- und Instrumentenflugregeln	(c)
ATPL(H) ohne IR(H)	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten nach Sichtflugflugregeln	(d)
CPL(H)/IR(H)*	>1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten	(e)
CPL(H)/IR(H))	>1000 Stunden als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung seit dem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	Einsatz als PIC bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit einem Piloten	(f)
CPL(H)**	>700 Stunden auf Hubschraubern, die nach den Bestimmungen von JAR-27/29 zugelassen sind, einschließlich 200 Stunden der Tätigkeit, für die eine Anerkennung beantragt wird, davon 50 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate	Tätigkeiten auf Hubschraubern außerhalb der gewerbsmäßigen Beförderung	(g)

*Inhaber einer CPL(H)/IR für Hubschrauber mit zwei Piloten müssen vor der Anerkennung die Kenntnisse einer gemäß den Regelungen der ICAO erteilten ATPL(H) nachweisen.

Lizenzen für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung

3 Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Lizenz für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung kann unter bestimmten Bedingungen von einem JAA-Mitgliedsstaat für den Einsatz auf in diesem Staat eingetragenen Hubschraubern (außer für Flugausbildung) anerkannt werden. Der Lizenzinhaber muss dazu:

(a) alle Abschnitte der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen gemäß Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 2.240 bestehen;

(b) der zuständigen Stelle in Übereinstimmung mit Abschnitt J zufrieden stellend nachweisen, dass er Kenntnisse in Luftrecht und über Flugwetterschlüssel, Fach Nummer 050 10 03 01, Flugplanung und Flugleistung (IR) (Fach Nummer 030 00 00 00) sowie Menschliches Leistungsvermögen (Fach Nummer 040 00 00 00) in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 erworben hat.

(c) Kenntnisse der englischen Sprache gemäß JAR-FCL 2.200 nachweisen

(d) mindestens im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein sowie die Anforderungen an das Hörvermögen in Übereinstimmung mit der JAR-FCL 3.355(b) erfüllen

(e) ein Sprechfunkzeugnis besitzen, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt

(f) die in Spalte (2) der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen:

Lizenz	Flugerfahrung (in Stunden)
(1)	(2)
PPL/IR(H)	> 100 Stunden Instrumentenflugzeit als PIC

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015
Umschreibung von PPL(H), die von Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten erteilt wurden, in
PPL(H) gemäß JAR-FCL
(Siehe JAR-FCL 2.015(c)(2))

Für die Umschreibung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilten Privatpilotenlizenz (H) in eine Privatpilotenlizenz gemäß JAR-FCL (H) muss der Bewerber mindestens:

- (a) im Besitz einer Lizenz sein, die gemäß ICAO Anhang 1 erteilt wurde
- (b) im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2 gemäß JAR-FCL 3 sein
- (c) im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses sein, das den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt
- (d) die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen.

Nationale Lizenz	Erfahrung	Weitere Anforderungen
Aktuelle und gültige nationale PPL(H) gemäß den Regelungen der ICAO	≥ 100 Stunden als Pilot von Hubschraubern	(a) bestandene schriftliche Prüfung in den Fächern Luftrecht und Menschliches Leistungsvermögen (b) bestandene praktische Prüfung für den Erwerb der PPL(H) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135 sowie Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135 (c) Erfüllung der entsprechenden Anforderungen des Abschnitts F der JAR-FCL 2

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015

Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht-JAA-Mitgliedsstaaten für zeitlich befristete Aufgaben

(Siehe JAR-FCL 2.015)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015)

BEFRISTETE ANERKENNUNG VON PILOTENLIZENZEN AUS NICHT-JAA-MITGLIEDSSTAATEN FÜR PILOTEN VON HUBSCHRAUBERHERSTELLERN

1. Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erteilte Pilotenlizenz, einschließlich einer von diesem Staat erteilten Lehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer, kann von einem JAA-Mitgliedsstaat unter bestimmten Bedingungen für längstens ein Jahr von einem JAA-Mitgliedsstaat anerkannt werden, um mit einem in diesem JAA-Mitgliedsstaat eingetragenen Hubschrauber dessen Flugeigenschaften und Bedienung vorzuführen sowie Flüge zur Auslieferung oder Erprobung durchführen zu können. Wird eine Lizenz nach den Bestimmungen dieses Anhangs anerkannt, kann der Inhaber der von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilten Lizenz von den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 unter den nachfolgenden Bedingungen befreit werden.

Der Lizenzinhaber muss:

(a) im Besitz einer entsprechenden Lizenz, eines Tauglichkeitszeugnisses, der entsprechenden Musterberechtigungen und Qualifikationen, einschließlich der für das jeweilige Hubschraubermuster notwendigen Lehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer sein, die in dem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat für die vorgesehenen Aufgaben gültig sind,

und

(b) bei einem Hubschrauberhersteller oder in einem Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO), der Ausbildungen im Auftrag eines Hubschrauberherstellers anbietet, beschäftigt sein,

und

(c) beschränkt sein auf die Durchführung der Ausbildung und Prüfung für den Ersterwerb von Musterberechtigungen, die Aufsicht über die erstmalige Durchführung von Streckenflugeinsätzen durch Piloten eines Luftfahrtunternehmers, Auslieferungs- oder Überführungsflüge, erstmalige Streckenflugeinsätze, Flugvorführungen oder Erprobungsflüge.

2. Bei der Durchführung von Streckenflugeinsätzen oder der Aufsicht darüber muss der Pilot ebenfalls die entsprechenden Bestimmungen der JAR-OPS 3 erfüllen, wie sie von der zuständigen Stelle des Eintragungsstaates des Hubschraubers festgelegt werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer PPL(H) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 2.050(b)(2))

Für die Erteilung einer PPL(H) muss der Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge (PPL(A)) die theoretischen Prüfungen (siehe Lehrplan für die theoretische Ausbildung zum Erwerb einer Privatpilotenlizenz (PPL(H)) in folgenden Fächern nachweisen:

Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung, betriebliche Verfahren und Aerodynamik.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(H) – Anforderungen an die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 2.050(b)(3))

1 Ein Bewerber muss im Rahmen eines genehmigten Lehrganges eine ergänzende theoretische Ausbildung erhalten haben, die sich auf der Grundlage des festgelegten Lehrplans für die theoretische Ausbildung und der zugehörigen Lernziele auf die Unterschiede zwischen CPL(A) und CPL(H) bezieht. Die Ausbildungsanforderungen und Lernziele werden vom Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.

2 Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand nachweisen, der den Rechten entspricht die dem Inhaber einer CPL(H) erteilt werden und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2 (Hubschrauber) Abschnitt J erfüllen.

3 Der Bewerber muss in folgenden Fächern theoretische Prüfungen gemäß JAR-FCL 2.470(b) ablegen:

021 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Zelle und Systeme, Elektrische Systeme, Triebwerk, Notausrüstung

022 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Instrumentierung

034 – Flugleistung (Hubschrauber)

070 – Betriebliche Verfahren

und

082 – Aerodynamik (Hubschrauber)

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer ATPL(H) – Anforderungen für die ergänzende Ausbildung und Prüfung

(Siehe JAR-FCL 2.050(b)(4))

1 Ein Bewerber muss im Rahmen eines genehmigten Lehrganges eine ergänzende theoretische Ausbildung erhalten haben, die sich auf der Grundlage des festgelegten Lehrplans für die theoretische Ausbildung und der zugehörigen Lernziele auf die Unterschiede zwischen ATPL(A) und ATPL(H) bezieht. Die Ausbildungsanforderungen und Lernziele werden vom Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.

2 Ein Bewerber muss einen Kenntnisstand nachweisen, der den Rechten entspricht, die dem Inhaber einer ATPL(A) erteilt werden und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2 (Hubschrauber) Abschnitt J erfüllen.

3 Der Bewerber muss in folgenden Fächern theoretische Prüfungen gemäß JAR-FCL 2.470(a) ablegen:

021 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Zelle und Systeme, Elektrische Systeme, Triebwerk, Notausrüstung

022 – Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse: Instrumentierung

034 – Flugleistung (Hubschrauber)

070 – Betriebliche Verfahren

und

082 – Aerodynamik (Hubschrauber)

Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung einer CPL(H), IR(H) oder ATPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.050(b)(8))

1. Einem Bewerber für eine IR(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen in folgenden Fächern angerechnet:
 - Menschliches Leistungsvermögen
 - Meteorologie

2. Einem Bewerber für eine CPL(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine IR(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen in folgenden Fächern angerechnet:
 - Menschliches Leistungsvermögen
 - Meteorologie

3. Einem Bewerber für eine ATPL(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL(H) bestanden hat, werden diese Kenntnisse auf die theoretischen Anforderungen in folgenden Fächern angerechnet:
 - Luftrecht
 - Aerodynamik (Hubschrauber)
 - VFR-Sprechfunkverkehr

4. Ein Bewerber für eine IR(H), der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine ATPL(H) VFR bestanden hat, muss in folgenden Fächern eine Prüfung ablegen:
 - Luftrecht
 - Flugplanung und Überwachung des Flugverlaufs
 - Funknavigation
 - IFR-Sprechfunkverkehr

Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055

Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung zum Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen (FTOs)

(Siehe JAR-FCL 2.055)

EINFÜHRUNG

1 Ein Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Flugausbildung oder eine Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit zutreffend, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.

2 Eine FTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Stelle. Die zuständige Stelle erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) Nicht Bestandteil der Bestimmungen
- (b) die FTO alle Anforderungen der JAR-FCL 2 erfüllt.

Dieser Anhang enthält die Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für Ausbildungsbetriebe für Flugausbildung. Eine FTO muss nur die Anforderungen im Hinblick auf die von ihr angebotene Ausbildung erfüllen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine FTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle gemäß Absatz 31 dieses Anhangs die geforderten Betriebs- und Ausbildungshandbücher vorzulegen. Die FTO hat die Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Verfahren festzulegen, um die Erfüllung der geltenden Bestimmungen der JAR-FCL 2 sicherzustellen. Die Verfahren müssen ein Qualitätssystem für die FTO beinhalten, damit Mängel unverzüglich festgestellt und selbständig behoben werden können. Nach der Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die FTO an Ort und Stelle überprüft um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der FTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für die Dauer von bis zu drei Jahren erteilt werden. Die zuständige Stelle ist nicht verpflichtet, einer FTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

5 Die zuständige Stelle überwacht den Ausbildungsstandard und führt stichprobenartig Überprüfungen der Ausbildungsflüge durch. Während solcher Kontrollbesuche hat die FTO Einsicht in Ausbildungsaufzeichnungen, Genehmigungsunterlagen, technische Bordbücher, Unterrichtsunterlagen und sonstige Lehrmittel sowie Zugang zu Unterrichtsstunden und Flugbesprechungen zu gewähren. Nach dem Besuch erhält die FTO von der zuständigen Stelle eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

6 Die Genehmigung wird von der zuständigen Stelle geändert, widerrufen oder das Ruhen der Genehmigung angeordnet, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.

7 Änderungen eines genehmigten Lehrganges oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Stelle. Dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Stelle zu befragen.

8 Eine FTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Stelle, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Ausbildungsbetrieben treffen oder die Ausbildung auch auf anderen Flugplätzen durchführen.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

9 (a) Eine FTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

(b) Eine FTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person benennen, die der zuständigen Stelle glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Hierbei muss es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer handeln.

BETRIEBSLEITUNG UND LEHRPERSONAL

10 Die Betriebsstruktur der FTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der FTO enthalten sein.

11 Die FTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie in ausreichender Anzahl entsprechend geeignete Mitarbeiter beschäftigt. Für die Durchführung durchgehender Ausbildungen müssen drei Mitarbeiter in Vollzeit beschäftigt sein als:

Ausbildungsleiter (Head of Training / HT)

Leiter der praktischen Ausbildung (Chief Flying Instructor / CFI)

Leiter der theoretischen Ausbildung (Chief Ground Instructor / CGI)

Für die Durchführung modularer Ausbildungen können diese Ausbildungen kombiniert und je nach Umfang der angebotenen Ausbildung von einer oder zwei Personen in Voll- oder Teilzeitbeschäftigung wahrgenommen werden. Mindestens einer dieser Mitarbeiter muss in Vollzeit tätig sein. In FTOs, die nur theoretische Ausbildung durchführen, können die Positionen des Ausbildungsleiters und des Leiters der theoretischen Ausbildung miteinander kombiniert werden. Die ernannte Person muss über solide Führungsqualitäten verfügen und die Anforderungen gemäß Absatz 19 dieses Anhangs erfüllen.

12 Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Lehrberechtigten im Hinblick auf den Umfang der angebotenen Ausbildung muss den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

13 Das Verhältnis der Flugschüler zu den Lehrberechtigten, ausgenommen den Ausbildungsleiter, darf in der Regel 6:1 nicht überschreiten. In theoretischen Fächern, die ein hohes Maß an Aufsicht erfordern oder praktische Tätigkeiten beinhalten, darf die Anzahl der Flugschüler pro Klasse in der Regel nicht mehr als zwölf betragen.

AUSBILDUNGSLEITER (HT)

14 Der Ausbildungsleiter trägt die Gesamtverantwortung für die zweckmäßige Koordinierung der Flugausbildung, der Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und der theoretischen Ausbildung sowie für die Aufsicht über den Ausbildungsfortschritt der einzelnen Flugschüler. Der Ausbildungsleiter muss über umfassende Erfahrungen als Lehrberechtigter in der Ausbildung von beruflich tätigen Piloten und über solide Führungsqualitäten verfügen. Der Ausbildungsleiter muss Inhaber einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) gemäß ICAO Anhang 1 für die entsprechende Ausbildung sein oder in den drei Jahren vor seiner ersten Ernennung zum Ausbildungsleiter gewesen sein.

LEITER DER PRAKTISCHEN AUSBILDUNG

15 Der Leiter der praktischen Ausbildung ist verantwortlich für die Aufsicht über die Lehrberechtigten und die Standardisierung der Flugausbildung sowie der Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten. Der Leiter der praktischen Ausbildung muss:

(a) im Besitz der auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogenen höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten sein;

(b) im Besitz der auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogenen Berechtigung(en) sein

(c) im Besitz einer Lehrberechtigung für mindestens eines der in der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster sein und

(d) 1000 Stunden als verantwortlicher Pilot nachweisen, davon mindestens 500 Stunden auf die durchgeführten Ausbildungslehrgänge bezogene Flugausbildungstätigkeit auf Hubschraubern, von denen 200 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können.

LEHRBERECHTIGTE, AUSGENOMMEN LEHRBERECHTIGTE AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

16 Lehrberechtigte müssen:

- (a) im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) sein, für die sie ausbilden;
- (b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die entsprechende Ausbildung sein, z.B. Lehrberechtigung für Instrumentenflug, Lehrberechtigung für Flugausbildung, Lehrberechtigung für Musterberechtigung oder
- (c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Stelle zur Durchführung besonderer Ausbildungen an der FTO sein (siehe JAR-FCL 2.300).

17 Die höchstzulässigen Flug- und Flugdienstzeiten und die Mindestruhezeiten zwischen den einzelnen Einsätzen als Lehrberechtigter müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

18 Für die Ausbildung an FTD und FNPT I müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) für die entsprechende Ausbildung sein oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein und über Ausbildungserfahrung verfügen; ausgenommen Lehrberechtigte, die im Besitz einer Anerkennung gemäß Absatz 3 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 2.005 sind. Für die Ausbildung in einem Flugsimulator oder FNPT II müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung (FI(H), IRI(H), TRI oder Anerkennung als SFI(H) oder STI(H) sein.

LEITER DER THEORETISCHEN AUSBILDUNG

19 Der Leiter der theoretischen Ausbildung ist verantwortlich für die Aufsicht über die Lehrer für theoretische Ausbildung und die Standardisierung der gesamten theoretischen Ausbildung. Der Leiter der theoretischen Ausbildung muss in der Luftfahrt tätig gewesen sein, an einem Ausbildungslehrgang in Unterrichtsmethodik teilgenommen haben oder über umfassende Erfahrungen in der Erteilung von theoretischem Unterricht verfügen.

LEHRER FÜR THEORETISCHE AUSBILDUNG

20 Lehrer für theoretische Ausbildung in Prüfungsfächern zum Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen müssen über entsprechende Erfahrungen im Bereich Luftfahrt verfügen. Vor ihrer Ernennung müssen sie ihre Fähigkeiten in einer Lehrprobe, die auf Unterrichtsmaterial basiert, das für die zu unterrichtenden Fächer von ihnen selbst erarbeitet wurde, nachweisen.

AUFZEICHNUNGEN

21 Eine FTO muss über geeignetes Verwaltungspersonal verfügen, um für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren folgende Aufzeichnungen zu führen und aufzubewahren:

- (a) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten einzelner Flugschüler
- (b) regelmäßige und ausführliche Berichte der Lehrberechtigten über den Ausbildungsfortschritt einschließlich Beurteilungen sowie regelmäßige theoretische und praktische Zwischenprüfungen und
- (c) persönliche Angaben, z.B. Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen etc.

22 Die Form des Ausbildungsnachweises für die Flugschüler ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.

23 Die FTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Stelle vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

24 Für jede angebotene Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm muss die wochen- oder abschnittsweise dargestellte theoretische und praktische Ausbildung sowie die durchzuführenden Flugübungen und eine Zusammenfassung des Lehrplanes beinhalten. Insbesondere die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und die theoretische Ausbildung sind so zu planen, dass die Flugschüler ihre theoretischen Kenntnisse in den Flugübungen anwenden können. Es sind Vorkehrun-

gen zu treffen, damit Probleme, die während der theoretischen Ausbildung auftreten, in der anschließenden praktischen Ausbildung gelöst werden können. Der Inhalt und Ablauf des Ausbildungsprogrammes müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle genügen.

HUBSCHRAUBER FÜR AUSBILDUNG UND PRÜFUNG

25 Es müssen in ausreichender Anzahl Hubschrauber zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung geeignet sind. Jeder Hubschrauber muss mit einem Doppelsteuer ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Hubschrauber vorhanden sein mit dem/denen eine Autorotation vorgeführt werden kann sowie ein oder mehrere Hubschrauber, die für die Simulation von Instrumentenflug-Wetterbedingungen und die Durchführung der geforderten Instrumentenflugausbildung in geeigneter Weise ausgerüstet sind. Für die Ausbildung und Prüfung zum Erwerb einer IR(H) müssen in ausreichender Anzahl Hubschrauber zur Verfügung stehen, die für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sind.

26 Es dürfen nur Hubschrauber für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind. Wenn es sich bei dem in der praktischen Prüfung verwendeten Hubschrauber um ein anderes Muster handelt, als bei dem Flugsimulator, der für die Sichtflugausbildung verwendet wurde, ist die maximal anrechenbare Stundenzahl beschränkt auf die, die im entsprechenden Flugausbildungsprogramm für die Ausbildung in einem FNPT II/III vorgesehen ist.

FLUGPLÄTZE

27 Der Flugplatz, bei dem der Schwerpunkt für die Ausbildung liegt und alle weiteren Flugplätze auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

(a) mindestens eine Piste oder einen Startbereich, die/der Ausbildungshubschraubern die Möglichkeit bietet, normale Starts oder Landungen mit der höchstzulässigen Start- oder Landemasse durchzuführen unter den Bedingungen, dass

(i) Windstille herrscht (Windstärke nicht über vier Knoten) und Temperaturen vorliegen, die der durchschnittlich höchsten Temperatur für den wärmsten Monat des Jahres in dem Einsatzgebiet entsprechen,

(ii) das Einhalten einer Startflugbahn mit einer Hindernisfreiheit von mindestens 50 Fuß möglich ist,

(iii) sich Triebwerk, Fahrwerk und Landeklappen (sofern zutreffend) in dem vom Hersteller empfohlenen Betriebszustand befinden und

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate ohne außergewöhnliche fliegerische Fähigkeiten oder Verfahren erreicht werden kann;

(b) einen Windrichtungsanzeiger, der in Bodennähe von den Endpunkten einer jeden Piste gesehen werden kann;

(c) eine geeignete elektrische Pistenbefeuerng für die Nachtflugausbildung und

(d) eine Flugverkehrskontrollstelle, außer an Flugplätzen, an denen die Ausbildungsbestimmungen mit Genehmigung der zuständigen Stelle durch andere Flugfunkeinrichtungen erfüllt werden können.

RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

28 Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

(a) Ein Flugüberwachungsraum

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:

- geeignete aktuelle Luftfahrtkarten
- aktuelle Informationen des Flugberatungsdienstes
- aktuelle Wetterinformationen
- Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und zum Flugüberwachungsraum
- Karten mit Eintragungen der Standardstrecken für Überlandflüge
- Karten mit Eintragungen aktueller Sperr-, Gefahren- und Flugbeschränkungsgebiete
- sonstige Unterlagen für die Flugsicherheit

- (c) Angemessene Besprechungsräume/-kabinen in ausreichender Größe und Anzahl
- (d) Geeignete Büroräume für das Aufsichtspersonal und Räumlichkeiten, die den Lehrberechtigten zum Verfassen und Vervollständigen von Aufzeichnungen etc. zur Verfügung stehen.
- (e) Möblierte Aufenthaltsräume für Lehrberechtigte und Flugschüler.

EINRICHTUNGEN FÜR DIE THEORETISCHE AUSBILDUNG

- 29 Folgende Einrichtungen müssen für die theoretische Ausbildung zur Verfügung stehen:
- (a) Geeignete Räumlichkeiten für die jeweilige Anzahl an Flugschülern
 - (b) Geeignetes Anschauungsmaterial als Hilfsmittel für die Theorieausbildung
 - (c) Eine Einrichtung zur Ausbildung und Prüfung des Sprechfunks
 - (d) Eine Bibliothek mit unterrichtsrelevantem Lehrmaterial
 - (e) Büroräume für das Lehrpersonal

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

30 Ein Flugschüler, der zur Ausbildung angenommen wird, muss im Besitz des vorgeschriebenen Tauglichkeitszeugnisses für die angestrebte Lizenz sein und muss die von der zuständigen Stelle genehmigten Aufnahmebedingungen der FTO gemäß LuftVZO erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

31 Eine FTO hat ein Ausbildungs- und Betriebshandbuch zu erstellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Darin müssen Informationen und Anweisungen enthalten sein, die dem Personal bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und den Flugschülern als Anleitung für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dienen. Eine FTO muss dem Personal und, falls notwendig, den Flugschülern Einsicht in das Ausbildungs- und Betriebshandbuch und die Genehmigungsunterlagen der zuständigen Stelle gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

32 Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase die Anforderungen, Vorgaben und Ausbildungsziele angeben, die von den Flugschülern zu erfüllen sind und Folgendes beinhalten:

- Teil 1 – Ausbildungsplan
- Teil 2 – Flugbesprechungen und Flugübungen
- Teil 3 – Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten
- Teil 4 – Theoretische Ausbildung

33 Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter wichtige Informationen liefern, z.B. für Fls, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal etc. und Folgendes beinhalten:

- (a) Allgemeines
- (b) Technik
- (c) Überlandflug
- (d) Ausbildung des Personals

Anhang 1b zu JAR-FCL 2.055

Teilausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

Anhang 1c zu JAR-FCL 2.055

Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten

(Siehe JAR-FCL 2.055(a)(2))

(Siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

1 FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten, die für den Erwerb von Lizenzen gemäß JAR-FCL und zugehöriger Berechtigungen ausbilden möchten, müssen die Genehmigung dieser Lehrgänge bei der nationalen Behörde (für die Bundesrepublik Deutschland bei der zuständigen Stelle) eines Vollmitgliedsstaates der JAA beantragen. Die Genehmigung unterliegt folgenden Voraussetzungen:

(a) Die FTO muss die Anforderungen gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 und alle zusätzlichen Anforderungen des vorliegenden Anhangs erfüllen und

(b) die zuständige Stelle oder die ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates, bei der der Antrag auf Genehmigung gestellt wurde, sieht sich in der Lage, ihre Verantwortung für das Genehmigungsverfahren wahrzunehmen und ein ausreichendes Maß an Aufsicht, wie es gemäß den vereinbarten Verfahren gefordert wird, auszuüben. Die Kosten und das Verfahren bei Genehmigung und Aufsicht dürfen die zuständige Stelle nicht in unangemessener Weise belasten und

(c) die zuständige Stelle oder die genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates kann die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen während des Genehmigungsverfahrens und für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen ausreichend sicherstellen und

(d) die nationale Behörde des Nicht-JAA-Mitgliedsstaates, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, kann die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates bei dem Genehmigungsverfahren unterstützen und die Aufsicht über die Ausbildungslehrgänge führen, sofern zwischen dem jeweiligen JAA-Mitgliedsstaat und Nicht-JAA-Mitgliedsstaat eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde.

2 Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der FTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für jeweils ein weiteres Jahr erteilt werden.

DURCHSETZUNG UND EINHALTUNG VON RECHTSBESTIMMUNGEN

3 Im Zusammenhang mit der Genehmigung von FTOs, die ihre Hauptniederlassung außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten haben, bedeutet „Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen“, dass die zuständige Stelle oder die genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates, die die Genehmigung erteilt, in der Lage sein muss:

(a) die erstmalige und die regelmäßigen Überprüfungen der in dem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat liegenden FTO durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Anforderungen der JAR-FCL erfüllt sind und

(b) Ausbildungsflüge und andere Ausbildungsstandards zu überprüfen, die die zuständige Stelle oder die ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates für notwendig erachtet

(c) ihre Verantwortung für die Erteilung, Änderung, Anordnung des Ruhens oder den Widerruf von Genehmigungen in Übereinstimmung mit deutschem Recht oder dem anwendbaren Recht des JAA-Mitgliedsstaates, der die Genehmigung erteilt, wahrzunehmen.

Die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates kann, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen dem JAA-Mitgliedsstaat und dem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, die Verantwortung für die unter Absatz 3(a) aufgeführten Aufgaben auf den Nicht-JAA-Mitgliedsstaat übertragen.

AUSBILDUNG IN FTOs FÜR DEN ERWERB VON LIZENZEN UND BERECHTIGUNGEN FÜR BERUFLICH TÄTIGE PILOTEN

4 Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung erteilt werden, wenn sich die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den Verfahren der JAA zu führen.

5 Die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung ist in dem JAA-Mitgliedsstaat der genehmigenden Behörde durchzuführen. FTOs müssen im Rahmen der Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedsstaates nach dem Ermessen der zuständigen Stelle oder der genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung mit einem von der genehmigenden Behörde anerkannten Prüfer ablegt.

6 Die Zwischenprüfung im Fach Navigation in Phase 2 der durchgehenden Ausbildung für ATPL(H) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten für Flugausbildung (FI(H)), der von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates anerkannt wurde und an der Ausbildung des Bewerbers nicht beteiligt war, abgenommen werden, vorausgesetzt, der Lehrberechtigte ist im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz, die die Rechte eines FI(H), soweit zutreffend, beinhaltet. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für CPL(H) im Rahmen der durchgehenden Ausbildung für ATP(H) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates bestimmten und anerkannten Flugprüfers (FE(H)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Anerkennung gemäß JAR-FCL 2 Abschnitt I und von der FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

AUSBILDUNG IN FTOs NUR FÜR DEN ERWERB DER PPL(H) und ZUGEHÖRIGER BERECHTIGUNGEN

7 Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann die Genehmigung für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen für den Erwerb der JAR-FCL-PPL(H) und zugehöriger Berechtigungen erteilt werden, wenn sich die zuständige Stelle oder genehmigende ausländische Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den Verfahren der JAA zu führen.

8 Ausbildungshubschrauber, Flugplätze und Strecken für die Navigationsausbildung, die für die PPL(H)-Ausbildung verwendet werden, müssen den Anforderungen der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates genügen.

9 Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für die PPL(H) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates anerkannten Flugprüfer (FE(H)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer war an der Ausbildung des Flugschülers nicht beteiligt.

10 Die gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 geforderten Ausbildungs- und Betriebshandbücher können für FTOs, die nur für den Erwerb der PPL(H) und zugehöriger Berechtigungen ausbilden, kombiniert werden und nur die Informationen beinhalten, die die PPL(H) betreffen.

THEORETISCHE KENNTNISSE

11 Die theoretische ATPL-Ausbildung kann in einer FTO durchgeführt werden, die genehmigte Ausbildungen außerhalb von JAA-Mitgliedsstaaten durchführt. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen sind von der zuständigen Stelle oder genehmigenden ausländischen Behörde eines JAA-Mitgliedsstaates durchzuführen (siehe JAR-FCL 2.485).

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055

Ausbildungsbetriebe für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen

(Siehe JAR-FCL 2.055)

(Siehe auch JAR-FCL 2.261(c) und (d) für die Genehmigung von Lehrgängen)

EINFÜHRUNG

1 Ein Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung oder eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) oder eine Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit zutreffend, eine theoretische Ausbildung für besondere Ausbildungsprogramme anbietet.

2 Eine TRTO, die eine genehmigte Ausbildung gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL anbieten möchte, bedarf der Genehmigung der zuständigen Stelle eines JAA-Mitgliedsstaates. Die zuständige Stelle erteilt die Genehmigung nur, wenn

- (a) Nicht Bestandteil der Bestimmungen
- (b) die TRTO alle Anforderungen der JAR-FCL 2 erfüllt.

Dieser Anhang enthält die Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für Ausbildungsbetriebe für Musterberechtigungen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3 Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Stelle entsprechend Absatz 16 und 25-27 dieses Anhangs die Betriebs- und Ausbildungshandbücher einschließlich Qualitätssystem und Beschreibungen ihrer Ausbildungspläne vorzulegen. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung wird der TRTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für die Dauer von bis zu drei Jahren erteilt werden. Die zuständige Stelle ist nicht verpflichtet, einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten eine Genehmigung zu erteilen, wenn sie nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügt oder die Kosten für das Verfahren der Genehmigung und Überprüfung eine unangemessene Belastung für die zuständige Stelle darstellen.

4 Sämtliche Ausbildungslehrgänge bedürfen der Genehmigung.

5 Die Genehmigung wird von der zuständigen Stelle geändert, widerrufen oder das Ruhen der Genehmigung angeordnet, wenn die zugrunde liegenden Bestimmungen oder Standards nicht mehr den genehmigten Mindestanforderungen entsprechen.

6 Änderungen eines genehmigten Lehrganges oder Änderungen im Betriebs- oder Ausbildungshandbuch bedürfen der vorherigen Genehmigung der zuständigen Stelle. Dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Stelle zu befragen.

7 Eine TRTO kann, im Rahmen ihrer gesamten Ausbildungsorganisation und vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Stelle, Ausbildungsvereinbarungen mit anderen Ausbildungsbetrieben treffen oder die Ausbildung auch auf anderen Flugplätzen durchführen.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

8 (a) Eine TRTO muss der zuständigen Stelle glaubhaft machen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung nach den genehmigten Standards durchzuführen.

(b) Eine TRTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Stelle genügende Person benennen, die der zuständigen Stelle glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Hierbei muss es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer handeln.

ÜBERPRÜFUNG

9 Nach der ersten Überprüfung führt die zuständige Stelle weitere Überprüfungen durch um festzustellen, ob die TRTO in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAA und der Genehmigung arbeitet.

10 Während solcher Kontrollbesuche hat die TRTO Einsicht in Ausbildungsaufzeichnungen, Genehmigungsunterlagen, technische Bordbücher, Unterrichtsunterlagen und sonstige Lehrmittel sowie Zugang zu Unterrichtsstunden und Flugbesprechungen zu gewähren. Nach dem Besuch erhält die TRTO von der zuständigen Stelle eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

BETRIEBSLEISTUNG UND LEHRPERSONAL

11 Die Betriebsstruktur der TRTO muss die Aufsicht über alle Mitarbeiter durch Personen gewährleisten, die über die notwendige Erfahrung und Befähigung verfügen, um anhaltend hohe Standards sicherzustellen. Nähere Angaben zur Betriebsstruktur, aus denen individuelle Aufgaben hervorgehen, müssen im Betriebshandbuch der TRTO enthalten sein.

12 Es ist ein Ausbildungsleiter (HT) zu benennen, der den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt. Der Ausbildungsleiter hat sicherzustellen, dass die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt. Diese Person trägt die alleinige unmittelbare Verantwortung gegenüber der zuständigen Stelle.

13 Die TRTO muss über geeignetes Personal verfügen, um die Ausbildungsziele zu erfüllen. Die Aufgaben für jede Lehrkraft sind festzulegen und zu dokumentieren.

LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN

14 Lehrberechtigte für Musterberechtigungen (Type Rating Instructors/TRI) müssen:

- (a) im Besitz einer CPL oder ATPL und der Berechtigung(en) für die Ausbildungslehrgänge, die sie durchführen sollen, sein;
- (b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die in dem/den Ausbildungslehrgängen verwendeten Hubschrauber sein oder
- (c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Stelle zur Durchführung besonderer Ausbildungen an der TRTO sein (siehe JAR-FCL 2.305).

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN (SFI und STI)

15 Für die Ausbildung an einem Flugübungsgerät (FTD) müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL sein oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein und über Erfahrung als Lehrberechtigter für die entsprechende Ausbildung verfügen; ausgenommen Lehrberechtigte (SFI und STI), die im Besitz einer Anerkennung gemäß Absatz 3 oder 4 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 2.005 sind. Für den Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten oder die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) in einem Flugsimulator oder FTD oder FNPT II müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung TRI(MPH) sein oder über eine Anerkennung als SFI(H) verfügen.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

16 Die theoretische Ausbildung ist von einem anerkannten Lehrberechtigten durchzuführen, der im Besitz der entsprechenden Musterberechtigung ist oder von einem Lehrer mit entsprechender Erfahrung in der Luftfahrt und Kenntnissen des jeweiligen Luftfahrzeuges, z.B. ein Flugingenieur, Luftfahrzeugtechniker, Flugdienstberater.

AUSBILDUNGSSTANDARDS

17 Die TRTO hat ein System festzulegen, um die Leistungsfähigkeit und den Erfolg des Ausbildungsbetriebes sicherzustellen. Durch das Qualitätssystem soll die Leistungsfähigkeit der Verfahren und Ausbildungsstandards der TRTO festgelegt werden.

AUFZEICHNUNGEN

18 Eine TRTO muss über geeignetes Verwaltungspersonal verfügen, um für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren folgende Aufzeichnungen zu führen und aufzubewahren:

- (a) Beurteilungen der Lehrgangsteilnehmer vor und während des Lehrganges
- (b) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten einzelner Flugschüler
- (c) persönliche Angaben über das Personal der TRTO (Ablauf der Gültigkeitsdauer von Tauglichkeitszeugnissen, Berechtigungen, etc.)

19 Die Form des Ausbildungsnachweises für die Lehrgangsteilnehmer ist im Ausbildungshandbuch festzulegen.

20 Die TRTO hat die Ausbildungsnachweise und Berichte auf Verlangen der zuständigen Stelle vorzulegen.

AUSBILDUNGSPROGRAMM

21 Für jede angebotene Ausbildung ist ein Ausbildungsprogramm zu erarbeiten. Dieses Programm muss die wochen- oder abschnittsweise dargestellte theoretische und praktische Ausbildung sowie die durchzuführenden Flugübungen und eine Zusammenfassung des Lehrplanes beinhalten. Insbesondere die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten und die theoretische Ausbildung sind so zu planen, dass die Lehrgangsteilnehmer ihre theoretischen Kenntnisse in den Flugübungen anwenden können. Es sind Vorkehrungen zu treffen, damit Probleme, die während der theoretischen Ausbildung auftreten, in der anschließenden praktischen Ausbildung gelöst werden können.

AUSBILDUNGSHUBSCHRAUBER

22 Jeder Hubschrauber muss so ausgerüstet sein, dass er den Anforderungen der jeweils genehmigten Ausbildung entspricht und muss für Instrumentenflugregeln zugelassen sein (sofern zutreffend).

EINRICHTUNGEN

23 Es müssen geeignete Ausbildungseinrichtungen vorhanden sein.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE AUFNAHME DER AUSBILDUNG

24 Eine TRTO ist dafür verantwortlich, dass die Lehrgangsteilnehmer mindestens die gemäß JAR-FCL 2.250 festgelegten Voraussetzungen für die Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

25 Eine TRTO hat ein Ausbildungs- und Betriebshandbuch zu erstellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Darin müssen Informationen und Anweisungen enthalten sein, die dem Personal bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und den Lehrgangsteilnehmern als Anleitung für die Erfüllung der Ausbildungsanforderungen dienen. Eine TRTO muss dem Personal und, falls notwendig, den Lehrgangsteilnehmern Einsicht in das Ausbildungs- und Betriebshandbuch und die Genehmigungsunterlagen der zuständigen Stelle gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

26 Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase die Anforderungen, Vorgaben und Ausbildungsziele angeben, die von den Lehrgangsteilnehmern zu erfüllen sind, einschließlich der Aufnahmebedingungen für den jeweiligen Lehrgang, soweit zutreffend. Es muss Folgendes beinhalten:

Teil 1 – Ausbildungsplan

Teil 2 – Flugbesprechungen und Flugübungen

Teil 3 – Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten

Teil 4 – Theoretische Ausbildung

27 Das Betriebshandbuch muss für bestimmte Mitarbeiter wichtige Informationen liefern, z.B. TRIs, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal etc. und Folgendes beinhalten:

- (a) Allgemeines
- (b) Technik
- (c) Überlandflug
- (d) Ausbildung des Personals

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.055

Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205)

(Siehe Anhang 1 to JAR-FCL 2.255)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285)

AUSBILDUNGSORGANISATION

1. Unterrichtsräume müssen entweder in der Hauptniederlassung des Ausbildungsbetriebes oder, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Stelle, in einer geeigneten Einrichtung an anderer Stelle vorhanden sein. In jedem Fall müssen die Unterrichtsräume und alle zugehörigen Unterrichtseinrichtungen den für die Betriebsgenehmigung bestehenden Anforderungen entsprechen. Vor Beginn der Ausbildung ist die Genehmigung der zuständigen Stelle für die Durchführung eines modularen Ausbildungsprogrammes mit Fernunterricht einzuholen.

2. Der Ausbildungsleiter (HT) oder Leiter der theoretischen Ausbildung (CGI) einer FTO, die Fernunterricht anbietet, muss die Anforderungen von Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055 erfüllen. Alle Lehrer für Theorieausbildung müssen die Anforderungen der JAR-FCL erfüllen und über eine geeignete Qualifikation oder entsprechende Erfahrung verfügen, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

3. FTOs, die nur theoretische Ausbildung anbieten, unterliegen den gleichen Genehmigungs- und Auditierungsanforderungen wie FTOs gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055.

4. Es bleibt der genehmigten FTO überlassen ob sie ihre Lehrgänge auf der Grundlage von Vollzeitwesenheit oder Fernunterricht anbietet. Für alle Fächer der modularen Fernlehrgänge besteht teilweise Anwesenheitspflicht. Die Anwesenheitspflicht muss mindestens 10% der Gesamtdauer des Lehrganges umfassen.

LEHRBERECHTIGTE

5. Alle Lehrberechtigten müssen mit den Anforderungen des Fernunterrichtsprogrammes, einschließlich des Qualitätssicherungsprogrammes, vertraut sein. Ihre Grundschulung muss in der Hauptniederlassung erfolgen; für alle nachfolgenden Schulungen gilt der gleiche Standard wie für Lehrberechtigte vor Ort. Für alle Lehrberechtigten muss das Qualitätssystem ein ausreichendes Mittel zur Überwachung der individuellen Leistung und Einhaltung der genehmigten Ausbildungsprogramme darstellen.

LEHRGÄNGE

6. Fernunterricht als Teil der theoretischen Ausbildung wird nur für folgende Lehrgänge genehmigt:

(a) Lehrgänge für modulare theoretische Ausbildung zum Erwerb von PPL(H), CPL(H), IR(H) und ATPL(H).

(b) Lehrgänge für die ergänzende theoretische Ausbildung für den Erwerb einer PPL(H), CPL(H) (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050) und ATPL(H) (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050).

(c) Genehmigte Lehrgänge für die theoretische Ausbildung zur Vorbereitung auf den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075 Form und Inhalt von Lizenzen

ALLGEMEINES

1 Der Pilot hat stets eine gültige Lizenz einschließlich eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses mitzuführen, wenn er die Rechte der Lizenz ausübt.

2 Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers hat dieser einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.

3 Medizinische Auflagen (z.B. das Tragen einer Sehhilfe, etc.) werden in das Tauglichkeitszeugnis und nach Ermessen der zuständigen Stelle in die Lizenz eingetragen.

4 Nicht Bestandteil der Bestimmungen

5 Bei der Durchführung von Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung von Muster- und Instrumentenflugberechtigungen hat der Prüfer, der die Befähigungsüberprüfungen abnimmt, die Möglichkeit, Eintragungen vorzunehmen. Ersatzweise kann auch die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen Eintragungen über die Verlängerung von Berechtigungen vornehmen.

Ungültige Berechtigungen werden nach Ermessen der zuständigen Stelle, jedoch spätestens 5 Jahre nach der letzten Verlängerung aus der Lizenz entfernt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Verkehrspiloten
(Hubschrauber)
Airline Transport Pilot Licence
(Helicopter)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions

Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XII				
XIII				

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Berufspiloten
(Hubschrauber)
Commercial Pilot Licence
(Helicopter)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	

XII	Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XIII					

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Federal Republic of Germany



**Lizenz für Privatpiloten
(Hubschrauber)
Private Pilot Licence
(Helicopter)**

Ausgestellt nach den Regelungen
JAR-FCL deutsch
Issued in accordance with **JAR-FCL** deutsch

Ausgestellt nach den Richtlinien der
ICAO
Issued in accordance with ICAO Standards

I	Ausstellungsstaat State of issue	
III	Lizenznummer Licence number	
IV	Name des Inhabers Name of holder	
XIV	Geburtsdatum Geburtsort Date and place of birth	
V	Wohnsitz Address	
VI	Staatsangehörigkeit Nationality	
VII	Unterschrift des Inhabers Signature of holder	
VIII	Ausstellende Stelle Issuing board	
X	Ausstellende Person Datum Signature of issuing person and date	
XI	Stempel der ausstellenden Stelle Stamp of issuing board	

II	Art der Lizenz, Datum der Erstaussstellung und Länderkennung Title of licence, date of initial issue and country code	
IX	gültig bis (valid until): Der Inhaber darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.	
XIII	Bemerkungen (Remarks):	

XII	Berechtigungen (Ratings)	
	Klasse/Muster/Instrumentenflug Class/Type/Instrument	Bemerkungen/Beschränkungen Remarks/Restrictions

Berechtigung Rating	Datum der Prüfung Date of test	Gültig bis Valid until	Prüfer-Anerkennungsnr. Examiner authorisation no.	Unterschrift des Prüfers Examiner's signature
XII				
XIII				

Abkürzungsverzeichnis Abbreviations
--

JAR-FCL 2.085 Anforderungen

(a) Erster Satz nicht Bestandteil der Bestimmungen.

Bei Beginn der praktischen Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz für Privatpiloten hat der Flugschüler dem Ausbildungsbetrieb die erfolgreiche Teilnahme an einer Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort nachzuweisen, bei Beginn der praktischen Ausbildung zum Erwerb der Lizenz für Berufs- oder Verkehrspiloten die erfolgreiche Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe.

Mit diesen Anforderungen hat die zuständige Stelle sicherzustellen, dass Flugschüler nicht durch die Ausübung der ihnen erteilten Rechte eine Gefahr für den Luftverkehr darstellen.

(b) Der Flugschüler darf ohne Flugauftrag des Lehrberechtigten keine Alleinflüge durchführen.

JAR-FCL 2.090 Mindestalter

Der Flugschüler muss vor seinem ersten Alleinflug mindestens 16 Jahre alt sein.

JAR-FCL 2.095 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Flugschüler darf Alleinflüge nur durchführen, wenn er im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 ist.

ABSCHNITT C – LIZENZ FÜR PRIVATPILOTEN (Hubschrauber) – PPL(H)

JAR-FCL 2.100 Mindestalter

Der Bewerber für eine PPL(H) muss mindestens 17 Jahre alt sein.

JAR-FCL 2.105 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine PPL(H) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses Klasse 1 oder 2 sein. Für die Ausübung der Rechte einer PPL(H) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 oder 2 vorgeschrieben.

JAR-FCL 2.110 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer in Deutschland anwendbarer Vorschriften, berechtigt eine Privatpilotenlizenz gemäß JAR-FCL innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr zu einer berufsmäßigen Tätigkeit als verantwortlicher Pilot auf Luftfahrzeugen der in der Lizenz eingetragenen Muster, beschränkt auf die Ausbildung von Privatpiloten sowie das Schleppen von Gegenständen. Darüber hinaus berechtigt die Privatpilotenlizenz zu einer Tätigkeit als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr.

(b) Voraussetzungen

(1) Der Bewerber für eine PPL(H), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.100, 2.105, 2.120, 2.125(a) und (b), 2.130 und 2.135 und nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(H) und hat mindestens die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Hubschraubermuster erworben.

(2) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht hat der Lizenzinhaber die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.125(c) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.115 Reserviert

JAR-FCL 2.120 Flugerfahrung und Anrechnung

Der Bewerber für eine PPL(H) muss mindestens 45 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweisen; davon können fünf Stunden in einem FNPT oder Flugsimulator durchgeführt worden sein. Inhaber von Lizenzen oder gleichwertigen Rechten für Flugzeuge, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, Ultraleicht-Hubschrauber, Tragschrauber, Segelflugzeuge oder Motorsegler können zehn Prozent ihrer gesamten Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch nicht mehr als zehn Stunden, für eine PPL(H) anrechnen lassen.

JAR-FCL 2.125 Ausbildungslehrgang (Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(H) hat in einem Ausbildungsbetrieb oder einer akzeptierten, registrierten Ausbildungseinrichtung die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125 nachzuweisen. Eine registrierte Ausbildungseinrichtung darf nur auf einmotorigen Hubschraubern mit einer genehmigten Sitzanzahl von höchstens vier ausbilden. In Ausnahmefällen können bereits verwendete einmotorige Hubschrauber weiterhin in einer registrierten Ausbildungseinrichtung verwendet werden, sofern dazu eine Genehmigung der zuständigen Stelle vorliegt.

(b) Flugausbildung

Der Bewerber für eine PPL(H) muss auf einem Hubschraubermuster mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis mindestens 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens fünf Stunden Instrumentenausbildungszeit und mindestens zehn Stunden im Alleinflug unter Aufsicht nachweisen. Darin müssen mindestens fünf Stunden im Allein-Überlandflug mit mindestens einem Flug über eine Strecke von mindestens 185 km (100 NM) enthalten sein, bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden durchzuführen sind.

(c) *Nachtflugqualifikation*

(1) Für die Durchführung von Flügen bei Nacht muss der Inhaber einer PPL(H) im Besitz einer Nachtflugqualifikation gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 sein.

(2) Der Inhaber einer Lizenz, der im Besitz einer IR(A) ist oder war, muss in Übereinstimmung mit Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 die Übungen 4 bis 6 durchführen und für mindestens fünf Stunden Instrumentenausbildungszeit für die Übungen 1 bis 3 nach Ermessen eines Lehrberechtigten (FI) aufwenden.

(3) Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.

JAR-FCL 2.130 Theoretische Prüfung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.235)

Der Bewerber für eine PPL(H) hat der zuständigen Stelle theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der PPL(H) entsprechen. Diese Bestimmungen und Verfahren für die theoretische Prüfung sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135 und JAR-FCL 2.261(a) enthalten.

JAR-FCL 2.135 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und JAR-FCL 2.235, Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135, Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

Der Bewerber für eine PPL(H) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, als verantwortlicher Pilot eines Hubschraubers die entsprechenden Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135 sowie Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Die praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Flugausbildung abzulegen (siehe JAR-FCL 2.125(a)).

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125
Ausbildungslehrgang für PPL(H) – Zusammenfassung
 (Siehe JAR-FCL 2.125)

1 Das Ziel eines PPL(H)-Lehrganges ist die Ausbildung von Flugschülern in der sicheren und fachkundigen Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

2 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung des PPL(H)-Lehrganges muss Folgendes umfassen:

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
010 00 00 00	LUFTRECHT				
010 01 00 00	INTERNATIONALES RECHT: ABKOMMEN, VEREINBARUNGEN UND ORGANISATIONEN	x		x	
010 02 00 00	LUFTTÜCHTIGKEIT	x		x	
010 03 00 00	STAATZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN FÜR LUFTFAHRZEUGE	x		x	
010 04 00 00	LIZENZIERUNG VON LUFTFAHRTPERSONAL	x		x	
010 05 00 00	LUFTVERKEHRSREGELN	x		x	
010 06 00 00	NAVIGATIONSVERFAHREN FÜR DIE LUFTFAHRT – BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN	x		x	
010 07 00 00	FLUGVERKEHRSDIENSTE UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT	x		x	
010 08 00 00	FLUGBERATUNGSDIENST	x		x	
010 09 00 00	FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE	x		x	
010 11 00 00	SUCH- UND RETTUNGSDIENST	x		x	
010 12 00 00	LUFTSICHERHEIT	x		x	
010 13 00 00	UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND ZWISCHENFÄLLEN IN DER LUFTFAHRT	x		x	
010 15 00 00	NATIONALES RECHT	x		x	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
021 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – ZELLE UND SYSTEME; ELEKTRISCHE SYSTEME; TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	x	x	x	x
021 01 00 00	SYSTEMAUSLEGUNG; BELASTUNGEN; SPANNUNGSZUSTÄNDE; WARTUNG/INSTANDHALTUNG	x	x	x	x
021 02 00 00	ZELLE	x	x	x	x
021 03 00 00	HYDRAULISCHE SYSTEME	x	x	x	x
021 04 00 00	FAHRWERK, RÄDER, REIFEN, BREMSEN	x	x	x	x
021 05 00 00	STEUERUNG	x	x	x	x
021 07 00 00	EISVERHÜTUNGS- UND ENTEISUNGSVERFAHREN	x	x	x	x
021 08 00 00	KRAFTSTOFFSYSTEME	x	x	x	x
021 09 00 00	ELEKTRISCHE SYSTEME	x	x	x	x
021 10 00 00	KOLBENTRIEBWERKE	x	x	x	x
021 11 00 00	TURBINENTRIEBWERKE			x	x
021 12 00 00	SICHERUNGS- UND WARNANLAGEN			x	x
021 15 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORKÖPFE			x	x
021 16 00 00	HUBSCHRAUBER: ANTRIEBSSYSTEME			x	x
021 17 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORBLÄTTER			x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
022 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – INSTRUMENTIERUNG				
022 01 00 00	SENSOREN UND INSTRUMENTE	x	x	x	x
022 02 00 00	MESSUNG VON LUFTPARAMETERN	x	x	x	x
022 03 00 00	MAGNETISMUS – DIREKTANZEIGENDER KOMPASS	x	x	x	x
022 04 00 00	KREISELINSTRUMENTE	x	x	x	x
022 10 00 00	KOMMUNIKATIONSANLAGEN	x	x	x	x
022 12 00 00	WARNSYSTEME, ANNÄHERUNGSWARNSYSTEME	x	x	x	x
022 13 00 00	INTEGRIERTE INSTRUMENTE – ELEKTRONISCHE ANZEIGEN	x	x	x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
030 00 00 00	FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG				
031 00 00 00	MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE – FLUGZEUGE/HUBSCHRAUBER				
031 01 00 00	SINN UND ZWECK DER BERECHNUNG VON MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE	x	x	x	x
031 02 00 00	BELADUNG	x	x	x	x
031 03 00 00	GRUNDLAGEN ZUR BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTLAGE	x	x	x	x
031 04 00 00	ANGABEN ZU MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE VON LUFTFAHRZEUGEN	x	x	x	x
031 05 00 00	BESTIMMUNG DER SCHWERPUNKTLAGE	x	x	x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
032 00 00 00	FLUGLEISTUNG – FLUGZEUGE				
032 01 00 00	ALLGEMEINES	x	x		
032 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE B – EINMOTORIGE FLUGZEUGE	x	x		

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
033 00 00 00	FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES				
033 01 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN	x	x	x	x
033 03 00 00	KRAFTSTOFFPLANUNG	x	x	x	x
033 04 00 00	FLUGVORBEREITUNG	x	x	x	x
033 05 00 00	ATS-FLUGPLAN	x	x	x	x
033 06 00 00	ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES UND ÄNDERUNG DES FLUGDURCHFÜHRUNGSPLANES WÄHREND DES FLUGES	x	x	x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
034 00 00 00	FLUGLEISTUNG – HUBSCHRAUBER				
034 01 00 00	ALLGEMEINES			X	X
034 02 00 00	FLUGLEISTUNG – EINMOTORIGE HUBSCHRAUBER			X	X

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
040 00 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN				
040 01 00 00	MENSCHLICHE FAKTOREN: GRUNDKONZEPTE	X		X	
040 02 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPHYSIOLOGIE UND GESUNDERHALTUNG				
040 03 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPSYCHOLOGIE				

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
050 00 00 00	METEOROLOGIE	X		X	
050 01 00 00	DIE ATMOSPHERE	X		X	
050 02 00 00	WIND	X		X	
050 03 00 00	THERMODYNAMIK	X		X	
050 04 00 00	WOLKEN UND NEBEL	X		X	
050 05 00 00	NIEDERSCHLAG	X		X	
050 06 00 00	LUFTMASSEN UND FRONTEN	X		X	
050 07 00 00	DRUCKSYSTEME	X		X	
050 08 00 00	KLIMATOLOGIE	X		X	
050 09 00 00	GEFAHREN FÜR DEN FLUGBETRIEB	X		X	
050 10 00 00	WETTERINFORMATIONEN	X		X	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
060 00 00 00	NAVIGATION				
061 00 00 00	ALLGEMEINE NAVIGATION				
061 01 00 00	GRUNDLAGEN DER NAVIGATION	X		X	
061 02 00 00	MAGNETISMUS UND KOMPASSANLAGEN	X		X	
061 03 00 00	LUFTFAHRTKARTEN	X		X	
061 04 00 00	KOPPELNAVIGATION (DR)	X		X	
061 05 00 00	NAVIGATION WÄHREND DES FLUGES	X		X	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
062 00 00 00	FUNKNAVIGATION				
062 01 00 00	GRUNDLAGEN ZUR AUSBREITUNG VON FUNKWELLEN	x		x	
062 02 00 00	FUNKNAVIGATIONSANLAGEN	x		x	
062 03 00 00	RADAR	x		x	
062 06 00 00	SATELLITENGESTÜTZTE NAVIGATIONSSYSTEME	x		x	

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
070 00 00 00	BETRIEBLICHE VERFAHREN				
071 01 00 00	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	x	x	x	x
071 02 00 00	BESONDERE BETRIEBSVERFAHREN UND GEFAHREN (ALLGEMEINE BETRACHTUNGEN)	x	x	x	x
071 03 00 00	NOTVERFAHREN FÜR DEN HUBSCHRAUBERBETRIEB			x	x

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
080 00 00 00	AERODYNAMIK				
081 00 00 00	AERODYNAMIK – FLUGZEUGE				
081 01 00 00	AERODYNAMIK IM UNTERSCHALLBEREICH	x	x		
081 04 00 00	STABILITÄT	x	x		
081 05 00 00	STEUERBARKEIT	x	x		
081 06 00 00	BETRIEBSGRENZEN	x	x		
081 07 00 00	PROPELLER	x	x		
081 08 00 00	FLUGMECHANIK	x	x		

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
082 00 00 00	AERODYNAMIK – HUBSCHRAUBER				
082 01 00 00	AERODYNAMIK IM UNTERSCHALLBEREICH			X	X
082 02 00 00	AERODYNAMIK IM TRANSSONISCHEN BEREICH UND KOMPRESSIBILITÄTSEFFEKTE			X	X
082 03 00 00	DREHFLÜGLERMUSTER			X	X
082 04 00 00	HAUPTROTOR – AERODYNAMIK			X	X
082 05 00 00	HAUPTROTOR – MECHANIK			X	X
082 06 00 00	HECKROTOREN			X	X
082 07 00 00	GLEICHGEWICHT; STABILITÄT UND STEUERUNG			X	X
082 08 00 00	HUBSCHRAUBER – FLUGMECHANIK			X	X

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>	
		PPL	Ergänzende Ausbildung	PPL	Ergänzende Ausbildung
090 00 00 00	SPRECHFUNKVERKEHR				
091 00 00 00	VFR-SPRECHFUNKVERKEHR				
091 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	X		X	
091 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN	X		X	
091 03 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (VFR)	X		X	
091 04 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG	X		X	
091 05 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN	X		X	
091 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA-KURZWELLEN UND VERGABE VON FUNKFREQUENZEN	X		X	

FLUGAUSBILDUNG

3 Der Lehrplan für die Flugausbildung zum Erwerb der PPL(H) muss Folgendes umfassen:

- (a) Flugvorbereitung, Berechnung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Bereitstellung des Hubschraubers
- (b) Platzrundenverfahren, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen
- (c) Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen
- (d) Starts, Landungen, Schwebeflug, Drehung auf der Stelle zur Luftraumbeobachtung und normale Übergänge in den und aus dem Schwebeflug
- (e) Notverfahren, normale Autorotationen, simulierter Triebwerksausfall, musterbedingtes Beenden von Bodenresonanz
- (f) seitlicher und rückwärtiger Schwebeflug, Drehungen auf der Stelle
- (g) Erkennen und Beenden des beginnenden Wirbelringstadiums

(h) Autorotationen bis zum Boden, Landungen mit simuliertem Triebwerksausfall, Notlandungen, simulierte Ausfälle der Notausrüstung und Notverfahren bei Störungen an den Triebwerken, der Steuerung, der elektrischen und hydraulischen Anlage

(i) Steilkurven;

(j) Übergänge vom Schwebeflug in den Vorwärtssteigflug oder aus dem Sinkflug in den Schwebeflug, Quick-Stopps, Flugübungen mit Seiten- bzw. Rückenwind, Starts und Landungen von/auf Hängen

(k) Flüge mit eingeschränkter Triebwerksleistung in schwierigem Gelände, einschließlich der Auswahl nicht genehmigter Hubschrauberflugplätze sowie Starts/Landungen von diesen

(l) Führen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich einer Horizontalkurve von 180° und Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen zur Simulation eines unbeabsichtigten Einfluges in Wolken (dieser Teil der Ausbildung kann von einem FI(H) durchgeführt werden))

(m) Überlandflüge mit Sicht nach außen unter Verwendung von Koppelnavigation und, falls vorhanden, Funknavigationshilfen

(n) An- und Abflüge von und zu kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen.

HUBSCHRAUBER FÜR AUSBILDUNG UND PRÜFUNG

4 Es müssen in ausreichender Anzahl Hubschrauber zur Verfügung stehen, die für die entsprechende Ausbildung und Prüfung geeignet sind. Jeder Hubschrauber muss mit einem Doppelsteuer ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Hubschrauber vorhanden sein, mit dem/denen Autorotationen vorgeführt werden können sowie ein oder mehrere Hubschrauber, die für die Simulation von Instrumentenflug-Wetterbedingungen und die Durchführung der geforderten Instrumentenflugausbildung in geeigneter Weise ausgerüstet sind. Für die Ausbildung und Prüfung zum Erwerb einer IR(H) müssen in ausreichender Anzahl Hubschrauber zur Verfügung stehen, die für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sind.

Es dürfen nur Hubschrauber für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Stelle für diesen Zweck genehmigt worden sind.

FLUGPLÄTZE UND HUBSCHRAUBER-ÜBUNGSGELÄNDE

5 Der Flugplatz, bei dem der Schwerpunkt für die Ausbildung liegt und alle weiteren Flugplätze auf denen eine Flugausbildung durchgeführt wird, müssen mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

(a) mindestens eine Piste oder ein Übungsgelände für Start und Landung, die/das die Möglichkeit bietet, mit Ausbildungshubschraubern normale Starts oder Landungen mit der höchstzulässigen Start- oder Landemasse und Autorotationen bis zum Boden durchzuführen unter den Bedingungen, dass

(i) Windstille herrscht (Windstärke nicht über vier Knoten) und Temperaturen vorliegen, die der durchschnittlich höchsten Temperatur für den wärmsten Monat des Jahres in dem Einsatzgebiet entsprechen,

(ii) das Einhalten einer Startflughahn mit einer Hindernisfreiheit von mindestens 50 Fuß möglich ist,

(iii) sich Triebwerk und Fahrwerk (sofern zutreffend) in dem vom Hersteller empfohlenen Betriebszustand befinden und

(iv) ein gleichmäßiger Übergang vom Abheben bis zur Geschwindigkeit für die beste Steigrate ohne außergewöhnliche fliegerische Fähigkeiten oder Verfahren erreicht werden kann;

(b) einen Windrichtungsanzeiger, der in Bodennähe von den Endpunkten jeder Piste/jedes Start- und Landebereichs gesehen werden kann;

(c) eine geeignete Befeuerung der Pisten/des Start- und Landebereichs zur Durchführung von Ausbildungsflügen bei Nacht

(d) eine Einrichtung zur Durchführung von Flugfunkverkehr, die den Anforderungen der Behörde genügt.

6 Übungsgelände müssen vorhanden sein für die Durchführung von:

- Flugübungen in schwierigem Gelände
- Landungen mit simuliertem Triebwerksausfall
- Starts und Landungen von/auf Hängen

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125

Registrierung von Ausbildungseinrichtungen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125

Antragsformular für die Registrierung von Ausbildungseinrichtungen

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125

Ausbildungslehrgang für den Erwerb einer PPL(H)-Nachtflugqualifikation

(Siehe JAR-FCL 2.125(c))

1. Das Ziel des Lehrganges ist, Inhaber einer PPL(H) für die Durchführung von Flügen bei Nacht zu qualifizieren.
2. Der Inhaber einer PPL(H), der eine Nachtflugqualifikation erwerben möchte, muss mindestens 100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweisen, die nach dem Erwerb der Lizenz geflogen wurden; darin müssen mindestens 60 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern und 20 Stunden Überlandflug enthalten sein.
3. Der Lehrgang ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen.
4. Für die Eintragung der Qualifikation in die Lizenz ist vom Lehrberechtigten oder Ausbildungsleiter eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges auszustellen.

THEORETISCHE KENNTNISSE

5. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung muss mindestens fünf Unterrichtsstunden umfassen, wobei Folgendes wiederholt oder erläutert wird:
 - Wetterminima für Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht
 - Regeln hinsichtlich der Luftraumkontrolle bei Nacht und verfügbarer Einrichtungen
 - Regeln hinsichtlich der Befeuerung von Flugplatzgeländen, Pisten, Landebereichen und Hindernissen
 - Positionslichter von Luftfahrzeugen und Regeln für die Vermeidung von Zusammenstößen
 - physiologische Aspekte von Sicht und Orientierung bei Nacht
 - Gefahren von Desorientierung bei Nacht
 - Gefahren von Wetterverschlechterung bei Nacht
 - Funktionen und Störungen der Instrumentensysteme
 - Beleuchtung der Instrumente und Notbeleuchtungssysteme im Cockpit
 - Eintragungen in Navigationskarten zum Gebrauch unter Cockpitbeleuchtung
 - praktische Grundlagen der Navigation
 - Grundlagen der Funknavigation
 - Festlegung und Einhaltung der Sicherheitshöhe
 - Gefahren durch Vereisung sowie Manöver zur Vermeidung von Vereisung und Ausweichmanöver

FLUGAUSBILDUNG

6. In jedem Fall sind die Übungen 4 bis 6 des Lehrplanes für die praktische Ausbildung zum Erwerb der Nachtflugqualifikation durchzuführen.
7. Bei den Übungen 1 bis 3 können bis zu 50 Prozent der geforderten Flugausbildung in einem synthetischen Flugübungsgerät (STD(H)) durchgeführt werden.
(noch zu erarbeiten) Sämtliche Übungsteile müssen jedoch auch in einem Hubschrauber während des Fluges geübt werden.

8. Mit Sternchen (*) gekennzeichnete Übungsteile sind unter simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen durchzuführen und können bei Tageslicht stattfinden.
9. Die Übungen 1 bis 3 des Lehrplanes für die praktische Ausbildung müssen mindestens zehn Stunden umfassen.
10. Die Übungen 4 bis 6 des Lehrplanes für die praktische Ausbildung müssen mindestens fünf Stunden umfassen, darin müssen mindestens drei Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten und fünf Platzrunden im Alleinflug bei Nacht enthalten sein. Jede Platzrunde muss Start und Landung beinhalten.
11. Die Flugübungen müssen Folgendes beinhalten:
- Übung 1
(ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übung sicher und fachkundig durchzuführen)
 - Wiederholung grundlegender Flugmanöver beim Fliegen nach Instrumenten*
 - Erklären und Vorführen des Überganges vom Sichtflug in den Instrumentenflug*
 - Erklären und Vorführen des Aufrichtens aus ungewöhnlichen Fluglagen beim Fliegen nach Instrumenten*
 - Übung 2
(ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übung sicher und fachkundig durchzuführen)
 - Erklären und Vorführen des Gebrauchs von Funknavigationshilfen beim Fliegen nach Instrumenten, einschließlich Positionsbestimmung und Einhalten eines Kurses über Grund (Tracking)
 - Übung 3
(ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übung sicher und fachkundig durchzuführen)
 - Erklären und Vorführen der Nutzung von Radarunterstützung*
 - Übung 4
(ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übung sicher und fachkundig durchzuführen)
 - Erklären und Vorführen der Verwendung und Ausrichtung des/der Landescheinwerfer(s)
 - Erklären und Vorführen von Schwebeflug bei Nacht
 - höher und langsamer als bei Tage
 - Vermeidung von unbeabsichtigtem seitlichem oder rückwärtigem Schwebeflug
 - Erklären und Vorführen von Startverfahren bei Nacht
 - Erklären und Vorführen von Platzrunden bei Nacht
 - Erklären und Vorführen von Anflugverfahren bei Nacht (konstanter Anflugwinkel) mit oder ohne optische Anflughilfen zu:
 - Hubschrauberflugplätzen
 - beleuchteten Aufsetzflächen
 - praktisches Üben von Starts, Platzrunden und Anflügen
 - Erklären und Vorführen von Notverfahren bei Nacht, einschließlich:
 - simulierter Triebwerkausfall
(in sicherer Höhe mit Motorhilfe zu beenden)
 - simulierter Triebwerkausfall einschließlich Anflug und Landung mit einem Triebwerk (nur mehrmotorige Hubschrauber)
 - simulierter unbeabsichtigter Einflug in Instrumentenflug-Wetterbedingungen (nicht im Quer- oder Endanflugteil)
 - simulierter Ausfall der hydraulischen Steuerung (ausschließlich Landung)
 - Ausfall der Innen- und Außenbeleuchtung
 - sonstige Störungen und Notverfahren wie im Flughandbuch vorgeschrieben
 - Übung 5
 - Platzrunden im Alleinflug bei Nacht
 - Übung 6
 - Erklären und Vorführen von Überlandflugverfahren bei Nacht
 - praktisches Üben von Überlandflügen bei Nacht mit einem Lehrberechtigten und als SPIC, bis ein zufriedenstellender Standard erreicht ist

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 2.135

Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.130 und 2.135)

THEORETISCHE PRÜFUNG

1 Die Verfahren für die Durchführung der PPL-Prüfung werden von der zuständigen Stelle festgelegt. Diese Prüfung ist eine schriftliche Prüfung in den nachfolgend aufgeführten neun Fächern und kann, nach Ermessen der zuständigen Stelle, an einem oder mehreren Tagen abgelegt werden. In einer Prüfungsarbeit können mehrere Fächer zusammengefasst werden. Eine Prüfung besteht mindestens aus 120 Fragen. Die folgenden Bearbeitungszeiten dürfen nicht überschritten werden:

Fach	Bearbeitungszeit (maximal)	Die Bearbeitungszeiten legt die zuständige Stelle fest
Luftrecht und ATC-Verfahren		
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse		
Flugleistung und Flugplanung		
Menschliches Leistungsvermögen		
Meteorologie		
Navigation		
Betriebliche Verfahren		
Aerodynamik		
Sprechfunkverkehr		
Gesamt	6:00	

Praktische Sprechfunkübungen im Klassenraum können nach Ermessen der Behörde durchgeführt werden.

2 Der überwiegende Teil der Prüfung muss aus Auswahlfragen (Multiple Choice) bestehen.

3 Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die die zuständige Stelle festlegt. Die zuständige Stelle informiert den Bewerber, in welchen Sprachen die Prüfungen durchgeführt werden.

4 Ein Prüfungsfach gilt als bestanden, wenn der Bewerber in diesem Fach mindestens 75 Prozent der möglichen Punktzahl erreicht hat. Punkte dürfen nur für richtige Antworten vergeben werden.

5 Vorbehaltlich anderer Bestimmungen der JAR-FCL 2, hat der Bewerber die theoretischen Prüfungen für den Erwerb der PPL(H) erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat, gerechnet von dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber das erste Mal zur Prüfung angetreten ist. Eine bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 24 Monaten, ab dem Datum des Bestehens, für den Erwerb einer PPL(H) anerkannt.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

6 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H) hat diese Prüfung auf dem in der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster abzulegen. Der Bewerber kann darüber entscheiden, ob er die Prüfung auf einem einmotorigen Hubschrauber oder, vorbehaltlich der gemäß JAR-FCL 2.255 geforderten Flugerfahrung von 70 Stunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Hubschrauber ablegen möchte. Der in der praktischen Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber erfüllen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125).

7 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt.

8 Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

9 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

10 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer für Flugausbildung (Flight Examiner/FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

11 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

12 Der Bewerber kann jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

13 Der Bewerber muss den Hubschrauber von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

14 Das Fluggebiet und die Flugstrecke sind vom Prüfer auszuwählen und alle Übungen in geringer Flughöhe oder im Schwebeflug sind auf einem genehmigten Flugplatz/Gelände durchzuführen. Flugstrecken für den Prüfungsabschnitt 3 können am Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Der Prüfungsabschnitt Navigation gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135 muss aus mindestens drei Streckenabschnitten von jeweils mindestens zehnminütiger Dauer bestehen. Die praktische Prüfung kann in zwei Flügen abgelegt werden.

15 Der Bewerber hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste oder dem Flughandbuch (POH) für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Hubschraubers zu berechnen.

16 Der Prüfer soll sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

17 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen
- ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
- gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
- Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
- Kontrolle über den Hubschrauber zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.

18 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Hubschraubermusters werden vom FE entsprechend berücksichtigt.

Flughöhe

normaler Vorwärtsflug	± 50 Fuß
in simulierter erheblicher Notlage	± 200 Fuß
Schweben im Bodeneffekt	± 2 Fuß

Steuerkurs/Einhalten einer Funkstandlinie

normaler Flug	± 10°
---------------	-------

in simulierter erheblicher Notlage	± 15°
Geschwindigkeit	
Start und Anflug	-10 Knoten/+15 Knoten
alle anderen Flugzustände	± 15 Knoten
Abdrift über Grund	
Abheben und Schweben im Bodeneffekt	± 3 Fuß
Aufsetzen	keine Rückwärts- oder Seitwärtsbewegung

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

19 Die Prüfungsinhalte und –abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135 sind für die praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H) für ein- und mehrmotorige Hubschrauber anzuwenden. Wird die praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, muss der Bewerber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.255 erfüllen. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135

Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.135)

Anmerkung: Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer (Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, Eisverhütung-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.

ABSCHNITT 1 VERFAHREN UND KONTROLLEN VOR UND NACH DEM FLUG	
a	Musterkenntnisse (z.B. technisches Bordbuch, Kraftstoff, Masse und Schwerpunktlage, Flugleistung, Flugplanung, NOTAMS, Wetterberatung)
b	Vorflugkontrolle/Tätigkeiten vor dem Flug, Einbauort und Verwendungszweck von Ausrüstungsteilen
c	Cockpitkontrolle, Anlassverfahren
d	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e	Verfahren vor dem Abflug, Sprechfunkverfahren, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren
f	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen der Triebwerks und Verfahren nach dem Flug
ABSCHNITT 2 SCHWEBEFLUGÜBUNGEN, FORGESCHRITTENE FLUGÜBUNGEN UND FÜHREN DES HUBSCHRAUBERS IN SCHWIERIGEM GELÄNDE	
a	Start und Landung (Abheben und Aufsetzen)
b	Rollen, Schwebeflug auf festgelegten Strecken
c	Stationärer Schwebeflug mit Gegenwind/Seitenwind/Rückenwind
d	360°- Drehung mit stationärem Schwebeflug, links und rechts (Drehungen auf der Stelle)
e	Vorwärts, seitwärts und rückwärts gerichteter Schwebeflug
f	Simulierter Triebwerksausfall im Schwebeflug
g	Quick Stops gegen den Wind und mit dem Wind
h	Starts und Landungen von/auf Hängen und außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l	Verschiedene Anflugprofile
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerksleistung
n	Autorotationen; vom Prüfer (FE) sind zwei Übungen auszuwählen aus: normale Autorotation, Autorotation mit der Geschwindigkeit der besten Reichweite, Autorotation mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit und Autorotation mit 360°-Drehung)
o	Autorotationslandung
p	Notlandeübung mit Motorhilfe

q	Überprüfung der Triebwerksleistung, Verfahren zur Geländeerkundung, An- und Abflugverfahren
ABSCHNITT 3 NAVIGATION – ÜBERLANDFLUG	
a	Navigation und Orientierung in verschiedenen Flughöhen, Gebrauch der Navigationskarten
b	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung, Höhenmessereinstellung
c	Überwachung des Flugverlaufs, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Höchstflugdauer voraussichtliche Ankunftszeit (ETA), Überprüfung der Abweichung vom Kurs über Grund, Wiederherstellung des korrekten Kurses über Grund, Überwachung der Instrumente
d	Beobachtung des Wetters, Planung von Ausweichstrecken
e	Gebrauch von Navigationshilfen (soweit vorhanden)
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren etc.
ABSCHNITT 4 FLUGÜBUNGEN	
a	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit
b	Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse
c	Kurven im Horizontalflug mit bis zu 30° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts
d	Kurven im Horizontalflug 180° rechts und links ausschließlich nach Instrumenten
ABSCHNITT 5 AUßERGEWÖHNLICHE UND NOTVERFAHREN (WENN NÖTIG, SIMULIERT)	
Anmerkung (1): Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so muss das Verfahren/Verhalten bei Ausfall eines Triebwerkes simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall.	
Anmerkung (2): Vom Prüfer (FE) sind aus den folgenden Flugübungen mindestens vier auszuwählen:	
a	Triebwerksstörungen, einschließlich Regelfehler, Vergaser-/Triebwerksvereisung, Schmierstoffanlage, soweit zutreffend
b	Störungen in der Kraftstoffanlage
c	Störungen in der elektrischen Anlage
d	Störungen in der Hydraulikanlage, einschließlich Anflug und Landung ohne Hydraulikhilfen, soweit durchführbar
e	Störungen am Hauptrotor und/oder Störungen des Drehmomentausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers einschließlich Rauchkontrolle und -entfernung, soweit zutreffend

g	<p>Andere außergewöhnliche und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, Abschnitt 7 und 8; darin enthalten für mehrmotorige Hubschrauber:</p> <ul style="list-style-type: none">- Simulierter Ausfall eines Triebwerks beim Start:<ul style="list-style-type: none">- Startabbruch bei oder vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder sichere Notlandung bei oder vor Erreichen von DPATO (Definierter Punkt im Abflug)- kurz nach Passieren von TDP oder DPATO- Landung mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks<ul style="list-style-type: none">- Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerksausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landeentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug)- bei einem Triebwerksausfall nach Passieren von LDP oder einer sicheren Notlandung nach Passieren von DPBL
---	--

ABSCHNITT D – LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN (Hubschrauber) – CPL(H)

JAR-FCL 2.140 Mindestalter

Der Bewerber für eine CPL(H) muss mindestens 18 Jahre alt sein.

JAR-FCL 2.145 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine CPL(H) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer CPL(H) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 2.150 Rechte und Voraussetzungen (Siehe JAR-FCL 2.250)

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in JARs festgelegter Regelungen, ist der Inhaber einer CPL(H) berechtigt

- (1) alle Rechte einer PPL(H) auszuüben;
- (2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern tätig zu sein, die nicht zur gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden;
- (3) als verantwortlicher Pilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern mit einem Piloten tätig zu sein;
- (4) als Kopilot bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf Hubschraubern, für deren Betrieb ein Kopilot erforderlich ist, tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine CPL(H), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.140, 2.145, 2.155, 2.160, 2.165 und 2.170 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer CPL(H) und hat mindestens die Musterberechtigung für das in der praktischen Prüfung verwendete Hubschraubermuster erworben. Sofern ein Instrumentenfluglehrgang einschließlich theoretischer und praktischer Prüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2 Abschnitt E nachgewiesen wird, ist die Instrumentenflugberechtigung eingeschlossen.

JAR-FCL 2.155 Flugerfahrung und Anrechnung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (a)(3))

(a) Durchgehende Ausbildung

(1) Flugerfahrung

Der Bewerber für eine CPL(H), der eine durchgehende Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat, muss mindestens 135 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit einem von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung von Flugzeiten

Einzelheiten zur Anrechnung von Flugzeiten auf die unter (a)(1) geforderte Flugzeit sind unter Punkt 4 in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1), Absatz 4 in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2) oder in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3) enthalten.

(b) Modulare Ausbildung

(1) Erfahrung

Der Bewerber für eine CPL(H), der keine durchgehende Ausbildung absolviert hat, muss mindestens 185 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit einem von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung von Flugzeiten

Von den 185 Flugstunden:

- (i) können 20 Stunden als verantwortlicher Pilot mit einer PPL(A) oder
- (ii) 50 Stunden als verantwortlicher Pilot mit einer CPL(A) auf Flugzeugen oder
- (iii) 10 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Reisemotorseglern oder Segelflugzeugen durchgeführt worden sein.

(c) Flugzeit

Der Bewerber muss auf Hubschraubern mindestens Folgendes durchgeführt haben (siehe auch JAR-FCL 2.050(a)(3)):

(1) 50 Stunden als verantwortlicher Pilot

(2) 10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot, einschließlich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 185 km (300 NM), bei dem Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind;

(3) 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, davon höchstens fünf Stunden Instrumentenbodenzeit

und

(4) fünf Stunden Nachtflug gemäß JAR-FCL 2.165(b).

JAR-FCL 2.160 Theoretische Kenntnisse

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (a)(3))

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine CPL(H) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang sollte mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 2.165 abgestimmt sein.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine CPL(H) muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachgewiesen haben, die den Rechten einer CPL(H) entsprechen und muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.261(a) und Abschnitt J der JAR-FCL 2 erfüllen.

(c) Ein Bewerber, der eine durchgehende Ausbildung absolviert hat, hat mindestens die in diesem Lehrgang geforderten Kenntnisse in Art und Umfang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) und (a)(2) nachzuweisen.

JAR-FCL 2.165 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (a)(3))

(a) Lehrgang

(1) Vor Beginn der Flugausbildung hat der Bewerber dem Ausbildungsbetrieb

die erfolgreiche Teilnahme an einem Lehrgang in Erster Hilfe nachzuweisen.

(2) Der Bewerber für eine CPL(H) hat eine genehmigte durchgehende oder modulare Ausbildung auf Hubschraubern mit einem von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung nachzuweisen. Der Lehrgang sollte mit der theoretischen Ausbildung abgestimmt sein. Einzelheiten zu den genehmigten Lehrgängen sind geregelt in:

(i) Durchgehende Ausbildung für ATPL(H) – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1);

(ii) Durchgehende Ausbildung für CPL(H) – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2)

(iii) Modulare Ausbildung für CPL(H) – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3)

(b) Nachtflugausbildung

Der Bewerber muss mindestens fünf Stunden auf Hubschraubern bei Nacht durchgeführt haben, davon mindestens drei Stunden mit einem Lehrberechtigten, einschließlich mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation und fünf Platzrunden im Alleinflug, jede davon mit Start und Landung mit Absetzen des Hubschraubers am Boden.

JAR-FCL 2.170 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (a)(3))

Der Bewerber für eine CPL(H) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, als verantwortlicher Pilot eines Hubschraubers die entsprechenden Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern. Bewerber müssen die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (3) ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1)

Durchgehende Ausbildung für ATPL(H)/VFR

(Siehe JAR-FCL 2.160, 2.165 und 2.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

1 Das Ziel einer durchgehenden ATPL(H)-Ausbildung ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit zwei Piloten, die bei der gewerbsmäßigen Beförderung auf den Betrieb nach Sichtflugregeln beschränkt sind, und für den Erwerb einer CPL(H), jedoch ohne weitere, ggfs. erforderliche Zusatzqualifikation (z.B. für die Durchführung von Arbeitsflügen).

2 Bewerber, die eine durchgehende ATP(H)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.

3 Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 12 und 36 Monaten liegen. Führt die FTO eine zusätzliche theoretische oder praktische Ausbildung durch, können mit Genehmigung der zuständigen Stelle besondere Vereinbarungen getroffen werden, um den Lehrgang über den Zeitraum von 36 Monaten hinaus zu verlängern.

4 Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnittes B der JAR-FCL 2 erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50 Prozent) ihrer vor Beginn der Ausbildung erworbenen Flugstunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (siehe JAR-FCL 2.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1), Absatz 13) angerechnet werden, und zwar höchstens:

(a) bis zu 40 Stunden, davon 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten, oder

(b) wenn eine Nachtflugqualifikation für Hubschrauber erworben wurde, bis zu 50 Stunden, von denen bis zu 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein können.

Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Lizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Stelle bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten wahlweise auf einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchzuführen sind.

5 Ein Bewerber, der nicht alle Teile des ATPL(H)-Ausbildungslehrganges besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

6 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die an der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

7 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und Englisch verfügt, die es ihm ermöglichen, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

8 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, mit der die für eine ATPL(H) erforderlichen Kenntnisse erworben werden;

(b) eine Ausbildung im Sichtflug und den Grundlagen des Instrumentenfluges und

(c) eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung für den Betrieb von Hubschraubern mit zwei Piloten (siehe JAR-FCL 2.261(d)).

9 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung, der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer

CPL(H) erfüllt sowie eine Musterberechtigung für den/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Hubschrauber erworben.

THEORETISCHE KENNTNISSE

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung für die ATPL(H) ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 festgelegt. Die Anforderungen für Musterberechtigungen sind in JAR-FCL 2.240 enthalten. Ein genehmigter theoretischer ATPL(H)-Lehrgang muss mindestens 650 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

Die Aufteilung der 650 Stunden auf die einzelnen Fächer bedarf der Genehmigung durch die zuständige Stelle.

11 Der MCC-Lehrgang muss mindestens 20 Stunden theoretische Ausbildung und Übungen beinhalten.

Theoretische Prüfung

12 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL 2, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der ATPL(H) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

13 Die Flugausbildung umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt 150 Stunden. Innerhalb dieser 150 Stunden hat der Bewerber mindestens Folgendes durchzuführen:

- (a) 95 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten;
- (b) 55 Stunden als verantwortlicher Pilot einschließlich 14 Stunden Alleinflugzeit bei Tag und eine Stunde Alleinflug bei Nacht. 40 Stunden können in der Rolle des Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC) geflogen werden;

(Flugzeit als SPIC ist auf die Flugzeit als verantwortlicher Pilot anzurechnen, sofern keine Beeinflussung des Fluges durch den Lehrberechtigten stattgefunden hat. Eine Nachbesprechung des Fluges mit dem Lehrberechtigten hat keinen Einfluss auf die Anrechnung; SPIC-Zeit kann durch Alleinflugzeit ersetzt werden.)
- (c) 50 Stunden Überlandflug, mindestens 10 Stunden Überlandflug als SPIC mit einem Flug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 185 km (100 NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden durchzuführen sind;
- (d) fünf Stunden auf Hubschraubern bei Nacht, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten einschließlich mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation und fünf Platzrunden im Alleinflug bei Nacht. Jede Platzrunde muss Start und Landung beinhalten.
- (e) 10 Stunden Ausbildung in Grundlagen des Instrumentenfluges mit einem Lehrberechtigten;
- (f) 10 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung.
- (g) Die 95 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten können sich zusammensetzen aus:
 - (i) bis zu 75 Stunden Ausbildung im Sichtflug, davon:
 - (1) 30 Stunden in einem Flugsimulator (FS) der Stufe C/D für Hubschrauber
oder
 - (2) 25 Stunden in einem Flugübungsgerät (FTD) der Stufe 2/3 für Hubschrauber
oder
 - (3) 20 Stunden in einem Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (FNPT) der Stufe II/III für Hubschrauber
oder
 - (4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler.
 - (ii) bis zu 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, die

5 Stunden in einem FTD 1 oder FNPT I für Hubschrauber oder einem FNPT 1 für Flugzeuge oder in einem Flugzeug beinhalten können;

- (iii) 10 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC), für die ein Flugsimulator oder FTD 2/3 (MCC) oder FNPT II/III (MCC) (jeweils für Hubschrauber) verwendet werden kann.

Wenn für die Sichtflugausbildung im Flugsimulator ein anderes Hubschraubermuster verwendet wird als für die restliche Flugausbildung kann dafür höchstens die Flugzeit angerechnet werden, die auch für ein FNPT II/III des entsprechenden Hubschraubers angerechnet würde.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

14 Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) auf einem mehrmotorigen Hubschrauber in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 sowie allen weiteren Prüfungen, die gemäß JAR-FCL2.262(c) gefordert werden, abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2)

Durchgehende Ausbildung für CPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.160, 2.165 und 2.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

1 Das Ziel einer durchgehenden Ausbildung für CPL(H) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten für den Erwerb einer CPL(H), jedoch ohne Instrumentenflugberechtigung oder ggfs. erforderliche Zusatzqualifikation (z.B. für die Durchführung von Arbeitsflügen).

2 Bewerber, die eine durchgehende CPL(H)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen.

3 Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 9 und 24 Monaten liegen.

4 Der Bewerber kann entweder als Anfänger ohne Vorkenntnisse oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnittes B der JAR-FCL 2 erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung erworbenen Flugstunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (siehe JAR-FCL 2.165(a)(2) und Anhang 4 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2), Absatz 12)) angerechnet werden, höchstens jedoch:

(a) bis zu 40 Stunden, davon bis zu 20 Stunden mit einem Lehrberechtigten,

oder

(d) wenn eine Nachtflugqualifikation für Hubschrauber erworben wurde, bis zu 50 Stunden, von denen bis zu 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein können.

Die Anrechnung der Flugstunden erfolgt nach Ermessen der FTO und ist in den Ausbildungsnachweis des Bewerbers einzutragen. Bei Flugschülern, die nicht im Besitz einer Lizenz sind, kann die FTO mit Genehmigung der zuständigen Stelle bis zu höchstens 20 Ausbildungsstunden festlegen, in denen bestimmte Flugübungen mit einem Lehrberechtigten wahlweise auf einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchzuführen sind.

5 Ein Bewerber, der nicht alle Teile des CPL(H)-Ausbildungslehrganges besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Stelle einen Antrag stellen, die theoretische und praktische Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung abzulegen.

6 Bewerber, die während eines Lehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Stelle die offizielle Festlegung der Ausbildungsstunden beantragen, die an der anderen FTO noch zu absolvieren sind.

7 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

8 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, mit der die für eine CPL(H) erforderlichen Kenntnisse erworben werden

und

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

9 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261), der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 13 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer CPL(H) erfüllt sowie eine Musterberechtigung für den/die in der/den Prüfung(en) verwendete(n) Hubschrauber erworben.

THEORETISCHE KENNTNISSE

10 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung für die CPL(H) ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 festgelegt. Die Anforderungen für Musterberechtigungen sind in JAR-FCL 2.240 enthalten. Ein genehmigter theoretischer CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 350 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können.

Die Aufteilung der 350 Stunden auf die einzelnen Fächer bedarf der Genehmigung durch die zuständige Stelle.

THEORETISCHE PRÜFUNG

11 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL 2, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(H) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

12 Die Flugausbildung umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 135 Stunden, von denen bis zu 5 Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können. Innerhalb dieser 135 Stunden hat der Bewerber mindestens Folgendes durchzuführen:

- (a) 85 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten;
- (b) 50 Stunden als verantwortlicher Pilot einschließlich 14 Stunden Alleinflugzeit bei Tag und eine Stunde Alleinflug bei Nacht. 35 Stunden können in der Rolle des Flugschülers als verantwortlicher Pilot (SPIC) geflogen werden;

(Flugzeit als SPIC ist auf die Flugzeit als verantwortlicher Pilot anzurechnen, sofern keine Beeinflussung des Fluges durch den Lehrberechtigten stattgefunden hat. Eine Nachbesprechung des Fluges mit dem Lehrberechtigten hat keinen Einfluss auf die Anrechnung);
- (c) 10 Stunden Überlandflug mit einem Lehrberechtigten;
- (d) 10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Flug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 185 km (100 NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden durchzuführen sind;
- (e) fünf Stunden auf Hubschraubern bei Nacht, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten, einschließlich mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation und fünf Platzrunden im Alleinflug bei Nacht. Jede Platzrunde muss Start und Landung beinhalten.
- (f) 10 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten, einschließlich mindestens 5 Stunden in einem Hubschrauber.
- (g) Die 85 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten können sich zusammensetzen aus:
 - (i) bis zu 75 Stunden Ausbildung im Sichtflug, davon:
 - (1) 30 Stunden in einem Flugsimulator (FS) der Stufe C/D für Hubschrauber
oder
 - (2) 25 Stunden in einem Flugübungsgerät (FTD) der Stufe 2/ 3 für Hubschrauber
oder
 - (3) 20 Stunden in einem Flug- und Navigationsverfahrensübungsgerät (FNPT) der Stufe II/III für Hubschrauber
oder
 - (4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler.
 - (ii) bis zu 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, die 5 Stunden in einem FTD 1 oder FNPT I für Hubschrauber oder FNPT I für Flugzeuge oder in einem Flugzeug beinhalten können.

Wenn für die Sichtflugausbildung im Flugsimulator ein anderes Hubschraubermuster verwendet wird als für die restliche Flugausbildung kann dafür höchstens die Flugzeit angerechnet werden, die auch für ein FNPT II/III des entsprechenden Hubschraubers angerechnet würde.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

13 Bei Abschluss des Lehrganges muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung für den Erwerb der CPL(H) gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3)

Modulare Ausbildung für CPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.160, 2.165 und 2.170)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

1 Das Ziel einer modularen Ausbildung für CPL(H) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten an PPL(H)-Inhaber für den Erwerb einer CPL(H), jedoch ohne Instrumentenflugberechtigung oder ggfs. erforderliche Zusatzqualifikation (z.B. die Durchführung von Arbeitsflügen).

2 Vor Beginn einer modularen Ausbildung für CPL(H) muss der Bewerber:

- (a) im Besitz einer in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) sein;
- (b) 155 Stunden als Pilot von Hubschraubern nachweisen, einschließlich 50 Stunden als verantwortlicher Pilot, davon zehn Stunden im Überlandflug (105 Stunden als Pilot auf Hubschraubern wenn der Bewerber im Besitz einer CPL(A) ist, 135 Stunden als Pilot auf Hubschraubern wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist));

und

- (c) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.225 und 2.240 erfüllt haben, sofern die praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt werden soll.

3 Bewerber, die eine modulare CPL(H)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer FTO die nur Theorieausbildung durchführt erfolgen. In diesem Fall ist der Ausbildungsleiter der Organisation für die Überwachung zuständig.

4 Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Die Flugausbildung und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfung gemäß JAR-FCL 2.495 abzuschließen.

5 Bevor ein Bewerber zur Ausbildung zugelassen wird, hat die FTO sicherzustellen, dass ein Bewerber über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

6 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, mit der die für eine CPL(H) erforderlichen Kenntnisse erworben werden
- und
- (b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

7 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Absatz 9 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Absatz 12 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für den Erwerb einer CPL(H) erfüllt sowie eine Musterberechtigung für den in der Prüfung verwendeten Hubschrauber erworben.

THEORETISCHE KENNTNISSE

8 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung für die CPL(H) ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 festgelegt. Die Anforderungen für Musterberechtigungen sind in JAR-FCL 2.240 enthalten. Ein genehmigter theoretischer CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 250 Unterrichtsstunden umfassen (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

THEORETISCHE PRÜFUNG

9 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL 2, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der CPL(H) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

- 10 (a) Bewerber, die keine Instrumentenflugberechtigung besitzen, müssen mindestens 30 Stunden Flugausbildung mit einem Lehrberechtigten absolvieren.
- (b) Bewerbern, die im Besitz einer gültigen IR(H) sind, wird die Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten in vollem Umfang angerechnet.
- (c) Bewerbern, die im Besitz einer gültigen IR(A) sind, müssen mindestens 5 Stunden der Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten auf einem Hubschrauber absolvieren.
- (d) Die 30 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten können bis zu:
- (i) 20 Stunden Ausbildung im Sichtflug beinhalten, davon 5 Stunden in einem Flugsimulator (FS), FTD 2,3 oder FNPT II/ III (jeweils für Hubschrauber)
 - und
 - (ii) 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, davon 5 Stunden in einem FTD 1 oder FNPT I für Hubschrauber oder FNPT I für Flugzeuge oder in einem Flugzeug.
- 11 Bewerber, die nicht im Besitz einer Nachtflugqualifikation für Hubschrauber sind, müssen zusätzlich mindestens fünf Stunden Nachtflugausbildung absolvieren (siehe JAR-FCL 2.125(c) und Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125)).

PRAKTISCHE PRÜFUNG

- 12 Nach dem Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und dem Erwerb der notwendigen Flugerfahrung muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung für den Erwerb der CPL(H) gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.170

Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.170)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170)

1 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) muss die gesamte geforderte Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, einschließlich der Ausbildung auf dem/den in der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster(n). Bewerber, die eine durchgehende Ausbildung für ATPL(H) abgeschlossen haben, müssen die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschraubermuster ablegen. Der in der praktischen Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber erfüllen (siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055).

2 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt.

3 Der Bewerber muss Abschnitt 1 bis 5 der praktischen Prüfung bestehen. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

4 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer für Flugausbildung (FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

6 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

7 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

8 Der Bewerber muss den Hubschrauber von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

9 Das Fluggebiet und die Flugstrecke sind vom Prüfer auszuwählen und alle Übungen in geringer Flughöhe oder im Schwebeflug sind auf einem genehmigten Flugplatz/Gelände durchzuführen. Flugstrecken für den Prüfungsabschnitt 3 können am Startflugplatz oder einem anderen Flugplatz enden, dabei muss es sich bei einem der Zielorte um einen kontrollierten Flugplatz handeln. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges verantwortlich und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die praktische Prüfung kann aus zwei Flügen bestehen. Die Dauer des Fluges/der Flüge muss mindestens 90 Minuten betragen.

10 Der Bewerber hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Hubschraubers zu berechnen.

11 Der Prüfer darf sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung von unannehmbaren Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

- 12 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:
- Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen
 - ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
 - gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
 - Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
 - Kontrolle über den Hubschrauber zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
- 13 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Hubschraubermusters sind vom FE entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe

normaler Flug	±100 Fuß
in simulierter erheblicher Notlage	±150 Fuß

Einhalten einer Funkstandlinie ±10°

Steuerkurs

normaler Flug	±10°
in simulierter erheblicher Notlage	±15°

Geschwindigkeit

An- und Abflug mit mehrmotorigen Hubschraubern	± 5 Knoten
alle anderen Flugzustände	± 10 Knoten

Abdrift über Grund

Abheben und Schweben im Bodeneffekt	±3 Fuß
Aufsetzen	keine Rückwärts- oder Seitwärtsbewegung

INHALT DER PRÜFUNG

- 14 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Die Flugübungen des Abschnittes 4 können in einem FNPT(H) oder einem Flugsimulator(H) durchgeführt werden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170

Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.170)

Anmerkung: Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer (Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, Eisverhütung-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.

ABSCHNITT 1 VERFAHREN UND KONTROLLEN VOR UND NACH DEM FLUG	
a	Musterkenntnisse (z.B. technisches Bordbuch, Kraftstoff, Masse und Schwerpunktlage, Flugleistung, Flugplanung, NOTAMS, Wetterberatung)
b	Vorflugkontrolle/Tätigkeiten vor dem Flug, Einbauort und Verwendungszweck von Ausrüstungsteilen
c	Cockpitkontrolle, Anlassverfahren
d	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e	Verfahren vor dem Abflug, Sprechfunkverfahren, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren
f	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen der Triebwerks und Verfahren nach dem Flug
ABSCHNITT 2 SCHWEBEFLUGÜBUNGEN, FORGESCHRITTENE FLUGÜBUNGEN UND FÜHREN DES HUBSCHRAUBERS IN SCHWIERIGEM GELÄNDE	
a	Start und Landung (Abheben und Aufsetzen)
b	Rollen, Schwebeflug auf festgelegten Strecken
c	Stationärer Schwebeflug mit Gegenwind/Seitenwind/Rückenwind
d	360°-Drehung mit stationärem Schwebeflug, links und rechts (Drehungen auf der Stelle)
e	Vorwärts, seitwärts und rückwärts gerichteter Schwebeflug
f	Simulierter Triebwerksausfall im Schwebeflug
g	Quick Stops gegen den Wind und mit dem Wind
h	Starts und Landungen von/auf Hängen und außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l	Verschiedene Anflugprofile
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerksleistung
n	Autorotationen; (vom Prüfer (FE) sind zwei Übungen auszuwählen aus: normale Autorotation, Autorotation mit der Geschwindigkeit der besten Reichweite, Autorotation mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit und Autorotation mit 360°-Drehung))
o	Autorotationslandung
p.	Notlandeübung mit Motorhilfe

q	Überprüfung der Triebwerksleistung, Verfahren zur Geländeerkundung, An- und Abflugverfahren
ABSCHNITT 3 NAVIGATION – ÜBERLANDFLUG	
a	Navigation und Orientierung in verschiedenen Flughöhen, Gebrauch der Navigationskarten
b	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs, Luftraumbeobachtung, Höhenmessereinstellung
c	Überwachung des Flugverlaufes, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Höchstflugdauer, voraussichtliche Ankunftszeit (ETA), Feststellung von Kursabweichungen und Kurskorrektur, Überwachung der Instrumente
d	Beobachtung des Wetters, Planung von Ausweichstrecken
e	Einhalten eines Kurses über Grund (Positionsbestimmung (NDB und/oder VOR), Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren etc.
ABSCHNITT 4 FLUGÜBUNGEN AUSSCHLIESSLICH NACH INSTRUMENTEN	
a	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit
b	Standardkurven (Rate 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse, 180°-360°, links und rechts
c	Steig- und Sinkflug, einschließlich Standardkurven (Rate 1 turn) auf bestimmte Steuerkurse
d	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen
e	Kurven im Horizontalflug mit 30° Querneigung, 180°- 360°, links und rechts
ABSCHNITT 5 AUßERGEWÖHNLICHE UND NOTVERFAHREN (WENN NÖTIG, SIMULIERT)	
Anmerkung (1): Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so muss das Verfahren/Verhalten bei Ausfall eines Triebwerkes simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit simuliertem Triebwerksausfall.	
Anmerkung (2): Vom Prüfer (FE) sind aus den folgenden Flugübungen mindestens vier auszuwählen:	
a	Triebwerksstörungen, einschließlich Regelfehler, Vergaser-/Triebwerksvereisung, Schmierstoffanlage, soweit zutreffend
b	Störungen in der Kraftstoffanlage
c	Störungen in der elektrischen Anlage
d	Störungen in der Hydraulikanlage, einschließlich Anflug und Landung ohne Hydraulikhilfen, soweit durchführbar
e	Störungen am Hauptrotor und/oder Störungen des Drehmomentausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers einschließlich Rauchkontrolle und -entfernung, soweit zutreffend

g	<p>Andere außergewöhnliche- und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, Abschnitt 3 und 4; darin enthalten für mehrmotorige Hubschrauber:</p> <ul style="list-style-type: none">- Simulierter Ausfall eines Triebwerks beim Start:<ul style="list-style-type: none">- Startabbruch bei oder vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder sichere Notlandung bei oder vor Erreichen von DPATO (Definierter Punkt im Abflug)- kurz nach Passieren von TDP oder DPATO- Landung mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks<ul style="list-style-type: none">- Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerksausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landeentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug)- bei einem Triebwerksausfall nach Passieren von LDP oder einer sicheren Notlandung nach Passieren von DPBL
---	---

ABSCHNITT E – INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (Hubschrauber) – IR(H)

JAR-FCL 2.174 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine IR(H) muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 3.355(b) flugmedizinisch tauglich sein.

JAR-FCL 2.175 Erfordernis einer Instrumentenflugberechtigung

(a) Der Inhaber einer Lizenz (H) darf einen Hubschrauber nur dann nach Instrumentenflugregeln (IFR) führen, wenn er im Besitz einer der Luftfahrzeugkategorie entsprechenden Instrumentenflugberechtigung (IR(H)) gemäß JAR-FCL ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Ausbildung mit einem Lehrberechtigten.

(b) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 2.180 Rechte und Voraussetzungen

(a) *Rechte*

(1) Vorbehaltlich der Einschränkungen der Berechtigung durch den Einsatz eines weiteren Piloten, der während der praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 die Rolle des Kopiloten einnimmt (Flugbetrieb mit zwei Piloten/Multi-pilot restriction), und weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer IR(H) berechtigt, Hubschrauber bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von 200 Fuß (60 m) nach Instrumentenflugregeln zu führen. Für eine Anrechnung von Instrumentenzeit, die auf Flugzeugen erworben wurde, siehe JAR-FCL 2.280(b).

(2) Die Instrumentenflugberechtigung für Entscheidungsmindesthöhen unterhalb von 200 Fuß (60 m) kann im Anschluss an weitere Ausbildung und Prüfungen gemäß anwendbaren Betriebsvorschriften (OPS) und Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 von der zuständigen Stelle erteilt werden.

(b) *Voraussetzungen*

Der Bewerber, der die Voraussetzungen von JAR-FCL 2.174 bis 2.210 nachgewiesen hat, hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer IR(H) erfüllt.

JAR-FCL 2.185 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

(a) Die Gültigkeitsdauer einer IR(H) beträgt ein Jahr, beginnend mit dem Datum der Ausstellung oder Erneuerung oder dem Ablaufdatum einer gültigen IR(H), wenn diese in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.246(a) verlängert wurde.

(b) Ist die IR(H) auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt, ist der Überprüfungsflug für die Verlängerung oder Erneuerung unter diesen Betriebsbedingungen durchzuführen.

(c) Wurde die IR(H) innerhalb der vorangegangenen 7 Jahre nicht verlängert/erneuert, muss der Inhaber die theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb der IR(H) gemäß JAR-FCL 2.210 ablegen.

JAR-FCL 2.190 Flugerfahrung

Der Bewerber für eine IR(H) muss im Besitz einer PPL(H) mit Nachtflugqualifikation oder einer CPL(H) sein und über mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als verantwortlicher Pilot von Hubschraubern oder Flugzeugen verfügen, davon mindestens zehn Stunden auf Hubschraubern.

JAR-FCL 2.195 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine IR(H) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang sollte, soweit wie möglich, mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 2.205 abgestimmt sein.

(b) Ein Bewerber muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachweisen, der den Rechten einer IR(H) entsprechen und muss die Anforderungen gemäß Abschnitt J der JAR-FCL 2 erfüllen.

JAR-FCL 2.200 Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200)

(a) Der Bewerber für eine IR(H) oder deren Verlängerung muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, die englische Sprache gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200 anwenden zu können.

(b) Der Inhaber einer in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200 erteilten IR(H) hat damit die PPL(H), CPL(H) oder ATPL(H) um das Sprechfunkzeugnis in englischer Sprache erweitert.

JAR-FCL 2.205 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205)

Der Bewerber für eine IR(H) muss entweder die Teilnahme an einer durchgehenden Flugausbildung, die auch die Ausbildung zum Erwerb der IR(H) beinhaltet (siehe JAR-FCL 2.165) oder eine genehmigte modulare Flugausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205 nachweisen. Wenn der Bewerber im Besitz einer IR(A) ist, kann die gesamte gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205

geforderte Flugausbildung auf zehn Stunden verringert werden.

JAR-FCL 2.210 Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210)

Allgemeines

Der Bewerber für eine IR(H) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, die Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 so durchzuführen, wie es die Rechte einer IR(H) erfordern. Bewerber, die eine Musterberechtigung für den in der praktischen Prüfung verwendeten Hubschrauber erwerben möchten, müssen außerdem die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.240 erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200
IR(H) – Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe JAR-FCL 2.200)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015)

KENNTNISSE DER ENGLISCHEN SPRACHE

1 Der Bewerber für die IR(H) oder Inhaber einer solchen muss über die Fähigkeit verfügen, die englische Sprache zu folgenden Zwecken anwenden zu können:

(a) Während des Fluges:

Sprechfunkverkehr bezogen auf alle Flugphasen einschließlich Notsituationen.

Die Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für den Erwerb einer IR oder ATPL bestanden hat, bei der der Sprechfunkverkehr in englischer Sprache durchgeführt wird.

(b) Am Boden:

Alle Informationen, die sich auf die Durchführung eines Fluges beziehen, z.B.:

- Fähigkeit zum Lesen und Verstehen von technischen Handbüchern in englischer Sprache, z.B. Betriebshandbuch, Flughandbuch etc.;
- Flugvorbereitung, Zusammenstellung von Wetterinformationen, NOTAMs, ATC-Fluplan, etc.;
- Gebrauch von Strecken-, An- und Abflugkarten und zugehörigen Unterlagen in englischer Sprache.

Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber einen in englischer Sprache durchgeführten Ausbildungslehrgang für IR oder ATPL erfolgreich abgeschlossen hat oder die theoretische Prüfung für IR oder ATPL in englischer Sprache bestanden hat.

(c) Verständigung:

Fähigkeit zur Verständigung mit anderen Besatzungsmitgliedern in englischer Sprache in allen Flugphasen einschließlich der Flugvorbereitung.

Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber für eine IR(H) oder Inhaber einer solchen einen in englischer Sprache durchgeführten Lehrgang in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) abgeschlossen hat und eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss dieses Lehrganges gemäß JAR-FCL 2.250(a)(2) besitzt oder wenn er eine praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Hubschrauber mit zwei Piloten in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 bestanden hat, bei der der Sprechfunkverkehr und die Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern in englischer Sprache durchgeführt werden.

2 Alternativ können die oben aufgeführten Forderungen auch durch eine besondere, von der zuständigen Stelle durchgeführte Prüfung nachgewiesen werden. Hierzu ist die vorherige Teilnahme an einem Lehrgang erforderlich, der es dem Bewerber ermöglicht, die unter 1(a), (b) und (c) aufgeführten Anforderungen zu erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205
Modulare Ausbildung für IR(H)
(Siehe JAR-FCL 2.205)

1 Das Ziel der modularen Ausbildung für IR(H) ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten, um Hubschrauber nach Instrumentenflugregeln und unter Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu führen.

2 Bewerber für eine modulare Ausbildung für IR(H) müssen im Besitz einer PPL(H) mit einer gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 erworbenen Nachtflugqualifikation oder einer CPL(H) oder ATPL(H) gemäß ICAO Anhang 1 sein. Vor Beginn der Ausbildung zum Erwerb der IR(H) muss der Bewerber im Besitz der Musterberechtigung für den in der praktischen Prüfung für IR(H) verwendeten Hubschrauber sein oder einen genehmigten Musterberechtigungslehrgang für das Muster abgeschlossen haben. Der Bewerber muss im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines MCC-Lehrganges sein, sofern die praktische Prüfung im Flugbetrieb mit zwei Piloten erfolgt.

3 Bewerber, die eine modulare IR(H)-Ausbildung absolvieren möchten, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, der von der FTO erstellt wurde, abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer FTO, die nur Theorieausbildung durchführt, erfolgen. In diesem Fall ist der Ausbildungsleiter der Organisation für die Überwachung zuständig.

4 Die theoretische Ausbildung ist innerhalb von 18 Monaten abzuschließen. Die Flugausbildung und die praktische Prüfung sind innerhalb der Gültigkeitsdauer der bestandenen theoretischen Prüfung gemäß JAR-FCL 2.495 abzuschließen.

5 Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- (a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der Instrumentenflugberechtigung führt
- (b) eine praktische Ausbildung im Instrumentenflug.

6 Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretisch(en) Prüfung(en) gemäß Absatz 8 und der praktischen Prüfung gemäß Absatz 14 hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für den Erwerb einer IR(H) erfüllt.

THEORETISCHE KENNTNISSE

7 Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung für die IR(H) ist in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 festgelegt. Ein genehmigter modularer IR(H)-Lehrgang muss mindestens 150 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen, von der zuständigen Stelle genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

Inhabern einer ATPL(H) werden 50 Stunden auf ihre theoretische Ausbildung angerechnet.

THEORETISCHE PRÜFUNG

8 Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J der JAR-FCL, Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der IR(H) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

9 Ein IR(H)-Lehrgang für einmotorige Hubschrauber muss mindestens 50 Stunden Instrumentenzeit mit einem Lehrberechtigten beinhalten; davon

- (a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I (Flugzeug oder Hubschrauber). Diese 20 Stunden Ausbildungszeit in einem FNPT I können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem für diesen Lehrgang genehmigten Flugzeug ersetzt werden,

oder

- (b) bis zu 35 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II/III oder Flugsimulator für Hubschrauber.

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden auf einem Hubschrauber, der für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln zugelassen ist, beinhalten.

10 Ein IR(H)-Lehrgang für mehrmotorige Hubschrauber muss mindestens 55 Stunden Instrumentenzeit mit einem Lehrberechtigten beinhalten; davon

(a) bis zu 20 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I (Flugzeug oder Hubschrauber). Diese 20 Stunden Instrumentenzeit in einem FNPT I können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem für diesen Lehrgang genehmigten Flugzeug ersetzt werden,

oder

(b) bis zu 40 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT II/III oder Flugsimulator für Hubschrauber.

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden auf einem mehrmotorigen Hubschrauber, der für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln zugelassen ist, beinhalten.

11 Für Inhaber einer PPL(H) mit einer gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 erworbenen Nachtflugqualifikation oder einer gemäß ICAO Anhang 1 erworbenen CPL(H) kann sich die nach Absatz 9 oder 10 geforderte Gesamtflugzeit um fünf Stunden verringern.

12 Die Flugübungen bis hin zur praktischen Prüfung für den Erwerb der IR(H) müssen Folgendes umfassen:

(a) Verfahren zur Vorbereitung von IFR-Flügen einschließlich der Anwendung des Flugbuchs und der entsprechenden Unterlagen der Flugverkehrskontrolle in Vorbereitung eines IFR-Flugplans;

(b) Verfahren und Flugmanöver für den IFR-Betrieb unter normalen, außergewöhnlichen und Notfallbedingungen, darunter mindestens:

- Übergang vom Sichtflug in den Instrumentenflug beim Start
- Standardverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
- IFR-Streckenflugverfahren
- Warteverfahren
- Instrumentenanflüge bis zu festgelegten Mindestwerten
- Fehlanflugverfahren
- Landungen nach Instrumentenanflügen, einschließlich Platzrundenanflug;

(c) Manöver während des Fluges und besondere Flugeigenschaften;

(d) soweit gefordert, Durchführung der oben aufgeführten Übungen auf einem mehrmotorigen Hubschrauber, einschließlich Führen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten mit einem simulierten Ausfall eines Triebwerkes sowie Abstellen und Wiederanlassen des Triebwerkes (die zuletzt genannte Übung ist in sicherer Höhe auszuführen, sofern sie nicht in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt wird).

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

13 Nach dem Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und dem Nachweis der gemäß JAR-FCL 2.190 geforderten Flugerfahrung, hat der Bewerber die praktische Prüfung zum Erwerb der IR(H) gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 auf dem während der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.210
Praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(H)
(Siehe JAR-FCL 2.185 und 2.210)

1 Der Bewerber für eine praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(H) hat diese Prüfung auf dem in der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster abzulegen. Der in der praktischen Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber erfüllen (siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055).

2 Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Stelle festgelegt, die die Genehmigung zur Ausbildung erteilt hat.

3 Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wird mehr als ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Prüfungsabschnitt nicht besteht, muss den nicht bestandenen Abschnitt wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Die gesamte Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

4 Nach einer nicht bestandenen praktischen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Stelle festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5 Die Prüfung soll einen tatsächlichen Flug simulieren. Die Flugstrecke wird vom Prüfer ausgewählt. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen zu planen und durchzuführen. Der Bewerber ist für die Planung des Fluges zuständig und hat sicherzustellen, dass sich alle Ausrüstungsgegenstände und Unterlagen für die Durchführung des Fluges an Bord befinden. Die Dauer des Fluges muss mindestens eine Stunde betragen.

6 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise, die während der Prüfung zu beachten sind.

7 Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

8 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung wiederholt werden muss.

9 Der Bewerber muss den Hubschrauber von dem Sitz führen, von dem er die Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten ausführen kann. Der Prüfungsflug ist so durchzuführen, als sei der Bewerber der einzige Pilot an Bord. Der Prüfer darf sich an der Durchführung des Fluges nicht beteiligen, es sei denn, dass ein Eingreifen aus Sicherheitsgründen oder zur Vermeidung unannehmbarer Verzögerungen für andere Luftverkehrsteilnehmer erforderlich wird. Führt der Prüfer oder ein anderer Pilot während der Prüfung/Überprüfung die Tätigkeiten eines Kopiloten aus, sind die Rechte der Instrumentenflugberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt. Diese Einschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Bewerber eine weitere praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.210 auf einem Hubschrauber mit einem Piloten durchführt, bei der kein anderes Flugbesatzungsmitglied an der Flugdurchführung beteiligt ist. Die praktische Prüfung für diesen Zweck kann in einem FTD II/III oder einem Flugsimulator des entsprechenden Hubschraubermusters durchgeführt werden. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach nationalen Vorschriften. § 4 LuftVG und § 2 LuftVO bleiben unberührt.

10 Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und der Fehlanflugpunkt sind vom Bewerber im Voraus festzulegen und mit dem Prüfer abzustimmen.

11 Der Bewerber hat dem Prüfer die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerksleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des verwendeten Hubschraubers zu berechnen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

- 12 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:
- Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen
 - ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
 - gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
 - Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt und
 - Kontrolle über den Hubschrauber zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist.
- 13 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Hubschraubermusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

Flughöhe

allgemein	± 100 Fuß
Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+50 Fuß/–0 Fuß
Mindestsinkflughöhe/MAP/Höhe über NN	+50 Fuß/–0 Fuß

Einhalten

einer Funkstandlinie	±5°
Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Azimuth und Gleitweg

Steuerkurs

alle Triebwerke in Betrieb	±5°
mit simuliertem Triebwerksausfall	±10°

Geschwindigkeit

alle Triebwerke in Betrieb	± 5 Knoten
mit simuliertem Triebwerksausfall	+10 Knoten/–5 Knoten

INHALT DER PRÜFUNG

14 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.210 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Prüfungsprotokoll festgelegt und in geeigneter Weise veröffentlicht. Abschnitt 2, Übung c, und Abschnitt 6 der praktischen Prüfung können aus Sicherheitsgründen in einem FNPT II/III oder Flugsimulator des entsprechenden Hubschraubermusters durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.210
Inhalte der praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(H)
(Siehe JAR-FCL 2.185 und 2.210)

ABSCHNITT 1 ABFLUG	
a	Benutzung des Flughandbuches (oder entsprechender Unterlagen), insbesondere Berechnung von Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Benutzung von Unterlagen der Flugverkehrsdienste und des Wetterdienstes
c	Vorbereitung des ATC-Flugplanes sowie des IFR-Flugdurchführungsplanes
d	Vorflugkontrolle
e	Wettermindestbedingungen
f	Rollen/Schwebeflug auf festgelegten Strecken unter Einhaltung der Anweisungen der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten
g	Besprechung vor dem Flug (TO/Briefing), Verfahren und Kontrollen
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren
ABSCHNITT 2 ALLGEMEINE FLUGÜBUNGEN	
a	Führen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate 1 turn)
c	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen, einschließlich Kurven unter Einhaltung einer 30°-Querneigung und steiler Sinkflugkurven

ABSCHNITT 3 IFR-STRECKENFLUGVERFAHREN	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Anschneiden von Funkstandlinien, z.B. NDB, VOR, RNAV
b	Gebrauch von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Setzen der Triebwerksleistung
d	Höhenmessereinstellungen
e	Berechnung und Korrektur von voraussichtlichen Ankunftszeiten (ETAs)
f	Überwachung des Flugfortganges, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Systemmanagement
g	Eisverhütung- und Enteisungsverfahren, sofern durchführbar – wenn nötig, simuliert
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 4 PRÄZISIONSANFLUG	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmesserüberprüfung
c	Besprechung des Anfluges und der Landung einschließlich Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen
d*	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h*	Durchstartverfahren
i*	Fehlanflugverfahren / Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
* kann in Abschnitt 4 oder 5 durchgeführt werden	

ABSCHNITT 5 NICHTPRÄZISIONSANFLUG	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmesserüberprüfung
c	Besprechung des Anfluges und der Landung einschließlich Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen
d*	Warteverfahren
e	Einhaltung des veröffentlichten Anflugverfahrens
f	Zeitnahme für den Anflug
g	Einhalten von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Steuerkurs (stabilisierter Anflug)
h*	Durchstartverfahren
i*	Fehlanflugverfahren* / Landung
j	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
<i>* kann in Abschnitt 4 oder 5 durchgeführt werden</i>	
ABSCHNITT 6 AUSSERGEWÖHNLICHE und NOTVERFAHREN	
<i>Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 5 verbunden werden. Bei der Prüfung sind die Kontrolle über den Hubschrauber, die Identifizierung des ausgefallenen Triebwerkes, Sofortmaßnahmen (Handgriffe), anschließende Maßnahmen und Kontrollen und die Fluggenauigkeit in den nachfolgenden Situationen zu berücksichtigen:</i>	
a	Simulierter Triebwerksausfall während Start und Anflug* (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem FNPT II oder Flugsimulator durchgeführt) <i>*Nur mehrmotorige Hubschrauber</i>
b	Ausfall von Stabilisierungsanlagen SAS oder Autopilot/Hydraulikanlage (soweit zutreffend)
c	Ausfall von Fluglageinstrumenten
d	Autorotationssinkflug und Abfangen mit Motorhilfe in einer vorgegebenen Höhe
e	Manueller Präzisionssinkflug ohne Flugkommandoanlage* Manueller Präzisionssinkflug mit Flugkommandoanlage* <i>*Nur eine dieser Übungen ist durchzuführen</i>

ABSCHNITT F – MUSTERBERECHTIGUNGEN (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.215 Reserviert

JAR-FCL 2.220 Musterberechtigungen (H)

(a) Kriterien

Für Hubschrauber werden unter Berücksichtigung folgender Kriterien gesonderte Musterberechtigungen erteilt:

- (1) Musterzulassung
- (2) Flugeigenschaften
- (3) Mindestflugbesatzung gemäß Musterzulassung
- (4) Stand der Technik

(b) Einteilung

Für jedes Hubschraubermuster ist eine Musterberechtigung erforderlich.

(c) Aufstellung

(1) Musterberechtigungen für Hubschrauber werden vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben. Für den Wechsel auf eine andere Baureihe des Hubschraubers innerhalb einer Musterberechtigung ist eine Unterschiedsschulung (Differences Training) oder ein Vertrautmachen (Familiarisation) erforderlich.

(2) Hubschrauber, die nicht wie unter Ziffer (1) bekannt gegeben werden, können in die JAR-FCL-Lizenz eingetragen werden; die Rechte der Berechtigung sind jedoch beschränkt auf Hubschrauber, die im Luftfahrzeugregister des Ausstellerstaates der Berechtigung eingetragen sind.

(d) Die Bedingungen für die Erteilung und Verlängerung/Erneuerung von Musterberechtigungen für Trag- und Flugschrauber werden nach Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt.

JAR-FCL 2.225 Erfordernis von Musterberechtigungen

Der Inhaber einer Lizenz darf einen Hubschrauber nur dann führen, wenn er im Besitz der entsprechenden gültigen Musterberechtigung ist. Davon ausgenommen sind Piloten während der praktischen Prüfung oder während der Flugausbildung. Werden für eine Musterberechtigung die Rechte eines Piloten darauf beschränkt, nur als Kopilot tätig zu sein oder bestehen andere Auflagen gemäß in Deutschland anwendbarer Vorschriften,

sind diese Einschränkungen in die Berechtigung einzutragen.

JAR-FCL 2.230 Sonderregelungen

Für die Durchführung von Flügen besonderer Art im nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr, z.B. Testflüge, kann die zuständige Stelle dem Lizenzinhaber, anstelle der Erteilung einer Musterberechtigung gemäß JAR-FCL 2.225, schriftlich eine besondere Anerkennung erteilen. Die Gültigkeit dieser Anerkennung ist auf die Dauer einer bestimmten Aufgabe beschränkt.

JAR-FCL 2.235 Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen

(a) Rechte

Vorbehaltlich der Bestimmungen von JAR-FCL 2.220 (a) und (b) ist der Inhaber einer Musterberechtigung auf dem in der Berechtigung genannten Muster als Pilot tätig zu sein.

(b) Anzahl von Musterberechtigungen

Die Bestimmungen der JAR-FCL sehen hinsichtlich der Anzahl von Musterberechtigungen, die ein Pilot gleichzeitig besitzen darf, keinerlei Einschränkungen vor. Es können jedoch Einschränkungen durch die Bestimmungen der Betriebsvorschriften JAR-OPS 3 deutsch bestehen.

(c) Baureihen

Wurden auf der Baureihe innerhalb von zwei Jahren nach der Unterschiedsschulung keine Flüge durchgeführt, ist eine erneute Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung auf einem Hubschrauber dieser Baureihe erforderlich.

(1) Eine Unterschiedsschulung erfordert zusätzliche Kenntnisse und eine Schulung auf einem geeigneten Übungsgerät oder Hubschrauber. Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument einzutragen und von einem TRI/SFI(H) oder FI(H), soweit zutreffend, abzuzeichnen.

(2) Ein Vertrautmachen erfordert den Erwerb zusätzlicher Kenntnisse.

Diese Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten oder ein gleichwertiges Dokument einzutragen und von einem TRI/SFI(H) oder FI(H), soweit zutreffend, abzuzeichnen.

JAR-FCL 2.240 Musterberechtigungen – Anforderungen

(Siehe Anhang 1 bis 3 zu JAR-FCL 2.240)

(a) *Allgemeines*

(1) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten hat die Anforderungen für Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 2.250, 2.261 und 2.262 zu erfüllen.

(2) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten hat die Anforderungen für Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 2.250, 2.261 und 2.262 zu erfüllen.

(3) Der Lehrgang für Musterberechtigungen, einschließlich der theoretischen Ausbildung, ist innerhalb der sechs Monate, die der praktischen Prüfung vorangehen, abzuschließen.

(4) Der Inhaber einer IR(H) für ein einmotoriges Hubschraubermuster, der diese Berechtigung erstmalig auf ein mehrmotoriges Muster erweitern möchte, muss in einer genehmigten FTO/TRTO einen Lehrgang, der mindestens fünf Stunden Ausbildung im Instrumentenflug mit einem Lehrberechtigten auf dem betreffenden Hubschraubermuster beinhaltet, erfolgreich abschließen. Davon können drei Stunden in einem Flugsimulator oder FTD der Stufe 2/3 oder FNPT II/III absolviert werden. Zusätzlich ist eine praktische Prüfung (ME-H) gemäß Abschnitt 5 von Anhang 2 oder 3 zu JAR-FCL 2.240 auf diesem Muster abzulegen.

(5) Nach Ermessen der zuständigen Stelle kann eine Musterberechtigung für einen Hubschrauber einem Bewerber erteilt werden, der die Anforderungen eines Nicht-JAA-Mitgliedsstaates für diese Berechtigung erfüllt, vorbehaltlich der Erfüllung der jeweils zutreffenden Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.250 oder 2.255. Eine solche Berechtigung ist auf Hubschrauber beschränkt, die in diesem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedsstaates betrieben werden. Die Einschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Inhaber mindestens 500 Stunden als Pilot auf dem entsprechenden Muster geflogen ist und die Anforderungen für die Verlängerung gemäß JAR-FCL 2.245 erfüllt hat. Des Weiteren kann die zuständige Stelle einem Bewerber eine Musterberechtigung erteilen, der bei der Erprobung eines Hubschraubers eines entsprechenden Musters, das neu ist oder das einen entscheidenden Unterschied zu bereits existieren-

den aufweist, als Testpilot an Testflügen gemäß der Definition in JAR 1 teilgenommen hat, wobei der Bewerber einen detaillierten Nachweis über seine Tätigkeit hierbei zu erbringen hat.

(6) Eine in einer Lizenz enthaltene Musterberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erteilt wurde, kann, vorbehaltlich der entsprechenden Befähigungsüberprüfung, auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, der Bewerber verfügt über aktuelle fliegerische Praxis sowie

(i) für einmotorige Hubschrauber mit Turbinenantrieb und einmotorige Hubschrauber mit Kolbenantrieb mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von ≤ 3175 kg über mindestens 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster, vorausgesetzt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.240(a)(2), 2.250 oder 2.255, soweit zutreffend, sind erfüllt.

(ii) für alle anderen Hubschrauber, über mindestens 350 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf diesem Muster, vorausgesetzt, dass die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250 oder 2.255 soweit zutreffend, erfüllt sind.

(7) Eine in einer Lizenz enthaltene Musterberechtigung, die von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilt wurde, kann auf eine JAR-FCL-Lizenz übertragen werden, vorausgesetzt, dass sie zum aktuellen Zeitpunkt gültig ist und die letzte Verlängerung oder Erneuerung der Berechtigung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von JAR-FCL 2.250 oder 2.255 erfolgt ist.

(b) *Praktische Prüfung*

(1) Die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit zwei Piloten sind in Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 enthalten.

(2) Die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten und einmotorige Hubschrauber sind in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten. Die praktische Prüfung ist innerhalb von 12 Monaten nach Beginn des Lehrganges für Musterberechtigungen erfolgreich abzuschließen.

**JAR-FCL 2.245 Musterberechtigungen –
Gültigkeit, Verlängerung
und Erneuerung**

(Siehe Anhang 1 und 3 zu
JAR-FCL 2.210)

**(a) Musterberechtigungen für Hubschrauber –
Gültigkeit**

Musterberechtigungen für Hubschrauber sind für ein Jahr gültig, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei der Verlängerung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablaufdatum der Gültigkeit.

**(b) Musterberechtigungen für Hubschrauber –
Verlängerung**

Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber hat der Bewerber Folgendes nachzuweisen:

(1) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 auf einem Hubschrauber des entsprechenden Musters innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung

und

(2) mindestens zwei Stunden als Pilot des entsprechenden Hubschraubermusters innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung. Die Befähigungsüberprüfung kann auf die zwei Stunden angerechnet werden.

(3) Für die in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) aufgeführten einmotorigen Hubschrauber mit Kolbenantriebwerk mindestens die Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.245(b)(1) auf einem der betreffenden Muster, für die der Bewerber eine Berechtigung besitzt, vorausgesetzt, dass der Bewerber mindestens zwei Stunden als verantwortlicher Pilot auf dem/den anderen Muster(n) während der Gültigkeitsdauer, die mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden soll, geflogen ist. Die Befähigungsüberprüfung muss in einem Rotationsverfahren jeweils auf dem Muster abgelegt werden, auf dem die letzte Befähigungsüberprüfung zeitlich am weitesten zurückliegt.

(4) für einmotorige Hubschrauber mit Turbinenantrieb und einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von ≤ 3175 kg mindestens die Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.245(b)(1) auf einem der betreffenden Muster, für die der Bewerber eine Berechtigung besitzt, vorausgesetzt, dass der Bewerber Folgendes nachweisen kann:

(i) 300 Stunden als PIC auf Hubschraubern

und

(ii) 15 Stunden auf jedem der Muster, für die die Gültigkeitsdauer der Berechtigung mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden soll

und

(iii) mindestens zwei Stunden als verantwortlicher Pilot auf jedem der anderen Muster während der Gültigkeitsdauer, die mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden soll

und

(iv) die Befähigungsüberprüfung ist einem Rotationsverfahren jeweils auf dem Muster durchzuführen, auf dem die letzte Befähigungsüberprüfung zeitlich am weitesten zurückliegt, es sei denn, dass die zuständige Stelle einer abweichenden Regelung schriftlich ihre Zustimmung erteilt hat.

(5) Die Verlängerung einer ggf. erteilten IR(H) sollte mit den Anforderungen an die Verlängerung einer Musterberechtigung unter Ziffer (1) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.246 kombiniert werden.

(c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor Ablauf von deren Gültigkeitsdauer besteht, darf die Rechte auf diesem Muster und den Mustern auf die gemäß JAR-FCL 2.245(b)(3) oder (b)(4) die Rechte übertragen werden, nicht ausüben bis er die Befähigungsüberprüfung auf dem gleichen Muster erfolgreich abgeschlossen hat.

**(d) Erweiterung der Gültigkeitsdauer oder
Verlängerung von Berechtigungen unter besonderen Umständen**

(1) Werden die Rechte einer Musterberechtigung oder Instrumentenflugberechtigung ausschließlich auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat eingetragen ist, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedsstaates erfüllt sind.

(2) Werden die Rechte einer Musterberechtigung oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem JAA-Mitgliedsstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Staates gemäß Artikel 83bis des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt

betrieben wird, kann die zuständige Stelle nach ihrem Ermessen die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedsstaates erfüllt sind.

(3) Für jede Berechtigung, die gemäß Absatz (1) und (2) erweitert oder verlängert wurde, hat eine Verlängerung gemäß JAR-FCL 2.245(b) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 2.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Hubschraubern ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedsstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedsstaates betrieben werden.

(4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedsstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann nach Ermessen der zuständigen Stelle weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf Hubschrauber beschränkt ist, die in diesem Staat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedsstaates betrieben werden.

(e) *Abgelaufene Berechtigungen*

Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung hat der Bewerber alle von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 auf dem entsprechenden Hubschraubermuster abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.

(f) *Einhaltung der Bestimmungen von JAR-OPS 3*

Nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 2.246 Instrumentenflugberechtigung, Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 2.185)

(a) *Verlängerung*

(1) Eine Instrumentenflugberechtigung für Hubschrauber (IR(H)) ist innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer zu verlängern. Die Verlängerung einer IR(H) sollte möglichst mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert werden. Bei Kombination mit einer Musterberechtigung, hat der Bewerber um die Verlängerung einer IR(H) eine

Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 abzu-legen.

(2) Wird die Verlängerung einer IR(H) nicht mit der Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert muss der Bewerber:

(i) die Anforderungen von Abschnitt 5 und der entsprechenden Teile aus Abschnitt 1 von Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 erfüllen,

oder

(ii) die Anforderungen von Abschnitt 5 und der zutreffenden Teile aus Abschnitt 1 von Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 erfüllen.

Ein FTD der Stufe 2/3 oder Flugsimulator des betreffenden Musters kann verwendet werden. In diesem Fall ist jedoch mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Instrumentenflugberechtigung (H) auf einem Hubschrauber abzulegen.

(3) *Reserviert*

(4) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer IR(H)-Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.246(a)(1) oder (a)(2) vor dem Ablauf von deren Gültigkeit besteht, darf die Rechte der IR(H) auf diesem Muster nicht ausüben, bis er eine neue Befähigungsüberprüfung auf dem gleichen Muster erfolgreich abgeschlossen hat.

(b) *Erneuerung* (siehe auch JAR-FCL 2.185(c)).

(1) Nach dem Ablauf der Gültigkeit einer IR(H), muss der Bewerber:

(i) alle von der zuständigen Stelle festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen und alle weiteren Anforderungen erfüllen und

(ii) eine Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.246(a)(1) oder (a)(2) ablegen.

JAR-FCL 2.250 Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten – Voraussetzungen

(Siehe JAR-FCL 2.285)

(Siehe JAR-FCL 2.150)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d))

(a) *Voraussetzungen für die Ausbildung*

Ein Bewerber, der erstmalig eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten erwerben möchte, muss:

(1) mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern nachweisen. Bewerbern für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten, die eine durchgehende Ausbildung zum Erwerb der ATPL(H)/VFR oder durchgehende Ausbildung zum Erwerb der CPL(H) absolviert haben und über weniger als 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern verfügen, wird eine Musterberechtigung erteilt, bei der die Rechte nur auf die Tätigkeit als Kopilot beschränkt sind. Für die Aufhebung dieser Beschränkung muss der Bewerber:

(i) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot oder verantwortlicher Pilot unter Aufsicht auf Hubschraubern geflogen sein

und

(ii) die praktische Prüfung für Musterberechtigungen auf Hubschraubern mit zwei Piloten auf dem betreffenden Hubschraubermuster als verantwortlicher Pilot in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.262(b) bestanden haben

und

(2) (i) im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines Lehrganges für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) sein. Sofern der MCC-Lehrgang in Ergänzung zu dem Lehrgang für Musterberechtigungen (siehe JAR-FCL 2.261 und 2.262 und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)) zu absolvieren ist, findet diese Bestimmung keine Anwendung,

und

(ii) Bewerber, die über eine Erfahrung von mindestens 500 Stunden als Pilot in einem von der zuständigen Stelle genehmigten Flugbetrieb mit zwei Piloten auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten (SP/ME-H) verfügen, haben den Nachweis für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung erbracht,

und

(3) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.285, bezogen auf die ATPL(H) erfüllen.

(b) Der Kenntnisstand, der bei Piloten angenommen wird, die eine PPL(H) oder CPL(H) und Musterberechtigungen für Hubschrauber mit zwei Piloten besitzen, die nach anderen als den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt wurden, reicht

nicht aus, um die Anforderungen des vorangegangenen Absatzes (a)(3) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.255 Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten – Voraussetzungen
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255)

Voraussetzungen für die Ausbildung

Ein Bewerber, der erstmalig eine Musterberechtigung für einen mehrmotorigen Hubschrauber erwerben möchte, muss:

(a) im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines von einem FTO oder TRTO durchgeführten genehmigten Lehrganges vor der Zulassung zur Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255 sein, oder mindestens die theoretischen Prüfungen für ATPL(H) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.470(a) bestanden haben.

(b) Ein Bewerber, eine durchgehende Ausbildung für ATP(H)/IR, ATP(H) oder CPL(H)/IR nicht erfolgreich abgeschlossen hat, muss mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern nachweisen.

(c) Die Vorlage einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges vor der Zulassung zur Ausbildung gemäß JAR-FCL 2.255 reicht nicht aus, um die Anforderungen für den Erwerb einer ATPL(H) gemäß JAR-FCL 2.285(b) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.260 Reserviert

JAR-FCL 2.261 Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261 (a))

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und JAR-FCL 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(b))

(Siehe Anhang 1b zu JAR-FCL 2.261(d))

(a) *Anforderungen an die theoretische Ausbildung und Prüfung*

Der Bewerber für eine Musterberechtigung für ein- oder mehrmotorige Hubschrauber muss die geforderte theoretische Ausbildung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a)) abgeschlossen haben sowie Kenntnisse nachweisen, die für das sichere Führen des entsprechenden Hubschraubermusters notwendig sind.

(b) *Flugausbildung*

(1) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für ein- und mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Musterberechtigungen (siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(2) Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten muss eine auf die praktische Prüfung für Musterberechtigungen (siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240) abgestimmte Flugausbildung abgeschlossen haben.

(c) *Durchführung von Ausbildungslehrgängen*

(1) Ausbildungslehrgänge für den oben genannten Zweck sind von einem Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) oder Ausbildungsbetrieb für Musterberechtigungen (TRTO) durchzuführen. Ausbildungslehrgänge können außerdem von einem Luftfahrtunternehmer oder Hersteller oder einer vertraglich für diese arbeitende Einrichtung oder, unter besonderen Umständen, von einem für den jeweiligen Zweck anerkannten Lehrberechtigten durchgeführt werden.

(2) Diese Lehrgänge bedürfen der Genehmigung der zuständigen Stelle und die Einrichtungen müssen, gemäß den Festlegungen der zuständigen Stelle, die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-FCL 2.055 erfüllen.

(d) *Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung)* (siehe auch JAR-FCL 2.250(a)(2))

(1) Der Lehrgang muss in folgenden Fällen die MCC-Ausbildung beinhalten:

(i) bei Flugschülern, die an einer durchgehenden ATPL(H)-Ausbildung teilnehmen; in Übereinstimmung mit dem Ausbildungsziel dieses Lehrganges (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2))

(ii) bei Inhabern einer PPL(H) oder CPL(H), die nicht an einer durchgehenden ATP(H)-Ausbildung teilgenommen haben, jedoch erstmalig eine Musterberechtigung für

Hubschrauber mit zwei Piloten erwerben möchten (siehe JAR-FCL 2.250(a)(2)).

(2) Der MCC-Lehrgang muss mindestens Folgendes umfassen:

(i) für MCC/IR: 25 Stunden theoretischer Unterricht und Übungen und 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung.

(ii) für MCC/VFR: 25 Stunden theoretischer Unterricht und Übungen und 15 Stunden praktische MCC-Ausbildung. Bei Flugschülern, die an einer durchgehenden ATPL(H)-Ausbildung teilnehmen kann die praktische Ausbildung um fünf Stunden verkürzt werden.

Die MCC-Ausbildung sollte möglichst mit dem Lehrgang für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten kombiniert werden.

(3) Die MCC-Ausbildung ist innerhalb von sechs Monaten entweder unter Aufsicht des Ausbildungsleiters eines FTO oder TRTO oder im Rahmen eines von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführten, genehmigten Ausbildungslehrganges durchzuführen. Ein von einem Luftfahrtunternehmer durchgeführter Lehrgang muss, gemäß den Festlegungen der zuständigen Stelle, die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-FCL 2.055 erfüllen. Weitere Einzelheiten zur MCC-Ausbildung können dem Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d) entnommen werden. Es sind ein für die MCC-Ausbildung geeignetes FNPT II/III, FTD der Stufe 2/3 oder ein Flugsimulator zu verwenden. Die MCC-Ausbildung sollte möglichst mit der Ausbildung für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten kombiniert werden, wobei die praktische Ausbildung für MCC/IR auf nicht weniger als zehn Stunden und für MCC/VFR auf nicht weniger als sieben Stunden reduziert werden kann, wenn für die MCC-Ausbildung und für die Ausbildung für den Erwerb der Musterberechtigung der gleiche Flugsimulator verwendet wird.

JAR-FCL 2.262 Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und JAR-FCL 2.295)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

(a) *Praktische Prüfung für das Führen von Hubschraubern mit einem Piloten*

Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Hubschraubern des entsprechenden Musters gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 erforderlich sind.

(b) Praktische Prüfung für das Führen von Hubschraubern mit zwei Piloten

Der Bewerber für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten muss die praktischen Fähigkeiten nachweisen, die für das sichere Führen von Hubschraubern des entsprechenden Musters in einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung als verantwortlicher Pilot oder Kopilot gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 erforderlich sind.

(c) Zusammenarbeit der Flugbesatzung

Nach dem Abschluss der MCC-Ausbildung hat der Bewerber die Fähigkeit zur Durchführung der Aufgaben eines Piloten auf Hubschraubern mit zwei Piloten entweder durch das Bestehen der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen auf Hubschraubern mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.240 nachzuweisen oder erhält eine Teilnahmebestätigung für den MCC-Lehrgang.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295

Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Hubschrauber und ATPL (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)

(Siehe JAR-FCL 2.240 bis 2.262 und 2.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a))

1 Der Bewerber muss die geforderte Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan (siehe auch Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a) und Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 2.240) abgeschlossen haben. Wenn von einem Bewertungsgremium (Joint Evaluation Board (JOEB)) empfohlen und mit Zustimmung der zuständigen Stelle, kann die bisherige Flugerfahrung auf ähnlichen Hubschraubermustern auf den Lehrplan angerechnet werden. Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushängung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, sind von der zuständigen Stelle festzulegen.

2 Übungen, die im Rahmen von praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen durchzuführen sind, sind in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten. Wenn von einem Bewertungsgremium (JOEB) empfohlen und mit Zustimmung der zuständigen Stelle können Prüfungsteile angerechnet werden, die bei anderen Mustern oder Baureihen üblich sind, wenn der Pilot auf diesen anderen Mustern bereits Erfahrung hat. Diese Anrechnung gilt nicht während einer praktischen Prüfung für den Erwerb der ATPL. Mit Genehmigung der zuständigen Stelle können verschiedene Prüfungssituationen für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen, die die Durchführung eines simulierten Streckenflugbetriebes (line operations) beinhalten, entwickelt werden. Der Prüfer wählt dann eine dieser Situationen aus. Soweit vorhanden, sind Flugsimulatoren und sonstige genehmigte Übungsgeräte zu verwenden. Die auf die Musterberechtigung und die auf die Instrumentenflugberechtigung bezogenen Abschnitte sind als zwei voneinander getrennte Prüfungen zu betrachten, VFR und IFR, und das Nichtbestehen einer der praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen darf die Gültigkeit der jeweils anderen nicht beeinträchtigen.

3 Bewerber für die praktische Prüfung zum Erwerb der ATPL, die praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Hubschrauber einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung müssen die einschlägigen Anforderungen wie folgt erfüllen:

a) Für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten oder eine ATPL

Bestehen der Abschnitte 1 bis 4 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295. Werden mehr als fünf Übungen nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung/Überprüfung bestanden wurden. Die gesamte praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

b) Für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten

Bestehen der Abschnitte 1 bis 4 und 6 (soweit zutreffend) der praktischen Prüfung/ Befähigungsüberprüfung in Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240. Werden mehr als fünf Übungen nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einer vorherigen Prüfung/Überprüfung bestanden wurden. Die gesamte praktische Prüfung/Befähigungsüberprüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

c) Für eine Instrumentenflugberechtigung

(i) Bestehen von Abschnitt 5 der Befähigungsüberprüfung in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240. Werden mehr als drei Übungen nicht bestanden, muss der Bewerber die gesamte Überprüfung wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu drei Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Übungen, die bei einer vorherigen Prüfung bestanden wurden.

(ii) Wird eine zusätzliche Berechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von weniger als 60 m / 200 Fuß (CAT II/III) angestrebt, muss der Bewerber alle Übungen in Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240 auf dem betreffenden Muster bestehen.

4 Nach einer nicht bestandenen Prüfung/Überprüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung vom Prüfer festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG – ALLGEMEINES

5 Die zuständige Stelle gibt dem Prüfer für Flugausbildung (FE) Sicherheitshinweise, die während der Prüfung/Überprüfung zu beachten sind.

6 Sollte der Bewerber, die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, werden die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte als nicht bestanden gewertet. Wird eine Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Abschnitte zu prüfen.

7 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann eine Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholt werden muss.

8 Kontrollen und Verfahren sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste für das in der Prüfung/Überprüfung verwendete Hubschraubermuster und, soweit zutreffend, mit dem MCC-Konzept durchzuführen/abzuschließen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch des Hubschraubermusters festzulegen. Wenn der auf die Instrumentenflugberechtigung (H) bezogene Abschnitt der praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung absolviert wird, sind Entscheidungsmindesthöhen, Mindestsinkflughöhen und Fehlanflugpunkt vom Bewerber festzulegen. Bei der Befähigungsüberprüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist der Flug unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugwetterbedingungen nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR PRAKTISCHE PRÜFUNGEN/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNGEN FÜR HUBSCHRAUBER MIT ZWEI PILOTEN UND DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DEN ERWERB DER ATPL(H)

9 Die Prüfung/Überprüfung für Hubschrauber mit zwei Piloten ist mit einer aus mehreren Mitgliedern bestehenden Flugbesatzung durchzuführen. Ein weiterer Bewerber oder ein Pilot kann die Rolle des zweiten Piloten übernehmen. Wird die Prüfung/Überprüfung im Hubschrauber anstatt im Flugsimulator abgelegt, muss ein Lehrberechtigter die Rolle des zweiten Piloten einnehmen.

10 Der Bewerber muss während sämtlicher Abschnitte der Prüfung/Überprüfung als steuernder Pilot (PF) tätig sein. Ausgenommen sind die Übungen 3 bis 3.15 zum normalen und außergewöhnlichen Betrieb von Systemen und den zugehörigen Verfahren sowie die Übungen 4 bis 4.7. zu den außergewöhnlichen Verfahren und Notverfahren, die als PF oder PNF entsprechend der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) (gemäß Anhang 2 zu 2.240 und 2.295) durchgeführt werden können. Der Bewerber für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten oder einer ATPL(H) muss ebenfalls die Fähigkeit nachweisen, als nicht steuernder Pilot (PNF) tätig zu sein. Der Bewerber kann den rechten oder den linken Sitz für die Prüfung/Überprüfung wählen.

11 Folgende Bereiche sind bei der Prüfung/Überprüfung von Bewerbern für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten, die sich auf die Aufgaben des verantwortlichen Piloten erstreckt, besonderes zu prüfen, unabhängig davon, ob der Bewerber als PF oder PNF tätig ist:

- a) Zusammenarbeit der Flugbesatzung
- b) Allgemeine Übersicht über den Betrieb des Hubschraubers durch geeignete Aufsicht und
- c) Festlegung von Prioritäten und Entscheidungen in Übereinstimmung mit Sicherheitsaspekten und einschlägigen Regeln und Vorschriften, die der jeweiligen Betriebssituation, Notfälle eingeschlossen, entsprechen.

12 Bei der Prüfung/Überprüfung sollten so weit wie möglich die Bedingungen der gewerbsmäßigen Beförderung simuliert werden. Ein wesentliches Element ist die Fähigkeit des Bewerbers, den Flug anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen zu planen und durchzuführen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

13 Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- a) Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen
 - b) ruhige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen
 - c) gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)
 - d) Anwendung von Kenntnissen aus der Luftfahrt
 - e) Kontrolle über den Hubschrauber zu jedem Zeitpunkt des Fluges, so dass die erfolgreiche Durchführung eines Verfahrens oder einer Übung zu keiner Zeit ernsthaft gefährdet ist
 - f) Verständnis und Anwendung der Verfahren für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung, soweit zutreffend,
- und
- g) effektive Kommunikation mit den anderen Besatzungsmitgliedern.

14 Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Hubschraubermusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

Betriebsgrenzen für Flüge nach Instrumentenflugregeln

Flughöhe	
Allgemein	± 100 Fuß
Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+ 50 Fuß/-0 Fuß
Mindestsinkflughöhe/Höhe über NN	+ 50 Fuß/-0 Fuß
Einhalten einer Funkstandlinie	± 5°
Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Azimuth und Gleitweg
Steuerkurs	
normaler Flugbetrieb	± 5°
außergewöhnlicher Betrieb / Notfälle	± 10°
Geschwindigkeit	
Allgemein	± 10 Knoten
mit simuliertem Triebwerksausfall	+ 10 Knoten/-5 Knoten

Betriebsgrenzen für Flüge nach Sichtflugregeln

Flughöhe	
Allgemein	± 100 Fuß
Steuerkurs	
normaler Flugbetrieb	± 5°
außergewöhnlicher Betrieb / Notfälle	± 10°
Geschwindigkeit	
Allgemein	± 10 Knoten
mit simuliertem Triebwerksausfall	+ 10 Knoten/- 5 Knoten
Abdrift über Grund	
Abheben und Schweben im Bodeneffekt	± 3 Fuß
Landung	± 2 Fuß (mit 0 Fuß Rückwärts- oder Seitwärtsflug)

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

15 Die Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung sind für Hubschrauber mit zwei Piloten und für die ATPL in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 enthalten. Für Hubschrauber mit einem Piloten sind die Inhalte der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung in Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten. Für Bewerber, die zur gleichen Zeit die Instrumentenflugberechtigung (H) verlängern oder erneuern möchten, ist der Abschnitt 5 des entsprechenden Anhanges zu absolvieren. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Protokoll für die Prüfung/Befähigungsüberprüfung festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295

Inhalte der praktischen Prüfung und Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten und die ATPL (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)

(Siehe JAR-FCL 2.240 bis 2.262 und 2.295)

1 Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot oder Kopilot und als steuernder Pilot (PF) und nicht steuernder Pilot (PNF) für den Erwerb einer Musterberechtigung

2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil gekennzeichnete Geräte zu verwenden(--->).

3 Folgende Abkürzungen werden verwendet, um die verwendeten Übungsgeräte zu bezeichnen:

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät

H = Hubschrauber

3.1 a) Bewerber für die praktische Prüfung für den Erwerb der Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten und der ATPL(H) müssen nur die Abschnitte 1 bis 4, und, soweit zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.

b) Bewerber für die Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung oder Erneuerung der Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten müssen nur die Abschnitte 1 bis 4, und, soweit zutreffend, Abschnitt 6 absolvieren.

3.2 Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern oder erneuern möchten oder die Rechte dieser Berechtigung auf ein weiteres Muster für zwei Piloten ausweiten möchten.

3.3 Die mit * gekennzeichneten Übungen sind unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern oder erneuern möchten oder die Rechte dieser Berechtigung auf ein weiteres Muster ausweiten möchten.

4 Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Überprüfung verbindlich ist.

5 Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein Flugsimulator zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß JAR-STD

b) die Qualifikation des Lehrberechtigten

c) der Umfang der streckenflugbezogenen Flugausbildung während des Lehrganges

d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des zu schulenden Piloten und

e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen ist.

		Praktische Ausbildung				Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übungen/Verfahren (inkl. MCC)		Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung				Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung/ Über- prüfung
		FTD	FS	H		FS, H	
ABSCHNITT 1: Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen							
1.1	Außenkontrolle des Hubschraubers, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P		M	
1.2	Cockpitkontrolle		P	---->		M	
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellen der Navigations- und Sprech- funkfrequenzen	P	---->	---->		M	
1.4	Rollen/Schwebeflug auf festgelegten Strecken nach Anweisungen der Flugver- kehrskontrollstelle oder des Lehrberech- tigten		P	---->		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Flug	P	---->	---->		M	
ABSCHNITT 2: Flugübungen und -verfahren							
2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	---->		M	
2.2	Starts und Landungen von/auf Hängen		P	---->			
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	---->	---->			
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz vor Erreichen von TDP (Startent- scheidungsunkt) oder DPATO (Definier- ter Punkt im Abflug)		P	---->		M	
2.4.2	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz vor Erreichen von TDP (Startent- scheidungsunkt) oder DPATO (Definier- ter Punkt im Abflug)		P	---->		M	
2.5	Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse	P	---->	---->		M	
2.5.1	Kurven mit 30° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts, ausschließlich nach Instrumenten	P	---->	---->		M	
2.6	Autorotationssinkflug	P	---->	---->		M	
2.6.1	Autorotationslandung oder Abfangmanö- ver mit Motorleistung		P	---->		M	
2.7	Landungen, verschiedene Anflugprofile		P	---->		M	
2.7.1	Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerksausfall vor Erreichen von LDP (Landeentscheidungsunkt) oder DPBL (Definierter Punkt im Anflug)		P	---->		M	
2.7.2	Landung nach simuliertem Triebwerks- ausfall nach Passieren von LDP oder DPBL		P	---->		M	

		Praktische Ausbildung				Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übungen/Verfahren (inkl. MCC)		Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung				Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/ Überprüfung
		FTD	FS	H			
ABSCHNITT 3: Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme und zugehörige Verfahren:							
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme und zugehörige Verfahren:					M	Mindestens drei Übungen sind aus diesem Abschnitt auszuwählen
3.1	Triebwerk	P	---->	---->			
3.2	Klimaanlage (Heizung, Lüftung)	P	---->	---->			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	---->	---->			
3.4	Kraftstoffanlage	P	---->	---->			
3.5	Elektrische Anlage	P	---->	---->			
3.6	Hydraulikanlage	P	---->	---->			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	---->	---->			
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	--->	--->			
3.10	Stabilisierungsanlage	P	---->	---->			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser	P	---->	---->			
3.12	Flächennavigationssystem	P	---->	---->			
3.13	Fahrwerksanlage	P	---->	---->			
3.14	Hilfstriebwerk (APU)	P	---->	---->			
3.15	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsystem	P	---->	---->			
ABSCHNITT 4: Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren							
4	Außergewöhnliche und Notverfahren					M	Mindestens drei Übungen sind aus diesem Abschnitt auszuwählen
4.1	Brandschutzmaßnahmen (einschließlich Evakuierung, soweit zutreffend)	P	---->	---->			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	---->	---->			
4.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	---->	---->			
4.4	Kraftstoffablass (simuliert)	P	---->	---->			

		<i>Praktische Ausbildung</i>				<i>Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung</i>	
<i>Übungen/Verfahren (inkl. MCC)</i>		<i>Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung</i>				<i>Geprüft in</i>	<i>Initialen des Prüfers nach Ab- schluss der Prüfung/ Überprü- fung</i>
		<i>FTD</i>	<i>FS</i>	<i>H</i>		<i>FS; H</i>	
5.7	Autorotation unter Instrumentenflugwetterbedingungen mit Abfangmanöver mit Motorleistung	P	---->*	---->*		M*	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen	P	---->*	---->*		M*	
ABSCHNITT 6: Gebrauch der Zusatzausrüstung							
6	Gebrauch der Zusatzausrüstung	P	---->	---->			

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240

Inhalte der Ausbildung und der praktischen Prüfung / Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung für ein- und mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (einschließlich Befähigungsüberprüfungen für die Instrumentenflugberechtigung)

(Siehe JAR-FCL 2.240 bis 2.262)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3))

- 1 Die folgenden Zeichen bedeuten:
P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot für den Erwerb einer Musterberechtigung.
- 2 Für die praktische Ausbildung sind mindestens Übungsgeräte der mit (P) bezeichneten Spalte oder höherwertigere, mit Pfeil gekennzeichnete Geräte zu verwenden (---->).
3. Folgende Abkürzungen werden verwendet, um die verwendeten Übungsgeräte zu bezeichnen:
FS = Flugsimulator
FTD = Flugübungsgerät
H = Hubschrauber
- 3.1 Die mit * gekennzeichneten Übungen sind unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) verlängern oder erneuern oder die Rechte dieser Berechtigung auf ein weiteres Muster ausweiten möchten.
- 3.2. Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber verlängern oder erneuern oder die Rechte dieser Berechtigung auf ein weiteres Muster für zwei Piloten ausweiten möchten.
- 4 Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung/Überprüfung verbindlich ist.
- 5 Für die praktische Ausbildung und Prüfung ist ein Flugsimulator zu verwenden, wenn dieser Teil einer genehmigten Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung ist. Bei der Genehmigung eines solchen Lehrganges wird Folgendes berücksichtigt:
 - a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß JAR-STD
 - b) die Qualifikation des Lehrers und Prüfers
 - c) der Umfang der streckenflugbezogenen Flugausbildung während des Lehrganges
 - d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des zu schulenden Piloten und
 - e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen ist.

		Praktische Ausbildung				Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung	
Übungen/Verfahren		Ausgebildet in:		Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/Überprüfung
		FTD	FS	H			FS; H

ABSCHNITT 1: Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen

1.1	Außenkontrolle des Hubschraubers, Lage der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P			M	
1.2	Cockpitkontrolle		P	---->			M	
1.3	Verfahren vor dem Anlassen der Triebwerke, Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	---->	---->			M	
1.4	Rollen/Schwebeflug auf festgelegten Strecken nach Anweisungen der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P	---->			M	
1.5	Verfahren vor dem Abflug	P	---->	---->			M	

ABSCHNITT 2: Flugübungen und -verfahren

2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	---->			M	
2.2	Starts und Landungen von/auf Hängen		P	---->				
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	---->	---->				
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder DPATO (Definierter Punkt im Abflug)		P	---->			M	
2.4.2	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder DPATO (Definierter Punkt im Abflug)		P	---->			M	
2.5	Steig- und Sinkflugkurven auf bestimmte Steuerkurse	P	---->	---->			M	
2.5.1	Kurven mit 30° Querneigung, 180° bis 360°, links und rechts, ausschließlich nach Instrumenten	P	---->	---->			M	
2.6	Autorotationssinkflug	P	---->	---->			M	
2.6.1	Autorotationslandung oder Abfangmanöver mit Motorleistung		P	---->			M	
2.7	Landungen, verschiedene Anflugprofile		P	---->			M	
2.7.1	Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerksausfall vor Erreichen von LDP (Landeentscheidungspunkt) oder DPBL (Definierter Punkt im Anflug)		P	---->			M	
2.7.2	Landung nach simuliertem Triebwerksausfall nach Passieren von LDP oder DPBL		P	---->			M	

	<i>Praktische Ausbildung</i>				<i>Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung</i>	
Übungen/Verfahren	Ausgebildet in:			Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/Überprüfung
	FTD	FS	H			

ABSCHNITT 3: Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme und zugehörige Verfahren:

3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb folgender Systeme und zugehörige Verfahren:						M	Mindestens drei Übungen sind aus diesem Abschnitt auszuwählen
3.1	Triebwerk	P	---->	---->				
3.2	Klimaanlage (Heizung, Lüftung)	P	---->	---->				
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	---->	---->				
3.4	Kraftstoffanlage	P	---->	---->				
3.5	Elektrische Anlage	P	---->	---->				
3.6	Hydraulikanlage	P	---->	---->				
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	---->	---->				
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	--->	---->				
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	---->	---->				
3.10	Stabilisierungsanlage	P	---->	---->				
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser	P	---->	---->				
3.12	Flächennavigationssystem	P	---->	---->				
3.13	Fahrwerksanlage	P	---->	---->				
3.14	Hilfstriebwerk (APU)	P	---->	---->				
3.15	Funkgeräte, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsystem	P	---->	---->				

ABSCHNITT 4: Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren

4	Außergewöhnliche und Notverfahren						M	Mindestens drei Übungen sind aus diesem Abschnitt auszuwählen
4.1	Brandschutzmaßnahmen (einschließlich Evakuierung, soweit zutreffend)	P	---->					
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	---->					
4.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	---->					
4.4	Kraftstoffablass (simuliert)	P	---->					
4.5	Verlust der Heckrotorsteuerung (soweit zutreffend)	P	---->					

		Praktische Ausbildung					Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung	
Übungen/Verfahren		Ausgebildet in:			Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/Überprüfung	
		FTD	FS	H			FS; H	
4.5.1	Verlust des Heckrotors (soweit zutreffend)	P	---->	Nicht im Hub-schrauber durch-zuführen				
4.6	Störung der Kraftübertragung	P	---->	---->				
4.7	Andere Notverfahren nach dem entsprechenden Flughandbuch	P	---->	---->				
ABSCHNITT 5: Instrumentenflugverfahren (unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugwetterbedingungen durchzuführen)								
5.1	Instrumentenabflugverfahren Übergang zum Instrumentenflug so bald wie möglich nach dem Start	P	---->*	---->*				
5.1.1	simulierter Triebwerksausfall während des Abfluges	P	---->*	---->*			M*	
5.2	Einhaltung von An- und Abflugstrecken und ATC-Anweisungen	P	---->*	---->*			M*	
5.3	Warteflugverfahren	P	---->*	---->*				
5.4	ILS-Anflüge bis zur Entscheidungsmindesthöhe für CAT 1	P	---->*	---->*				
5.4.1	manuell, ohne Flugkommandoanlage	P	---->*	---->*			M* (nur praktische Prüfung)	
5.4.2	manuell, mit Flugkommandoanlage	P	---->*	---->*				
5.4.3	mit aufgeschaltetem Autopilot	P	---->*	---->*				
5.4.4	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes Der Triebwerksausfall muss während des Endanfluges vor Passieren des Voreinflugzeichens (Outer Marker/OM) bis zur Landung oder während des gesamten Fehlanflugverfahrens simuliert werden.	P	---->*	---->*			M*	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zum Erreichen der Mindestsinkflughöhe MDA/H	P	---->*	---->*			M*	
5.6	Durchstarten mit allen zur Verfügung stehenden Triebwerken bei Erreichen von DA/DH oder MDA/MDA.	P	---->*	---->*				
5.6.1	Sonstige Fehlanflugverfahren	P	---->*	---->*				
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes bei Erreichen von DA/DH oder MDA/MDH	P	---->*	---->*			M*	
5.7	Autorotation unter Instrumentenflugwetterbedingungen mit Abfangmanöver mit Motorleistung	P	---->*	---->*			M*	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen	P	---->*	---->*			M*	

		<i>Praktische Ausbildung</i>				<i>Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung</i>	
<i>Übungen/Verfahren</i>		<i>Ausgebildet in:</i>			<i>Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung</i>	<i>Geprüft in</i>	<i>Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/Überprüfung</i>
		<i>FTD</i>	<i>FS</i>	<i>H</i>			
ABSCHNITT 6: Gebrauch der Zusatzausrüstung							
6	Gebrauch der Zusatzausrüstung	P	---->	---->			

Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240

Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 Fuß) (CAT II/III)

A. Ergänzende theoretische Ausbildung

- 1 Besondere Anforderungen für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft)
- 2 Ausrüstung, Verfahren und Betriebsgrenzen

B. Ergänzende Übungen und Verfahren

Übungen/Verfahren	Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung			Praktische Prüfung Befähigungsüberprüfung	
	FS	H		Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/Überprüfung
<p>Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200ft) (CAT II/III)</p> <p>Folgende Übungen und Verfahren sind für die Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge nach CAT II/III durchzuführen. Während der folgenden Instrumentenanflug- und Fehlanflugverfahren ist die gesamte Ausrüstung, die entsprechend der Musterzulassung für Instrumentenanflüge nach CAT II/III notwendig ist, zu verwenden.</p>				FS; H	
1 Startabbruch bei Wettermindestbedingungen für den Start	P*	---->*		M*	
2 ILS-Anflug bis zur anwendbaren Entscheidungshöhe unter Verwendung des Flugführungssystems. Standardverfahren der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Aufgabenverteilung, Ausrufverfahren (Call Out), gegenseitige Überwachung, Informationsaustausch und Unterstützung) sind besonders zu beachten.	P*	---->*		M*	
<p>3 Durchstarten</p> <p>nach Anflügen wie unter Ziffer 2 bei Erreichen der Entscheidungshöhe. Die Ausbildung muss auch ein Durchstarten aufgrund von ungenügender Pistensichtweite (simuliert), Windscherung, Abweichungen außerhalb der für einen erfolgreichen Anflug zulässigen Toleranzen und des Ausfalls von Boden-/Borleinrichtungen vor Erreichen der Entscheidungshöhe beinhalten sowie darüber hinaus den Ausfall von Bordsystemen während des Durchstartens. Besondere Aufmerksamkeit ist auf Durchstartverfahren mit vorher berechneter, manueller oder automatischer Fluglageführung zu legen.</p>	P*	---->*		M*	

				<i>Praktische Prüfung Befähigungs- überprüfung</i>	
<i>Übungen/Verfahren</i>	<i>Initialen des Lehrers nach Abschluss der Ausbildung</i>			<i>Geprüft in</i>	<i>Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung/ Überprüfung</i>
	<i>FS</i>	<i>H</i>		<i>FS; H</i>	
4 Landung(en) nach einem Instrumentenanflug mit visueller Referenz bei Erreichen der Entscheidungshöhe. In Abhängigkeit des verwendeten Flugführungssystems ist eine automatische Landung durchzuführen.	P*	---->*			

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3)

Anrechnung von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von Musterberechtigungen

(Siehe JAR-FCL 2.245(b)(3) und JAR-FCL 2.245(c))

Dieser Anhang enthält eine Aufstellung von einmotorigen Hubschraubern mit Kolbentriebwerk und Lizenz-eintragungen für die Verlängerung von Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 2.245(b)(3).

Hersteller	Hubschraubermuster und Lizenzeintragung
Agusta Bell	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	Bell47
Bell Helicopters	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	Bell47
Brantley	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	Brantley B2
Bredea Nardi	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	HU269
Enstrom	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	ENF28
Hiller	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	UH12
Hughes/Schweitzer	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	HU269
Westland	
- einmotorig m. Kolben- triebwerk	Bell47

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255

Inhalte des genehmigten Vorbereitungslehrganges für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber

(Siehe JAR-FCL 2.255(a))

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055, Absatz 24)

1. Der genehmigte Vorbereitungslehrgang muss folgende Fächer der durchgehenden Ausbildung für den Erwerb der ATP(H) beinhalten:

020 Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse

– Zelle/Systeme/Triebwerk

– Instrumente/Elektronik

030 Flugleistung und Flugplanung

– Masse und Schwerpunktlage

– Flugleistung

2. Nach Beendigung des Lehrganges erhält der Bewerber eine Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a)

Anforderungen an theoretische Kenntnisse für praktische Prüfungen / Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Musterberechtigungen

(Siehe JAR-FCL 2.261(a))

1 Die theoretische Ausbildung ist von einem anerkannten Lehrberechtigten durchzuführen, der im Besitz der entsprechenden Musterberechtigung ist oder von einem Lehrer mit entsprechender Erfahrung in der Luftfahrt und Kenntnissen des jeweiligen Luftfahrzeuges, z.B. ein Flugingenieur, Luftfahrzeugtechniker, Flugdienstberater.

2 Die theoretische Ausbildung muss den Lehrplan abdecken, soweit dieser auf das betreffende Hubschraubermuster zutrifft. In Abhängigkeit der eingebauten Ausrüstung und Systeme muss die Ausbildung mindestens Folgendes beinhalten:

(a) Festigkeitsverband des Hubschraubers, Getriebe, Rotor und Ausrüstung, normaler und außergewöhnlicher Betrieb von Systemen.

- Abmessungen
- Motor einschließlich Hilfsturbine (APU), Rotoren und Getriebe
- Kraftstoffanlage
- Klimaanlage
- Eisverhütungs-/Enteisungsanlage, Scheibenwischanlage und Regenverdrängungssystem
- Hydraulikanlage
- Fahrwerk
- Steuerorgane, Stabilisierungs- und Autopilotensysteme
- Elektrische Stromversorgung
- Flugüberwachungs-, Funk-, Radar- und Navigationsausrüstung
- Cockpit, Fluggastkabine und Frachtraum
- Notausrüstung

(b) Betriebsgrenzen

- Allgemeine Betriebsgrenzen gemäß Flughandbuch des Hubschraubers
- Mindestausrüstungsliste

(c) Flugleistung, Flugplanung und -überwachung

- Leistung / Ausführung
- Flugplanung

(d) Beladung, Schwerpunkt und Bereitstellung des Hubschraubers

- Beladung und Schwerpunkt
- Bereitstellung des Hubschraubers am Boden

(e) Notverfahren

(f) Besondere Anforderungen für Hubschrauber mit elektronischer Fluginstrumentenanlage (EFIS)

(g) Sonderausrüstung

3 Für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten muss die schriftliche oder computergestützte Prüfung mindestens 50 Auswahlfragen (Multiple Choice) umfassen, die die Hauptfächer des Lehrplanes ausreichend berücksichtigen. Um die Prüfung zu bestehen, müssen in jedem Hauptfach mindestens 75% der möglichen Punkte erreicht werden.

4 Bei Befähigungsüberprüfungen für mehrmotorige Hubschrauber mit einem oder zwei Piloten sind die theoretischen Kenntnisse durch einen Fragebogen mit Auswahlfragen oder andere geeignete Methoden zu überprüfen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(b)
Flugausbildung und praktische Prüfung
 (Siehe JAR-FCL 2.220)
 (Siehe auch JAR-FCL 2.262)

FLUGAUSBILDUNG

1 a) Der Umfang der Flugausbildung ist abhängig von folgenden Faktoren:

- (i) Komplexität des Hubschraubermusters, Handhabungseigenschaften, Stand der Technik
- (ii) Kategorie des Hubschraubers (einmotorig mit Kolbenantrieb oder Turbinenantrieb, mehrmotorig mit Turbinenantrieb und Hubschrauber mit zwei Piloten)
- (iii) Flugerfahrung des Bewerbers
- (iv) Verfügbarkeit von STDs.

b) Synthetische Flugübungsgeräte (STDs)

Die Qualifikationsstufe und die Komplexität des Musters sind ausschlaggebend für den Umfang der praktischen Ausbildung, einschließlich der praktischen Prüfung, die in einem synthetischen Flugübungsgerät (STD) durchgeführt werden kann. Vor dem Ablegen der praktischen Prüfung muss der Flugschüler während der praktischen Ausbildung seine Kompetenz als Pilot bei den Übungen der praktischen Ausbildung nachweisen.

2 Erstmaliger Erwerb

Die genehmigte Flugausbildung (ausgenommen die praktische Prüfung) muss mindestens Folgendes beinhalten:

Hubschraubermuster	Auf Hubschrauber	Hubschrauber und STD: Anrechnung von Ausbildungszeiten
Einmotorig mit Kolbenantrieb (SEP(H))	5 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 4 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Stunden insgesamt
Einmotorig mit Turbinenantrieb (SET(H)), bei weniger als 3175 kg höchstzulässiger Startmasse (MTOM)	5 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 4 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Std insgesamt
Einmotorig mit Turbinenantrieb (SET(H)) bei genau oder mehr als 3175 kg höchstzulässiger Startmasse (MTOM)	8 Stunden	Verwendung einer Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 10 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 4 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 10 Std insgesamt
Mit einem Piloten, mehrmotorig mit Turbinenantrieb (SPH MET (H)) JAR/FAR 27 und 29	8 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 10 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 4 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 10 Std insgesamt
Mit zwei Piloten (MPH)	10 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 12 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 6 Std auf dem Hubschrauber und mindestens 12 Std insgesamt

Inhaber einer IR(H), die ihre Instrumentenflugberechtigung IR(H) auf weitere Muster ausdehnen möchten, müssen zusätzlich zwei Stunden Flugausbildung auf dem Muster ausschließlich nach Instrumenten und nach Instrumentenflugregeln absolvieren, die in einem Flugsimulator der Stufe C/D oder einem FTD der Stufe 2/3 durchgeführt werden können. Inhaber einer IR(H) für einmotorige Hubschrauber, die die Rechte der Instrumentenflugberechtigung erstmalig auf ein mehrmotoriges Hubschraubermuster ausdehnen möchten, müssen die Bestimmungen von JAR-FCL 2.240(a)(4) erfüllen.

3 Zusätzliche Muster

Die genehmigte Flugausbildung (ausgenommen die praktische Prüfung) muss mindestens Folgendes beinhalten:

Hubschraubermuster	Im Hubschrauber	Zeiten im Hubschrauber und Anrechnung von Ausbildungszeiten im zugehörigen STD
Von SEP(H) auf SEP(H) im Rahmen von Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3)	2 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 3 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 4 Std insgesamt
Von SEP(H) auf SEP(H), die nicht in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) eingeschlossen sind	5 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 7 Std insgesamt
Von SET (H) auf SET(H)	2 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 3 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 4 Std insgesamt
Unterschiedsschulung für einmotorige Hubschrauber	1 Stunde	nicht zutreffend
Von MET(H) auf MET(H)	3 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 4 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 5 Std insgesamt
Unterschiedsschulung für mehrmotorige Hubschrauber	1 Stunde	nicht zutreffend
Von MPH auf MPH	5 Stunden	Verwendung eines Flugsimulators der Stufe C/D: Mindestens 1 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 6 Std insgesamt Verwendung eines FTD der Stufe 2/3: Mindestens 2 Std auf einem Hubschrauber und mindestens 7 Std insgesamt

Inhaber einer IR(H), die ihre Instrumentenflugberechtigung (H) auf weitere Muster ausdehnen möchten, müssen zusätzlich zwei Stunden Flugausbildung auf dem Muster ausschließlich nach Instrumenten und nach Instrumentenflugregeln absolvieren, die in einem Flugsimulator der Stufe C/D oder einem Flugübungsgerät der Stufe 2/3 durchgeführt werden können. Inhaber einer IR(H) für einmotorige Hubschrauber, die die Rechte der Instrumentenflugberechtigung erstmalig auf ein mehrmotoriges Hubschraubermuster ausdehnen möchten, müssen die Bestimmungen von JAR-FCL 2.240(a)(4) erfüllen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

4 Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische Prüfung, einschließlich des Abschnitts über Instrumentenflug, soweit zutreffend, in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295, oder Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, soweit zutreffend, ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)

Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Hubschrauber)

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))

1 Ziel des Lehrganges ist, Piloten die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) zu vermitteln, um Hubschrauber mit zwei Piloten bei Bedarf sicher nach Instrumentenflugregeln und Sichtflugregeln führen zu können.

a. Der verantwortliche Pilot übt seine Leitungs- und Entscheidungsfunktion unabhängig davon aus, ob er als steuernder Pilot (PF) oder nicht steuernder Pilot (PNF) tätig ist.

b. Die Aufgaben des PF und PNF klar festgelegt und so verteilt, dass der PF seine volle Aufmerksamkeit auf die Handhabung und Steuerung des Luftfahrzeuges richten kann.

c. Die Zusammenarbeit findet in Anpassung an die auftretenden normalen, außergewöhnlichen und Notsituationen in geordneter Weise statt.

d. Die gegenseitige Überwachung, Information und Unterstützung ist zu jeder Zeit sichergestellt.

LEHRBERECHTIGTE

2 Lehrberechtigte für die MCC-Ausbildung müssen mit den Fächern Menschliche Faktoren (Human Factors) und Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) von Grund auf vertraut sein. Hinsichtlich aktueller Entwicklungen in der Ausbildung im Bereich menschliche Faktoren und MCC-Verfahren sollten sie auf dem neuesten Stand sein.

3 THEORETISCHE KENNTNISSE

4 FLUGAUSBILDUNG

BESCHEINIGUNG ÜBER DEN ABSCHLUSS

5 Nach Beendigung des Lehrganges kann dem Teilnehmer eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges ausgestellt werden.

ANRECHNUNG

6 Kann ein Pilot eine Bescheinigung über den Abschluss der MCC-Ausbildung auf Flugzeugen vorlegen oder einer Flugerfahrung von mehr als 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen mit zwei Piloten nachweisen, ist er von der Forderung befreit, die theoretische Ausbildung gemäß Lehrplan absolvieren zu müssen.

ABSCHNITT G – LIZENZ FÜR VERKEHRSPILOTEN (Hubschrauber) – ATPL(H)

JAR-FCL 2.265 Mindestalter

Der Bewerber für eine ATPL(H) muss mindestens 21 Jahre alt sein.

JAR-FCL 2.270 Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Bewerber für eine ATPL(H) muss im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 sein. Für die Ausübung der Rechte einer ATPL(H) ist ein gültiges Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 vorgeschrieben.

JAR-FCL 2.275 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer, in Deutschland anwendbarer Vorschriften, ist der Inhaber einer ATPL(H) berechtigt

(1) alle Rechte einer PPL(H) und CPL(H) auszuüben

und

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern tätig zu sein, die zu gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine ATPL(H), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL, 2.265, 2.270, 2.280, 2.285, 2.290 und 2.295 nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für den Erwerb einer ATPL(H) und hat die Musterberechtigung das in der praktischen Prüfung verwendete Hubschraubermuster erworben.

JAR-FCL 2.280 Flugerfahrung und Anrechnung

(a) Der Bewerber für eine ATPL(H) muss mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweisen (siehe auch JAR-FCL 2.050(a)(3)), von denen höchstens 100 Stunden in einem STD angerechnet werden können und von diesen wiederum höchstens 25 Stunden in einem FNPT, einschließlich mindestens:

(1) 350 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten

(2) 250 Stunden entweder als verantwortlicher Pilot oder mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot und 150 Stunden als Kopilot, der die Aufgaben und Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten unter dessen Aufsicht ausübt, sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(3) 200 Stunden Überlandflug, davon mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder als Kopilot, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Tätigkeiten desselben ausübt sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(4) 30 Stunden Instrumentenzeit, davon höchstens 10 Stunden Instrumentenbodenzeit

und

(5) 100 Stunden Nachtflug als verantwortlicher Pilot oder Kopilot.

(b) Dem Inhaber einer Pilotenlizenz oder eines gleichwertigen Dokumentes für andere Luftfahrzeugkategorien wird die auf anderen Luftfahrzeugen durchgeführte Flugzeit gemäß JAR-FCL 2.155(a) angerechnet. Davon ausgenommen ist Flugzeit auf Flugzeugen, die bis zu 50 Prozent auf alle unter Absatz (a) genannten geforderten Flugzeiten angerechnet wird;

(c) Die geforderte Flugerfahrung ist vor dem Ablegen der praktischen Prüfung gemäß JAR-FCL 2.295 nachzuweisen.

JAR-FCL 2.285 Theoretische Kenntnisse

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine ATPL(H) muss eine genehmigte theoretische Ausbildung in einer FTO erhalten haben. Bewerber, die ihre theoretische Ausbildung nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben müssen den Lehrgang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285 absolvieren.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine ATPL(H) muss theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachgewiesen haben, die den Rechten einer ATPL(H) entsprechen. Des Weiteren muss er die Anforderungen des Abschnitts J der JAR-FCL erfüllen.

JAR-FCL 2.290 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d))

Der Bewerber für eine ATPL(H) muss im Besitz einer CPL(H), einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten sein und eine auf den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln bezogene Unterweisung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung gemäß JAR-FCL 2.261(d) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)) erhalten haben.

JAR-FCL 2.295 Praktische Fähigkeiten

(a) Der Bewerber für eine ATPL(H) muss die Fähigkeit nachgewiesen haben, als verantwortlicher Pilot eines Hubschraubers mit zwei Piloten die Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 so durchzuführen, wie es die Rechte der Lizenz erfordern.

(b) Die praktische Prüfung zum Erwerb der ATPL(H) kann gleichzeitig als Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster dienen. Sie kann zusätzlich mit der praktischen Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten kombiniert werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285

Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(H)/VFR

(Siehe JAR-FCL 2.285)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

1 Das Ziel dieser Ausbildung ist die Vermittlung der für den Erwerb der ATPL(H) notwendigen theoretischen Kenntnisse an Piloten, die diese nicht im Rahmen einer durchgehenden Ausbildung erworben haben.

2 Vor Beginn eines modularen theoretischen Ausbildungslehrganges für ATPL(H) muss der Bewerber mindestens im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) sein. Der Bewerber muss unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer FTO innerhalb von 18 Monaten 550 Stunden (1 Unterrichtsstunde entspricht 60 Minuten) auf die ATPL(H) bezogenen theoretischen Unterricht absolvieren.

Bei Inhabern einer CPL(H) kann sich die theoretische Ausbildung um 250 Stunden verringern.

3 Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik und Physik verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen.

4 Die Ausbildung muss alle Bereiche der entsprechenden Lehrpläne abdecken. Ein genehmigter Lehrgang sollte Unterricht im Klassenraum einschließen und kann die Verwendung von interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützte Ausbildungsverfahren und andere, von der zuständigen Stelle genehmigte Unterrichtsmittel umfassen. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Ermessen der zuständigen Stelle ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden.

ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.300 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Kategorien

Es werden drei Kategorien von Lehrberechtigungen und 2 Kategorien von Anerkennungen unterschieden.

(a) Lehrberechtigung für Flugausbildung – (Hubschrauber) (FI(H)) gemäß JAR-FCL 2.320A

(b) Lehrberechtigung für Musterberechtigung – (Hubschrauber) (TRI(H)) gemäß JAR-FCL 2.330A

(c) Lehrberechtigung für Instrumentenflug – (Hubschrauber) (IRI(H)) gemäß JAR-FCL 2.340A

(d) Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – (Hubschrauber) (SFI(H)) gemäß JAR-FCL 2.350A

(e) Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten – (Hubschrauber) (STI(H)) gemäß JAR-FCL 2.360A

Mehrere Lehrberechtigungen

Vorbehaltlich der Erfüllung der in diesem Abschnitt aufgeführten Anforderungen an die Qualifikation und Flugerfahrung für jede Art von Lehrberechtigung oder Anerkennung, kann ein Lehrberechtigter im Besitz mehrerer Lehrberechtigungen oder Anerkennungen sein.

JAR-FCL 2.305 Lehrberechtigte – Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(a) Die für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz oder Berechtigung geforderte Flugausbildung dürfen nur Personen durchführen, die

(1) im Besitz einer Pilotenlizenz einschließlich einer Lehrberechtigung sind
oder

(2) im Besitz einer besonderen, von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilten Anerkennung sind, für den Fall, dass

(i) neue Hubschrauber eingeführt werden

oder

(ii) historische Hubschrauber oder Hubschrauber spezieller Bauart zum Verkehr zugelassen werden, für die niemand eine Lehrberechtigung besitzt

oder

(iii) die Ausbildung außerhalb der JAA-Mitgliedsstaaten von Lehrberechtigten durchgeführt wird, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305).

(b) Die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten dürfen nur Personen durchführen, die im Besitz einer Lehrberechtigung als FI(H), TRI(H) oder einer Anerkennung als SFI(H) oder STI(H) sind.

JAR-FCL 2.310 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Allgemeines

(Siehe Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) *Voraussetzungen*

Alle Lehrberechtigten müssen:

(1) mindestens 18 Jahre alt sein;

(2) die Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse für eine CPL(H) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 erfüllen

(3) mindestens 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug auf Hubschraubern in einer FTO oder TRTO erhalten haben, davon nicht mehr als fünf Stunden Instrumentenbodenzeit in einem STD

(4) mindestens 20 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern absolviert haben

(5) außer für die Anerkennung als SFI oder STI, mindestens im Besitz der Lizenz und der aktuellen Muster- oder Instrumentenflugberechtigung für die sie ausbilden sein

(6) außer für die Anerkennung als SFI und STI, mindestens 15 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf dem Hubschraubermuster, auf dem ausgebildet werden soll, absolviert haben, davon nicht mehr als sieben Stunden in einem STD

(7) außer für die Anerkennung als SFI oder STI, berechtigt sein, den Hubschrauber während dieser Ausbildung als verantwortlicher Pilot zu führen

und

die spezifischen Voraussetzungen für jede Kategorie von Lehrberechtigung oder Anerkennung erfüllen.

Die Forderung nach 15 Stunden Flugerfahrung gemäß Ziffer (6) wird als erfüllt angesehen, wenn eine praktische Prüfung in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2320E auf diesem Muster bestanden wurde.

(b) *Anrechnung von Kenntnissen für weitere Anerkennungen und Berechtigungen oder deren Verlängerung*

Bewerbern, die bereits eine Anerkennung für eine Ausbildungstätigkeit oder eine Lehrberechtigung besitzen, können die dabei erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Anerkennungen oder Berechtigungen angerechnet werden. Flugstunden, die als anerkannter Prüfer während praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen erworben wurden, können für die Verlängerung von Lehrberechtigungen/Anerkennungen angerechnet werden.

(c) *Erfahrung*

Die Rechte der Lehrberechtigung dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Lehrberechtigte innerhalb der vorangegangenen 12 Monate mindestens 15 Stunden für die Flugausbildung, den Erwerb der Muster- oder Instrumentenflugberechtigung oder an synthetischen Flugübungsgeräten ausgebildet hat. Flugstunden, die auf einem Pilotensitz als anerkannter Prüfer während praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen erworben wurden können auf diese Forderung für bereits bestehende Lehrberechtigungen/Anerkennungen angerechnet werden.

Wenn die Anforderungen an die fortlaufende Lehrtätigkeit nicht erfüllt werden ist, vorbehaltlich einer gültigen Lehrberechtigung, eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320 E abzulegen.

JAR-FCL 2.315 Lehrberechtigungen und Anerkennungen – Gültigkeitsdauer

(Siehe JAR-FCL 2.305(a)(2))

(a) Die Gültigkeitsdauer von Lehrberechtigungen und Anerkennungen für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten beträgt drei Jahre.

(b) Die Gültigkeitsdauer für eine besondere Anerkennung (siehe JAR-FCL 2.305(a)(2)) beträgt längstens drei Jahre.

(c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Lehrberechtigung besteht, darf die damit verbundenen Rechte nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

JAR-FCL 2.320A Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H)) – Voraussetzungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

(Siehe JAR-FCL 2.320C(g))

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

Vor der Zulassung zu einem genehmigten Ausbildungslehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung (FI(H)) muss der Bewerber:

(a) mindestens 250 Flugstunden auf Hubschraubern absolviert haben, davon

(1) mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot wenn er Inhaber einer ATPL(H) oder CPL(H) ist,

oder

(2) mindestens 200 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern wenn er Inhaber einer PPL(H) ist.

(b) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen

und

(c) innerhalb der letzten sechs Monate vor Beginn der Ausbildung eine besondere Auswahlprüfung mit einem gemäß JAR-FCL 2.320C(g) qualifizierten FI(H), basierend auf der Befähigungsprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, erfolgreich abgelegt haben. Anhand dieser praktischen Prüfung wird die Fähigkeit des Bewerbers zur Teilnahme am Ausbildungslehrgang beurteilt.

JAR-FCL 2.320B FI(H) – Eingeschränkte Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.320C(d))

(a) *Einschränkungszeitraum*

Die Rechte einer Lehrberechtigung (FI(H)) sind eingeschränkt bis der Inhaber mindestens 100 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Hubschraubern absolviert und zusätzlich bei mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern die Aufsicht geführt

hat. Die Aufhebung der Einschränkung erfolgt nach Erfüllung der oben genannten Anforderungen und auf Empfehlung des Aufsichtführenden Lehrberechtigten (FI(H)).

(b) *Einschränkungen*

Der Inhaber einer eingeschränkten Lehrberechtigung (FI(H)) darf unter der Aufsicht eines für diesen Zweck anerkannten FI(H) Folgendes durchführen:

(1) die Flugausbildung für den Erwerb der PPL(H) – oder die Teile von durchgehenden Ausbildungslehrgängen, die sich auf die PPL(H) beziehen – und den Erwerb von Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, ausgenommen die Zustimmung zum ersten Alleinflug bei Tag oder Nacht und zum ersten Navigationsalleinflug bei Tag oder Nacht

sowie

(2) die Ausbildung im Nachtflug, vorausgesetzt, dass der Inhaber der eingeschränkten FI(H) im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit, für Nachtflug auszubilden, gegenüber einem zur Durchführung der FI(H)-Ausbildung anerkannten FI(H) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.330C(d) und den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 2.026 nachgewiesen hat.

JAR-FCL 2.320C FI(H) – Rechte und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.026)

(Siehe JAR-FCL 2.310(a)(5) und (6))

(Siehe JAR-FCL 2.320B)

(Siehe JAR-FCL 2.330B(b) 7(d))

(Siehe JAR-FCL 2.330C)

(Siehe JAR-FCL 2.330E(b))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340B)

Der Inhaber einer Lehrberechtigung (FI(H)) (zu Einschränkungen siehe JAR-FCL 2.320B) ist berechtigt zur Durchführung der Flugausbildung für den Erwerb, die Verlängerung und Erneuerung von:

(a) PPL(H)

(b) CPL(H), vorausgesetzt, dass der FI(H) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweist, davon mindestens 200 Stunden

Flugausbildungstätigkeit, und mindestens im Besitz einer CPL(H) ist;

(c) Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten

(d) der Nachtflugqualifikation für Hubschrauber, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit für Nachtflug auszubilden gegenüber einem zur Durchführung der FI(H)-Ausbildung anerkannten FI(H) und gemäß den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 2.026 nachgewiesen hat;

(e) Instrumentenflugberechtigungen (siehe auch JAR-FCL 2.310(a)(5)), vorausgesetzt, dass der FI(H):

(1) mindestens 200 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln auf Hubschraubern nachweist, davon können bis zu 50 Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden

und

(2) als Flugschüler einen genehmigten theoretischen Ausbildungslehrgang und mindestens fünf Stunden Flugausbildung in einem Hubschrauber oder STD (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C) abgeschlossen und die zugehörige praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320 E bestanden hat;

(f) den Erwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (ME-SPH), vorausgesetzt, dass der FI(H) die Voraussetzungen für einen TRI gemäß JAR-FCL 2.330B(b) und (d) und JAR-FCL 2.330E(b) erfüllt hat;

(g) den Erwerb einer Lehrberechtigung als FI(H) und/oder IRI(H), vorausgesetzt, dass der FI(H):

(1) mindestens 500 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Hubschraubern absolviert hat,

(2) einem Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(H)) in einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E die Fähigkeit nachgewiesen hat, einen FI(H) oder IRI(H) auszubilden

und

(3) für diesen Zweck die Anerkennung der zuständigen Stelle besitzt.

JAR-FCL 2.320D FI(H) – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

(a) Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(H)) hat die Teilnahme an einer genehmigten theoretischen und praktischen Ausbildung in einer FTO nachzuweisen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

(b) In dem Lehrgang soll der Bewerber geschult werden, um auf einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten bis zum Leistungsstand der PPL(H) auszubilden. Die Flugausbildung muss mindestens 30 Stunden umfassen, davon 25 Stunden mit einem Lehrberechtigten. Die verbleibenden fünf Stunden können als gemeinsame Flugausbildung durchgeführt werden (d.h. zwei Bewerber fliegen gemeinsam und führen Flugübungen vor). Von den 25 Stunden können fünf Stunden in einem für diesen Zweck von der zuständigen Stelle anerkannten STD durchgeführt werden. Die praktische Prüfung erfolgt zusätzlich zur Ausbildungszeit des Lehrganges.

JAR-FCL 2.320E FI(H) – Praktische Prüfung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(H)) hat gegenüber einem von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck benannten Prüfer (FIE(H)), in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.330C und 2.320E die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer PPL(H) entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung.

JAR-FCL 2.320F FI(H) – Erteilung der Berechtigung

(Siehe JAR-FCL 2.310)
(Siehe JAR-FCL 2.320A bis 2.320E)
(Siehe JAR-FCL 2.320G)
(Siehe JAR-FCL 2.330B(b) und (d))
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(a) Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(H)):

(1) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310, 2.320A bis 2.320E erfüllt hat

oder

(2) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, der die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.320G erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für den Erwerb einer Lehrberechtigung (FI(H)), vorbehaltlich der anfänglichen Einschränkungen gemäß JAR-FCL 2.320B, erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Hubschraubermuster muss der Inhaber:

(1) die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen;

(2) sofern es sich bei dem neu zu erwerbenden Muster um einen mehrmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten handelt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.330B(b) und (d) erfüllen.

JAR-FCL 2.320G FI(H) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (FI(H)) hat der Inhaber zwei der folgenden drei Voraussetzungen zu erfüllen:

(1) mindestens 50 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Hubschraubern als FI(H), TRI(H), IRI(H) oder Prüfer während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, davon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der FI-Berechtigung,

(2) die Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI);

(3) das Bestehen einer Befähigungsüberprüfung unter Verwendung des Nachweises für die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI);

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) erfüllen.

JAR-FCL 2.330A Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (TRI(H)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d))

Der Inhaber einer Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (TRI(H)) ist berechtigt, Lizenzinhaber für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung auszubilden, einschließlich, soweit zutreffend, für die Erweiterung der Rechte einer Instrumentenflugberechtigung (IR(H)). Als TRI(MPH) ist er berechtigt, die für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung geforderte Ausbildung durchzuführen (siehe JAR-FCL 2.261(d) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)).

JAR-FCL 2.330B TRI(H) – Voraussetzungen
(Siehe JAR-FCL 2.310)

Vor der Zulassung zu einem genehmigten Ausbildungslehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung (TRI(H)) muss der Bewerber:

(a) für den Erwerb einer TRI(H) für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten mindestens 250 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben;

(b) für den Erwerb einer TRI(H) für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, einschließlich 100 Stunden als verantwortlicher Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten;

(c) für den Erwerb einer TRI(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, einschließlich mindestens 350 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten;

(d) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.330C TRI(H) – Lehrgang
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (TRI(H)) hat die Teilnahme an einer genehmigten theoretischen und praktischen Ausbildung in einer FTO nachzuweisen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C).

JAR-FCL 2.330D TRI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter

Ein Bewerber, der erstmalig eine Lehrberechtigung (TRI(H)) erwerben möchte, hat gegenüber einem von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck benannten TRI(H) die Fähigkeit nachzuweisen, einen Piloten so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer Musterberechtigung entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung.

JAR-FCL 2.330E TRI(H) – Erteilung der Berechtigung

(Siehe JAR-FCL 2.250)
(Siehe JAR-FCL 2.305)
(Siehe JAR-FCL 2.310)
(Siehe JAR-FCL 2.330A bis 2.330D)
(Siehe JAR-FCL 2.330F)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(a) Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (TRI(H)):

(1) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.305, 2.310 und 2.330A bis 2.330D erfüllt hat

oder

(2) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.320F erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für den Erwerb einer TRI(H) erfüllt. Inhaber einer gültigen Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H)) haben die Anforderungen für die entsprechende Lehrberechtigung (TRI(H)) für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten erfüllt.

(b) Bevor die Rechte um weitere Hubschraubermuster erweitert werden, muss der Inhaber auf dem entsprechenden Muster oder STD ausreichend als TRI ausgebildet haben um einem TRI(H), der zu diesem Zweck von der zuständigen Stelle benannt wurde die Fähigkeit nachzuweisen, einen Piloten so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer Musterberechtigung entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung.

(c) Bevor die Rechte eines TRI(H) von einem Hubschrauber mit einem Piloten auf Hubschrauber

mit zwei Piloten des gleichen Musters erweitert werden, muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250 erfüllen und mindestens 100 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten dieses Musters absolviert haben. Ein Bewerber, der erstmalig eine Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit zwei Piloten erwerben möchte (TRI(H)(MPH)), muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.330B(c) erfüllen. Die Forderung nach 350 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber über 100 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten des gleichen Musters verfügt.

JAR-FCL 2.330F TRI(H) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 2.330D)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung TRI(H) muss der Inhaber während der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung einen der folgenden Teile durchgeführt haben:

(i) eine Schulung im Flugsimulator von mindestens drei Stunden,

oder

(ii) eine Flugausbildungszeit von mindestens einer Stunde Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen,

oder

(2) eine TRI(H)-Auffrischungsschulung gemäß den Anforderungen der zuständigen Stelle erhalten haben.

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber:

(1) während der letzten 12 Monate vor der Antragstellung mindestens 30 Flugstunden nachweisen, einschließlich Starts und Landungen als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster; davon dürfen höchstens 15 Stunden in einem Flugsimulator durchgeführt werden.

(2) die entsprechenden Teile eines genehmigten TRI(H)-Lehrganges, unter Berücksichtigung seiner fortlaufenden Flugerfahrung erfolgreich abgeschlossen haben

und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigung mindestens drei Stunden Flugausbildungstätigkeit, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(H), auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder im Flugsimulator unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(H) zufrieden stellend durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.340A Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(H)) – Rechte

Die Rechte des Inhabers einer Lehrberechtigung (IRI(H)) sind auf die Flugausbildung für den Erwerb einer IR(H) beschränkt.

JAR-FCL 2.340B IRI(H) – Voraussetzungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

Vor der Zulassung zu einem genehmigten Ausbildungslehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung (IRI(H)) muss der Bewerber:

(a) im Besitz einer gültigen IR(H) für das entsprechende Muster sein,

(b) im Besitz einer gültigen TRI(H) für das entsprechende Muster sein,

(c) mindestens 500 Stunden nach Instrumentenflugregeln absolviert haben, von denen mindestens 250 Stunden aus Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern bestehen müssen.

(d) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.340C IRI(H) – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C)

Ein Bewerber, der erstmalig eine Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(H)) erwerben möchte, muss einen genehmigten Lehrgang für IRI(H) in einer genehmigten FTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C) erfolgreich abgeschlossen haben, bestehend aus theoretischer Ausbildung und mindestens 10 Stunden Flugausbildung in einem Hubschrauber oder STD.

JAR-FCL 2.340D IRI(H) – Praktische Prüfung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.330C und 2.330E)

Der Bewerber muss eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E (Abschnitt soweit zutreffend) mit einem Prüfer (FIE(H)), der zu diesem Zweck von der zuständigen Stelle ernannt wurde, bestehen.

JAR-FCL 2.340E IRI(H) – Erteilung der Berechtigung

(Siehe JAR-FCL 2.340A bis 2.340D)

(Siehe JAR-FCL 2.340F)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (IRI(H)):

(a) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.340A bis 2.340E erfüllt hat

oder

(b) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.320F erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist, hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer IRI(H) erfüllt.

JAR-FCL 2.340F IRI(H) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

(a) Für die Verlängerung einer Lehrberechtigung (IRI(H)) hat der Inhaber zwei der folgenden drei Voraussetzungen zu erfüllen:

(1) mindestens 50 Stunden Ausbildungstätigkeit im Instrumentenflug auf Hubschraubern oder in synthetischen Flugübungsgeräten als FI, TRI, IRI, SFI oder STI oder Prüfer während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, davon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der IRI(H)-Berechtigung,

(2) die Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (IRI(H));

(3) das Bestehen einer Befähigungsüberprüfung unter Verwendung des Nachweises für die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (IRI);

(b) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) erfüllen.

JAR-FCL 2.350A Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFI(H)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))

Der Inhaber einer Anerkennung (SFI(H)) ist berechtigt, an synthetischen Flugübungsgeräten für den Erwerb von Musterberechtigungen auszubilden sowie die Ausbildung für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) (siehe JAR-FCL 2.261(d)).

JAR-FCL 2.350B SFI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

Der Bewerber für eine Anerkennung (SFI(H)) muss

(a) im Besitz einer CPL(H) oder ATPL(H) sein oder gewesen sein, die entweder von einem JAA-Mitgliedsstaat erteilt wurde oder die, obwohl sie nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt wurde, den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(b) mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben, einschließlich 350 Stunden als Pilot von Hubschraubern mit zwei Piloten,

(c) einen genehmigten TRI(H)-Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C) abgeschlossen haben;

(d) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2.240 zu JAR-FCL 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben

und

(e) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde Flugzeit als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder, mit Zu-

stimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster absolviert haben

und

(f) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.350C SFI(H) – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

(a) Der Bewerber für eine Anerkennung SFI(H)) muss die Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen in einer genehmigten FTO oder TRTO in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C abgeschlossen haben

und

(b) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens eine dreistündige, auf die Aufgaben eines SFI(H) bezogene Schulungseinheit im Simulator auf dem entsprechenden Hubschraubermuster unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle zu diesem Zwecke benannten TRI(H) durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.350D SFI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter

Ein Bewerber, der erstmalig eine Anerkennung (SFI(H)) erwerben möchte, hat gegenüber einem von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck benannten TRI(H) die Fähigkeit nachzuweisen, einen Piloten so auszubilden, dass dieser den Anforderungen für den Erwerb einer Musterberechtigung entspricht, einschließlich der Vor- und Nachbesprechung des Fluges und der theoretischen Ausbildung.

JAR-FCL 2.350E SFI(H) – Erteilung der Anerkennung

(Siehe JAR-FCL 2.340F)

(Siehe JAR-FCL 2.350B bis 2.350E)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

(a) Ein Bewerber, der erstmalig eine Anerkennung (SFI(H)) erwerben möchte

(1) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.350B bis 2.350E erfüllt hat

oder

(2) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.340F erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für den Erwerb einer SFI(H) erfüllt.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Hubschraubermuster, muss der Inhaber:

(1) einen genehmigten TRI(H)-Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C) abgeschlossen haben;

(2) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde Flugzeit als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster absolviert haben

(3) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2.240 zu JAR-FCL 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben

und

(4) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen eine mindestens dreistündige, auf die Aufgaben eines SFI(H) bezogene Schulungseinheit im Simulator auf dem entsprechenden Hubschraubermuster unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle zu diesem Zwecke benannten TRI(H) durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.350F SFI(H) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 2.350D)

(Siehe Anhang 1 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

(a) Für die Verlängerung einer Anerkennung (SFI(H)) muss der Bewerber während der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer der Anerkennung:

(1) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen/einer Auffrischungsschulung/wiederkehrenden Schulung

mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator ausgeübt haben;

und

(2) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 in einem Flugsimulator des betreffenden Hubschraubermusters abgeschlossen haben;

(b) Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:

(1) den auf den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen abgeschlossen haben

(2) einen genehmigten TRI(H)-Lehrgang erfolgreich abgeschlossen haben

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden auf Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines TRI(H), unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Stelle benannten TRI(H) zufrieden stellend ausgeübt haben

und

(4) eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 in einem Flugsimulator des entsprechenden Hubschraubermusters abgeschlossen haben.

JAR-FCL 2.360A Anerkennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (STI(H)) – Rechte
(Siehe JAR-FCL 2.350B(a)(3))

Der Inhaber einer Anerkennung (STI(H)) ist berechtigt, an synthetischen Flugübungsgeräten für Hubschrauber mit einem Piloten auszubilden:

(a) für den erstmaligen Erwerb einer Lizenz oder Nachtflugqualifikation, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer FI(H)-Berechtigung ist oder war;

(b) für den erstmaligen Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer IRI(H)-Berechtigung ist oder war;

(c) den erstmaligen Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer TRI(H)-Berechtigung ist oder war oder die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.350B(a)(3) erfüllt.

JAR-FCL 2.360B STI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

Der Bewerber für eine Anerkennung (STI(H)) muss

(a) innerhalb der vorangegangenen drei Jahre im Besitz einer Lizenz für beruflich tätige Piloten gewesen sein, die entweder eine Ausbildungsqualifikation für die Lehrgänge, in denen ausgebildet werden soll, beinhaltet oder bei der es sich um eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilte Lizenz handelt, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt;

(b) in einem STD eine mindestens dreistündige, auf die Aufgaben als STI(H) bezogene Ausbildung erhalten haben;

(c) innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung in Übereinstimmung mit Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 in einem STD das dem Muster des Hubschraubers entspricht, auf das die Ausbildung bezogen ist, absolviert haben;

(d) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde Flugzeit als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder, mit Zustimmung der zuständigen Stelle, auf einem ähnlichen Muster absolviert haben und

(e) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.360C STI(H) – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

Der Bewerber für eine Anerkennung (STI(H)) muss

(a) die Flugsimulatoreausbildung des entsprechenden Lehrganges in einer genehmigten FTO oder TRTO in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C abgeschlossen haben und

(b) während eines vollständigen Lehrganges mindestens eine dreistündige, auf die Aufgaben eines STI(H) bezogene Schulungseinheit im Simulator auf dem entsprechenden Hubschraubermuster durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.360D STI(H) – Beurteilung der Kompetenz als Lehrberechtigter
(Siehe JAR-FCL 2.360A)

Ein Bewerber der erstmalig eine STI(H)-Anerkennung erwerben möchte, hat gegenüber einem FIE(H) die Fähigkeit nachzuweisen, in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.360A auszubilden.

JAR-FCL 2.360E STI(H) – Erteilung der Anerkennung
(Siehe JAR-FCL 2.360A bis 2.360D)
(Siehe JAR-FCL 2.360F)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D)

(a) Ein Bewerber, der erstmalig eine Anerkennung (STI(H)) erwerben möchte

(1) der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.360A bis 2.360D erfüllt hat

oder

(2) dem eine besondere Anerkennung in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.360F erfüllt und im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für den Erwerb einer STI(H) erfüllt.

(b) Für die Ausdehnung der Rechte auf weitere synthetische Flugübungsgeräte für Hubschrauber, muss der Inhaber:

(1) einen genehmigten STI(H)-Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C) abgeschlossen haben;

(2) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2.240 zu JAR-FCL 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben

und

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen eine mindestens dreistündige, auf die Aufgaben eines STI(H) bezogene Schulungseinheit im STD auf dem entsprechenden Hubschraubermuster un-

ter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines FIE(H) durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.360F STI(H) – Verlängerung und Erneuerung
(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240)

Für die Verlängerung einer Anerkennung (STI(H)) muss der Bewerber während der letzten zwölf Monate der Gültigkeitsdauer der Anerkennung

(a) mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem STD als Teil eines vollständigen Lehrganges für CPL, IR oder Musterberechtigungen durchgeführt haben

und

(b) die entsprechenden Abschnitte der Befähigungsüberprüfung von Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 für das entsprechende Hubschraubermuster in einem STD, in dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, absolviert haben.

Nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer der Anerkennung muss der Bewerber:

(c) eine mindestens dreistündige Auffrischungsschulung in einem STD durchgeführt haben;

(d) während eines vollständigen Lehrganges für CPL, IR oder Musterberechtigung mindestens 3 Stunden Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck benannten Prüfers durchgeführt haben;

(e) die entsprechenden Abschnitte der Befähigungsüberprüfung von Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 für das entsprechende Hubschraubermuster in einem STD, in dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, absolviert haben.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305

Anforderungen an eine besondere Anerkennung für Lehrberechtigte, die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in FTOs oder TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten

(Siehe JAR-FCL 2.305(a)(2)(iii))

1 (a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR-FCL-Lizenz einschließlich Instrumentenflugberechtigung ausbilden möchten, müssen:

- (i) mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen CPL und der Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;
- (ii) über mindestens 500 Stunden als Pilot von Hubschraubern verfügen, davon mindestens 200 Stunden als Lehrberechtigter bezogen auf die durchzuführende Ausbildung und die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 2.310 und 2.320C(a), (b), (c), (d) und/oder (e) erfüllen;
- (iii) den oder die entsprechenden Lehrgänge der theoretischen und praktischen Ausbildung gemäß JAR-FCL abgeschlossen haben. Mit Genehmigung der zuständigen Stelle kann der Ausbildungslehrgang unter Berücksichtigung der vorherigen Ausbildung und Erfahrung des Bewerbers in veränderter Form durchgeführt werden, er muss jedoch mindestens 30 Stunden theoretische Ausbildung und 15 Stunden praktische Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten, der im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz und Berechtigung gemäß JAR-FCL 2.320(C) ist, beinhalten;
- (iv) die praktische Prüfung gemäß JAR-FCL 2.320E bestanden haben;
- (v) über eine Anerkennung verfügen, deren Gültigkeitszeitraum nach dem Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt wird, die jedoch längstens für drei Jahre gültig ist;
- (vi) jede Verlängerung oder Erneuerung einer in Übereinstimmung mit Absatz (i)–(iv) erteilten Anerkennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.320G durchführen.

(b) Die Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

- (i) es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;
- (ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden;
- (iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;
- (iv) die Ausbildung ist auf die Teile der durchgehenden Ausbildung für ATPL(H) beschränkt, für die der Lehrberechtigte die für die Ausbildung gemäß geforderte Flugerfahrung gemäß Absatz 1(a)(ii) nachweisen kann;
- (v) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d) durchgeführt werden.

2 (a) Lehrberechtigte, die für den Erwerb einer JAR-FCL-Musterberechtigung ausbilden möchten:

- (i) müssen mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen Lizenz und Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;
- (ii) müssen die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 2.330B (a) und (d) für eine Tätigkeit als TRI(H) oder gemäß JAR-FCL 2.350B(b) und (e) für eine Tätigkeit als SFI(H) erfüllen.
- (iii) müssen als Lehrberechtigter für Musterberechtigungen (TRI(H) oder gleichwertig) über mindestens 100 Stunden Ausbildungstätigkeit auf dem Hubschrauber oder Flugsimulator verfügen;
- (iv) müssen über eine Anerkennung verfügen, deren Gültigkeitszeitraum nach dem Ermessen der zuständigen Stelle festgelegt wird, die jedoch längstens für drei Jahre gültig ist;
- (v) müssen die Anforderungen für die Verlängerung der Lehrberechtigung gemäß JAR-FCL 2.330F als TRI(H) oder JAR-FCL 2.350F als SFI(H) erfüllt haben.

(b) Die Anerkennung unterliegt folgenden Beschränkungen:

- (i) es darf keine Ausbildung für den Erwerb von Lehrberechtigungen durchgeführt werden;
- (ii) es darf keine Ausbildung innerhalb eines JAA-Mitgliedstaates durchgeführt werden;
- (iii) es dürfen nur Flugschüler ausgebildet werden, die über ausreichende Sprachkenntnisse für den durchgeführten Unterricht verfügen;
- (iv) es darf keine MCC-Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d) durchgeführt werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Hubschrauber) (FI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.320D)

ZIEL DES LEHRGANGES

1 Der FI(H)-Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer FI(H)-Berechtigung zu vermitteln. Somit dient der Lehrgang dazu:

- a. die technischen Kenntnisse des Lehrgangsteilnehmers aufzufrischen und auf den neuesten Stand zu bringen;
- b. den Lehrgangsteilnehmer in der Durchführung des theoretischen und praktischen Unterrichts auszubilden;
- c. sicherzustellen, dass die fliegerischen Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers einem ausreichend hohen Standard entsprechen;

und

- d. dem Bewerber die Kenntnisse für die Durchführung der Grundausbildung zu vermitteln um diese bei der Ausbildung von Privatpiloten anwenden zu können.

2 Bis auf den Abschnitt zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten entsprechen alle im Lehrplan für theoretische und praktische Ausbildung enthaltenen Sachgebiete denen im Lehrplan für den Erwerb einer PPL(H) und sollten dem Lehrgangsteilnehmer bereits bekannt sein.

3 Im Rahmen des FI(H)-Lehrganges sind die Rolle des Individuums im Hinblick auf menschliche Faktoren bei der Verbindung zwischen Mensch und Maschine und das Effektive Arbeiten als Besatzung (CRM) schwerpunktmäßig zu behandeln. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, dazu gehört auch die Fähigkeit, Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten zu verstehen.

4 Während des Lehrgangs sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Die Schärfung des Sicherheitsbewusstseins ist eines der grundlegenden Ziele während der gesamten Ausbildung. Es ist von wesentlicher Bedeutung für den Ausbildungslehrgang, dass er das Ziel verfolgt, den Teilnehmern die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen zu vermitteln, über die ein Lehrberechtigter verfügen muss.

5 Bei erfolgreichem Abschluss des Lehrganges und der Abschlussprüfung kann dem Lehrgangsteilnehmer eine FI(H)-Berechtigung erteilt werden.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

6 Eine genehmigte Ausbildung für FI(H) muss mindestens 125 Stunden theoretische Ausbildung umfassen, einschließlich Zwischenprüfungen. Piloten, die im Besitz einer Lehrberechtigung für Flugzeuge (FI(A)) sind oder waren, werden 75 Stunden auf die 125 Stunden des Ausbildungsteils 1 zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet.

FLUGAUSBILDUNG

7 Eine genehmigte Ausbildung für FI(H) muss mindestens 30 Stunden Flugausbildung enthalten.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

Bei Abschluss des Lehrganges muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E

Vereinbarungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.320C, 2.320E, 2.330D und 2.340D, 2.350D, 2.360D)

1 Die praktische Prüfung für eine Lehrberechtigung (FI(H)) ist in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E enthalten. Die Prüfung umfasst eine mündliche theoretische Prüfung am Boden, Besprechungen vor und nach dem Flug und Demonstrationen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben durch den FI(H) während der praktischen Prüfung auf einem Hubschrauber.

2 Die praktische Prüfung ist auf einem in der Ausbildung verwendeten Hubschraubermuster durchzuführen. Der in der Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber gemäß Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055, Absatz 25 erfüllen.

3 Vor der praktischen Prüfung muss der Bewerber die erforderliche Ausbildung abgeschlossen haben. Die FTO muss auf Verlangen des Prüfers den Ausbildungsnachweis des Bewerbers vorlegen.

4 Abschnitt 1, der mündliche theoretische Teil der praktischen Prüfung, besteht aus zwei Teilen:

(a) der Bewerber hat vor einem oder mehreren anderen „Schülern“, unter denen sich auch der Prüfer befindet, unter Prüfungsbedingungen eine Lehrprobe durchzuführen. Für diese Lehrprobe ist eines der unter a–h des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete auszuwählen. Der zur Verfügung stehenden Vorbereitungszeit hat der Prüfer vor Beginn der Prüfung zuzustimmen. Geeignete Literatur darf vom Bewerber herangezogen werden. Die Dauer der Lehrprobe sollte nicht länger als 45 Minuten betragen.

(b) der Bewerber hat dem Prüfer mündlich Kenntnisse der unter a–i des Abschnitts 1 aufgeführten Sachgebiete und der in den FI(H)-Lehrgängen vermittelten Lern-/und Lehrverfahren nachzuweisen.

5 Die Abschnitte 2, 3 und 7 gelten für die Lehrberechtigung (FI(H)) für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (SPHs). Diese Abschnitte enthalten Übungen, mit denen die Fähigkeit zur Ausübung der Lehrtätigkeit als FI(H) nachgewiesen werden soll (z.B. Demonstration von Übungselementen durch den Lehrberechtigten) und die vom Prüfer aus den Lehrplänen für die FI(H)-Lehrgänge ausgewählt wurden. Der Bewerber hat die Fähigkeiten eines FI(H) nachzuweisen, einschließlich Besprechung vor dem Flug, Flugausbildung und Besprechung nach dem Flug.

6 Abschnitt 4 ist absichtlich freigelassen. Dort können zusätzliche, vom FI(H) durchzuführende Übungen eingetragen werden, die vom Prüfer ausgewählt und mit dem Bewerber vor Beginn der praktischen Prüfung abgestimmt werden.

7 Abschnitt 5 enthält weitere Vorführungen von Übungselementen aus der Flugausbildung sowie Lehrproben für eine Lehrberechtigung (FI(H)) für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (ME-SPHs). Übungen dieses Abschnittes können, soweit gefordert, auf einem mehrmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten, in einem Flugsimulator oder FNPT II durchgeführt werden. Sofern ein Flugsimulator oder FNPT verwendet wird, muss er einen mehrmotorigen Hubschrauber darstellen. Dieser Abschnitt ist zusätzlich zu den Abschnitten 2, 3, 4 (soweit zutreffend) und 7 durchzuführen.

8 Abschnitt 6 ist absichtlich freigelassen. Dieser Teil ist für zusätzliche, im Rahmen des Prüfungsfluges vom Bewerber vorzuführende Übungen für die Lehrberechtigung (FI(H)) für Instrumentenflug, die vom Prüfer festgelegt und mit dem Bewerber vor der Prüfung abgestimmt werden, vorgesehen. Diese Übungen stehen in Verbindung mit den Ausbildungsanforderungen für den Ersterwerb einer Instrumentenflugberechtigung.

9 Während der praktischen Prüfung muss der Bewerber den Sitz einnehmen, den normalerweise der Lehrberechtigte (FI(H)) einnimmt. Der Prüfer oder ein anderer FI(H) müssen die Rolle des Flugschülers übernehmen. Der Bewerber muss die entsprechenden Flugübungen erklären und, falls notwendig, dem „Flugschüler“ vorführen. Danach muss der „Flugschüler“, die gleiche Übung einschließlich der für unerfahrene Flugschüler typischen Fehler durchführen. Vom Bewerber wird erwartet, dass er Fehler mündlich und/oder, falls notwendig, durch Eingreifen korrigiert.

10 Die Abschnitte 1 und 2 bis 7 (soweit zutreffend) sind innerhalb von sechs Monaten durchzuführen; ein Abschnitt sollte jedoch, soweit möglich, am selben Tag abgeschlossen werden an dem er begonnen wurde. Wird eine Übung der Abschnitte 2, 3 und 4 (soweit zutreffend) sowie 5 und/oder 6 (soweit durchgeführt) nicht bestanden, ist die Prüfung für alle Übungen zu wiederholen. Wird Abschnitt 1 nicht bestanden, kann dieser gesondert wiederholt werden.

11 Der Prüfer kann die Prüfung jederzeit abbrechen, wenn die Flugvorführung oder die Ausbildungsfähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die Prüfung wiederholt werden muss.

12 Der Prüfer ist der verantwortliche Pilot, es sein denn, dass mit Zustimmung des Prüfers, ein anderer FI(H) als verantwortlicher Pilot für den Flug bestimmt wird. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach nationalen Vorschriften.

13 Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Von der zuständigen Stelle wird das vollständige Protokoll für die Prüfung/Befähigungsüberprüfung festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E

Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))
(Siehe JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

Abschnitt 1 Theoretische Kenntnisse (mündlich)	
a	Luftrecht
b	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
c	Flugleistung und Flugplanung
d	Menschliches Leistungsvermögen
e	Meteorologie
f	Navigation
g	Betriebliche Verfahren
h	Aerodynamik
i	Verwaltungsangelegenheiten für die Ausbildung

Ausgewählte Hauptübungen aus den Abschnitten 2 und 3:

Abschnitt 2 Besprechung vor dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Abschnitt 3 Flug	
a	Vorbereitung einer Flugvorführung
b	Übereinstimmung von Sprache und Flugvorführung
c	Fehlerkorrektur
d	Handhabung des Hubschraubers
e	Lehrmethode
f	Allgemeines Verhalten als Luftfahrer/Sicherheit
g	Positionsbestimmung, Luftraumberücksichtigung
Abschnitt 4 Weitere Übungen	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 5 Übungen für mehrmotorige Hubschrauber	
a	¹ Maßnahmen nach einem Triebwerkausfall kurz nach dem Start
b	¹ Anflug und Durchstarten mit einem Triebwerk
c	¹ Anflug und Landen mit einem Triebwerk
d	
e	
f	
g	

Diese Übungen sind bei der praktischen Prüfung zum Erwerb der Lehrberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten durchzuführen.

Abschnitt 6 Übungen für Instrumentenflug	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
Abschnitt 7 Besprechung nach dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erklärung
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethode
f	Einsatz von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem oder zwei Piloten, die für Flugbetrieb nach Sichtflugregeln oder Instrumentenflugregeln zugelassen sind (TRI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.330A)

(Siehe JAR-FCL 2.330C)

(Siehe JAR-FCL 2.330F)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a))

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

Allgemeine Lehrgangsziele

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen für Hubschrauber die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer TRI(H)-Berechtigung zu vermitteln. Der Lehrgang ist so zu gestalten, dass der Bewerber eine angemessene technische und theoretische Ausbildung, Flugausbildung und Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für jedes Hubschraubermuster mit einem oder zwei Piloten, für das er qualifiziert ist (siehe JAR-FCL 2.330A) ausbilden zu können.

2. Im Rahmen des TRI(H)-Lehrganges sind die Rolle des Individuums im Hinblick auf menschliche Faktoren bei der Verbindung zwischen Mensch und Maschine und das Effektive Arbeiten als Besatzung (CRM) schwerpunktmäßig zu behandeln. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, dazu gehört auch die Fähigkeit, Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten zu verstehen.

3. Während des Lehrgangs sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Weiterhin ist es wichtig, dass dem Bewerber die theoretischen Kenntnisse, praktischen Fähigkeiten und Einstellungen für eine Tätigkeit als Lehrberechtigter für Musterberechtigungen vermittelt werden.

AUFBAU DES TRI-LEHRGANGES

4. Der TRI-Lehrgang besteht aus drei Teilen:

a) Teil 1 – Lehrtätigkeit und Lernverhalten

Der Lehrplan muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des TRI(H)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(H), IRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A),

b) Teil 2 – Technische Ausbildung

Die technische theoretische Ausbildung muss mindestens 10 Stunden umfassen, einschließlich der Wiederholung von technischen Kenntnissen, der Vorbereitung von Stundenplänen und der Entwicklung von Verfahren für den Unterricht im Klassenraum, um den TRI in die Lage zu versetzen, nach dem Lehrplan für die theoretische Ausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a) zu unterrichten. Soll eine TRI-Berechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten erworben werden, ist ein besonderer Schwerpunkt auf die Zusammenarbeit der Flugbesatzung zu legen.

c) Teil 3 – Flugausbildung

Der Umfang der Flugausbildung richtet sich nach der Komplexität des jeweiligen Hubschraubermusters. Für einen Hubschrauber mit einem Piloten sind mindestens 5 Stunden und für einen mehrmotorigen Hubschrauber mit zwei Piloten mindestens 10 Stunden Flugausbildung zu absolvieren. Eine ähnliche Anzahl von Stunden ist bei jeder Übung für die Ausbildung und das praktische Einüben der Vor- und Nachbesprechung des Fluges vorzusehen. Die Flugausbildung muss sicherstellen, dass der Lehrgangsteilnehmer in der Lage ist, die Flugübungen sicher und wirkungsvoll zu unterrichten und muss auf das Hubschraubermuster bezogen sein, auf dem der Lehrgangsteilnehmer ausbilden möchte. Das Ausbildungsprogramm muss daher nur Übungen berücksichtigen, die sich in Anhang 1

und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 auf das jeweilige Hubschraubermuster beziehen.

BEURTEILUNG DER KOMPETENZ ALS TRI

5. Die Beurteilung der Kompetenz von Lehrberechtigten für Musterberechtigungen (TRI) erfolgt anhand der einschlägigen Abschnitte der praktischen Prüfung für FI (siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E), d.h. Flugvorbesprechung, Flugübung (Hauptübung mit zusätzlichen Übungsfiguren), Nachbesprechung und Fragen zu den Systemen des Hubschraubers. Die endgültige Feststellung muss von einem TRI(H) durchgeführt werden, der von der zuständigen Stelle zu diesem Zweck benannt worden ist.

VERLÄNGERUNG UND ERNEUERUNG

6. Für die Verlängerung oder Erneuerung einer TRI(H) muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.330F erfüllen. Die Beurteilung der Kompetenz als TRI auf einem einmotorigen Hubschraubermuster verlängert die TRI-Berechtigung auf weiteren einmotorigen Mustern, für die der Inhaber eine TRI-Berechtigung besitzt. Die Beurteilung der Kompetenz als TRI auf mehrmotorigen Hubschraubern verlängert die TRI-Berechtigung auf weiteren mehrmotorigen Mustern für die der Inhaber eine TRI-Berechtigung besitzt.

ZUSÄTZLICHE MUSTERLEHRGÄNGE

7. TRIs, die sich für weitere Muster qualifizieren möchten, absolvieren die entsprechende Musterbezogene theoretische Ausbildung sowie mindestens zwei Stunden Flugausbildung und bestehen als Befähigungsüberprüfung die einschlägigen Abschnitte der Beurteilung der Kompetenz als TRI gemäß JAR-FCL 2.330D mit einem TRI(H).

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C

Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Hubschrauber) (IRI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.340F)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

ALLGEMEINE LEHRGANGSZIELE

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Lizenzen für Hubschrauber, die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer IRI(H)-Berechtigung zu vermitteln.
2. Der Lehrgang ist so gestalten, dass
 - (a) der Teilnehmer eine ausreichende theoretische und praktische Ausbildung sowie Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten erhält, um für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung für Hubschrauber in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205 auszubilden
 - (b) die theoretischen Kenntnisse des Lehrgangsteilnehmers aufgefrischt und auf den neuesten Stand gebracht werden
 - (c) sichergestellt wird, dass die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers für eine Instrumentenfluglehrberechtigung einem ausreichend hohen Standard entsprechen.
3. Im Rahmen des IRI(H)-Lehrganges sind die Rolle des Individuums im Hinblick auf menschliche Faktoren bei der Verbindung zwischen Mensch und Maschine und das Effektive Arbeiten als Besatzung (CRM) schwerpunktmäßig zu behandeln. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, dazu gehört auch die Fähigkeit, Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten zu verstehen.
4. Während des Lehrgangs sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Während des Lehrganges ist es wichtig, dass dem Bewerber die theoretischen Kenntnisse, praktischen Fähigkeiten und Einstellungen für eine Tätigkeit als Lehrberechtigter für Instrumentenflug vermittelt werden.

AUFBAU DES IRI(H)-LEHRGANGES

5. Der IRI-Lehrgang besteht aus drei Teilen

- a) Teil 1 – Lehrtätigkeit und Lernverhalten

Der Lehrplan muss mindestens 25 Stunden umfassen. Piloten, die im Besitz einer der folgenden Lehrberechtigungen sind oder waren, wird Teil 1 des IRI(H)-Lehrganges zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten angerechnet:

FI(H), TRI(H), SFI(H), STI(H)

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A), STI(A)

- b) Teil 2 – Theoretische Kenntnisse für Instrumentenflug

Die theoretische Ausbildung für Instrumentenflug muss mindestens 10 Stunden umfassen einschließlich der Wiederholung theoretischer Kenntnisse zum Instrumentenflug, der Vorbereitung von Stundenplänen und der Entwicklung von Verfahren für den Unterricht im Klassenraum, um den IRI(H) in die Lage zu versetzen, nach dem Lehrplan für die theoretische Ausbildung zu unterrichten.

- c) Teil 3 – Flugausbildung

Ein genehmigter IRI(H)-Lehrgang muss aus mindestens 10 Stunden Flugausbildung auf einem Hubschrauber, in einem Flugsimulator, einem FTD 2/3 oder FNPT II bestehen. Eine ähnliche Anzahl von Stunden ist bei jeder Übung für die Ausbildung und das praktische Einüben der Vor- und Nachbesprechung des Fluges vorzusehen. Die Flugausbildung muss sicherstellen, dass der Bewerber in der Lage ist, die Flugübungen sicher und wirkungsvoll durchzuführen.

PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR IRI

5. Die praktische Prüfung für IRI(H) erfolgt anhand der einschlägigen Abschnitte der praktischen Prüfung für FI (siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E), d.h. Flugvorbesprechung, Flugübung (Hauptübung mit zusätzlichen Übungsfiguren), Nachbesprechung und Fragen zu den Systemen des Hubschraubers. Die praktische Prüfung muss von einem Prüfer (FIE(H)) abgenommen werden.

VERLÄNGERUNG UND ERNEUERUNG

6. Für die Verlängerung oder Erneuerung einer IRI(H) muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.340F erfüllen.

ABSCHNITT I – PRÜFER (HUBSCHRAUBER)

JAR-FCL 2.420 Prüfer – Kategorien

(a) Es werden fünf Kategorien von Prüfern unterschieden:

- (1) Prüfer für Flugausbildung (FIE(H))
- (2) Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(H))
- (3) Prüfer für Instrumentenflug (IRE(H))
- (4) Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(H))
- (5) Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (SFE(H))

(b) Anerkennung für mehrere Kategorien

Prüfer können für mehrere Kategorien anerkannt werden wenn sie die in diesem Abschnitt aufgeführten Anforderungen für die jeweilige Kategorie erfüllen.

JAR-FCL 2.425 Prüfer – Allgemeines

(Siehe JAR-FCL 2.030(a))

(Siehe Anhang 1a und 1b zu JAR-FCL 2.425)

(a) Voraussetzungen

Prüfer dürfen die Prüfungen oder Überprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Pilotenlizenz oder Berechtigung nur dann durchführen, wenn sie

(1) mindestens im Besitz der Lizenz und Berechtigung sind, für die sie im Rahmen ihrer Anerkennung praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchführen dürfen und, soweit nicht anders festgelegt, die Lehrberechtigung für die jeweilige Lizenz oder Berechtigung besitzen.

(2) qualifiziert sind, soweit nicht anders festgelegt, den Hubschrauber während einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung als verantwortlicher Pilot zu führen und die einschlägigen Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.435 bis 2.460 zu erfüllen.

(b) In Fällen, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können, nach Ermessen der zuständigen Stelle, auch Prüfer/Inspektoren anerkannt werden, die die entsprechenden Anforderungen für Lehr- oder Musterberechtigungen nicht erfüllen.

(c) Eintragungen in die Lizenz

Werden von einem Prüfer Verlängerungsvermerke in eine Lizenz eingetragen, so hat der Prüfer dort Folgendes einzutragen:

(1) die Berechtigungen, das Datum der Überprüfung, die Gültigkeitsdauer, die Nummer der Anerkennung und seine Unterschrift.

(2) das Original des Prüfungsformulars an die ausstellende Behörde zu übermitteln und eine Kopie aufzubewahren.

(3) bei der Verlängerung einer Musterberechtigung für Hubschrauber in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.245(b)(2), (b)(3) und (b)(4), die jeweiligen Verlängerungsvermerke für alle betroffenen Musterberechtigungen einzutragen.

(d) Gültigkeitszeitraum

Die Gültigkeitsdauer von Anerkennungen als Prüfer beträgt längstens drei Jahre. Eine Verlängerung der Anerkennung erfolgt nach Ermessen der zuständigen Stelle und in Übereinstimmung mit Anhang 1a und 1b zu JAR-FCL 2.425.

(e) Einhaltung der JAR-Bestimmungen

Prüfern wird eine Anerkennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.030(a) erteilt. Sie müssen die von der zuständigen Stelle vorgegebenen oder anerkannten Standardisierungsanforderungen erfüllen (siehe Anhang 1a und 1b zu JAR-FCL 2.425).

(f) Überprüfung der Eignung als Prüfer

Der Bewerber für eine Anerkennung als Prüfer muss mindestens eine praktische Prüfung in der Rolle eines Prüfers durchgeführt haben, für die er eine Anerkennung anstrebt. Die Prüfung muss die Besprechung vor dem Flug, die Beurteilung des zu prüfenden Bewerbers, die Besprechung nach dem Flug sowie Aufzeichnungen und Dokumentation beinhalten. Die Aufsicht über diese Prüfung führt ein Inspektor der zuständigen Stelle oder ein erfahrener Prüfer mit besonderer Anerkennung der zuständigen Stelle.

(g) Verlängerung der Anerkennung

Eine Verlängerung der Anerkennung als Prüfer kann in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.425(d) erfolgen. Für eine Verlängerung muss der Prüfer innerhalb der dreijährigen Gültigkeitsdauer der Anerkennung in jedem Jahr mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen abgenommen haben. Eine dieser praktischen Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen muss

unter der Aufsicht des Inspektors der zuständigen Stelle oder eines erfahrenen Prüfers, der für diesen Zweck eine besondere Anerkennung erhalten hat, durchgeführt werden.

JAR-FCL 2.430 Prüfer – Gültigkeitsdauer der Anerkennung

Reserviert

JAR-FCL 2.435 Prüfer für Flugausbildung (FE(H)) – Rechte

Ein FE(H) ist berechtigt, Folgendes durchzuführen:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb der PPL(H) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, vorausgesetzt, der Prüfer verfügt über mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, einschließlich mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit. Für Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten hat der Prüfer die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.439(b) zu erfüllen.

(b) praktische Prüfungen für den Erwerb der CPL(H) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, vorausgesetzt, der Prüfer verfügt über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, einschließlich mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit. Für Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten hat der Prüfer die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.439(b) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.439 Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(H)) – Voraussetzungen

Um eine Anerkennung als TRE(H) zu erhalten muss der Bewerber folgende Anforderungen erfüllen:

(a) *Hubschrauber mit zwei Piloten (MPH):*

(1) mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot und

(2) Besitz einer Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (TRI(H)) auf dem entsprechenden Muster

und

(3) bevor die Rechte von Hubschraubern mit einem Piloten auf Hubschrauber mit zwei Piloten des gleichen Musters erweitert werden, muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250 erfüllen und mindestens 100 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten dieses Musters absolviert haben. Ein Bewerber, der erstmalig eine Anerkennung als Prüfer für Musterberechtigungen für mehrmotorige Hubschrauber mit zwei Piloten erwerben möchte (TRE(H)(MPH)), muss die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.439(a)(1) erfüllen. Die Forderung nach 1000 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten kann jedoch als erfüllt angesehen werden, wenn der Bewerber über 500 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten des gleichen Musters verfügt.

(b) *Mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (ME-SPH):*

(1) mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot

und

(2) Besitz einer Lizenz für beruflich tätige Piloten (Hubschrauber) sowie, soweit zutreffend, einer gültigen IR(H)

und

(3) Besitz einer gültigen Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (TRI(H)) für den jeweiligen Hubschrauber.

(c) *Einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten (SE-SPH):*

(1) mindestens 750 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot

und

(2) Besitz einer Lizenz für beruflich tätige Piloten (Hubschrauber)

und

(3) Besitz einer gültigen Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H)) oder Lehrberechtigung für Musterberechtigungen (TRI(H)) für den jeweiligen Hubschrauber.

JAR-FCL 2.440 (TRE(H)) – Rechte

Ein TRE(H) ist berechtigt, Folgendes durchzuführen:

(a) *Für Hubschrauber mit zwei Piloten (MPH):*

(1) praktische Prüfungen für den Erwerb einer Musterberechtigung

(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber mit zwei Piloten

(3) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (H), vorausgesetzt, der TRE (H)) ist im Besitz einer gültigen IR(H) und erfüllt die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(e)

(4) praktische Prüfungen für den Erwerb der ATPL (H)

und

(b) *Für Hubschrauber mit einem Piloten:*

(1) praktische Prüfungen für den Erwerb einer Musterberechtigung

(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem Piloten

(3) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (H), vorausgesetzt, der TRE(H)) ist im Besitz einer gültigen IR(H) und erfüllt die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(e)

JAR-FCL 2.442 TRE(H) – Verlängerung und Erneuerung

Alle Bewerber, die eine Anerkennung als Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(H)) erstmalig verlängern oder erneuern lassen möchten müssen die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(f) erfüllen.

JAR-FCL 2.445 Prüfer für Instrumentenflug (IRE(H)) – Voraussetzungen

Um eine Anerkennung als IRE(H) zu erhalten, muss der Bewerber im Besitz einer Lehrberechtigung für Instrumentenflug (IRI(H)) sein und die Standardisierungsvereinbarungen gemäß JAR-FCL 2.425(e) sowie nachfolgende Anforderungen erfüllen:

(a) mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern

und

(b) mindestens 300 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, davon 200 Stunden als Lehrberechtigter.

JAR-FCL 2.450 (IRE(H)) – Rechte

Ein IRE(H) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den erstmaligen Erwerb sowie Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (H) durchzuführen.

JAR-FCL 2.452 IRE(H) – Verlängerung und Erneuerung

Alle Bewerber, die ihre Anerkennung als Prüfer für Instrumentenflug (IRE(H)) erstmalig verlängern oder erneuern lassen möchten müssen die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(f) erfüllen.

JAR-FCL 2.455 Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (SFE(H)) – Voraussetzungen

Um eine Anerkennung als SFE(H) zu erhalten, muss der Bewerber die Standardisierungsvereinbarungen gemäß JAR-FCL 2.425(e) erfüllt haben und:

(a) im Besitz einer ATPL(H) sein, einschließlich IR(H) auf dem entsprechenden Muster

(b) mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten absolviert haben

und

(c) berechtigt sein, die Rechte einer Anknennung als SFI(H) auszuüben (siehe JAR-FCL 2.405).

JAR-FCL 2.457 SFE(H) – Rechte

Ein SFE(H) ist berechtigt, in einem Flugsimulator Folgendes durchzuführen:

(a) Praktische Prüfungen für den Erwerb von Musterberechtigungen, vorausgesetzt, dass der SFE(H) im Besitz einer gültigen Musterberechtigung auf dem entsprechenden Hubschraubermuster ist

und

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung und Erneuerung von Muster- und Instrumentenflugberechtigungen.

JAR-FCL 2.459 SFE(H) – Verlängerung und Erneuerung

Alle Bewerber, die eine Anerkennung als Prüfer für Musterberechtigungen (SFE(H)) erstmalig verlängern oder erneuern lassen möchten müssen die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(f) erfüllen.

JAR-FCL 2.460 Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(H)) – Voraussetzungen

Vor der Erteilung einer Anerkennung als SFE(H) muss der Bewerber:

(a) im Besitz einer gültigen Lehrberechtigung als FI(H), TRI(H) oder IRI sein

und

(b) im Besitz einer gültigen Anerkennung als FE(H), TRE(H) oder IRE sein

und

(c) mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern absolviert haben

und

(d) mindestens 100 Stunden in der Ausbildung von FI(H), TRI(H) oder IRI(H) absolviert haben;

(e) die Standardisierungsvereinbarungen gemäß JAR-FCL 2.425(e) erfüllt haben.

JAR-FCL 2.461 FIE(H) – Rechte

Ein FIE(H) ist berechtigt, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb und die Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen (FI(H), TRI(H) oder IRI(H) auf Hubschraubern mit einem Piloten durchzuführen.

JAR-FCL 2.462 FIE(H) – Verlängerung und Erneuerung

Alle Bewerber, die eine Anerkennung als Prüfer für Lehrberechtigte (FIE(H)) erstmalig verlängern oder erneuern lassen möchten, müssen die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.425(f) erfüllen.

Anhang 1a zu JAR-FCL 2.425
Standardisierungsvereinbarungen für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 2.425)

(Siehe Anhang 1b zu JAR-FCL 2.425)

A ALLGEMEINES

1 Jeder JAA-Mitgliedsstaat veröffentlicht und legt der JAA eine Liste aller anerkannten Prüfer vor, aus der hervorgeht, für welche Kategorien die Prüfer eine Anerkennung besitzen sowie alle zusätzlichen Befugnisse, die ihnen erteilt worden sind.

2 Während einer Prüfung/Überprüfung sind von den Prüfern die Standards der JAR-FCL durchgängig anzuwenden. Da jedoch die Umstände, unter denen ein Prüfer eine Prüfung/Überprüfung abnimmt, unterschiedlich sein können, ist ebenfalls von Bedeutung, dass der Prüfer bei der Beurteilung einer Prüfung/Überprüfung ungünstige Bedingungen, die während der Prüfung eingetreten sind, berücksichtigt.

BESTIMMUNG UND ANERKENNUNG VON PRÜFERN

3 Prüfer werden in Übereinstimmung mit JAR-FCL bestimmt und anerkannt und sind:

(a) Fluginspektoren der zuständigen Stelle

oder

(b) Lehrberechtigte einer registrierten Ausbildungseinrichtung, FTO, TRTO, eines Hersteller- oder Fremdbetriebes

oder

(c) Piloten im Besitz einer besonderen Anerkennung eines JAA-Mitgliedsstaates.

4 Alle Prüfer müssen entsprechend der Kategorie, in der sie tätig sind, auf dem jeweiligen Muster über die entsprechende Ausbildung, Qualifikation und Erfahrung verfügen. Hinsichtlich der Qualifikation können keine bestimmten Vorschriften erlassen werden, da jede Organisation bestimmten unterschiedlichen Bedingungen unterliegt. Wichtig ist jedoch, dass der Prüfer in jedem Fall aufgrund seines Werdeganges und seiner Erfahrung berufliches Ansehen in der Luftfahrt genießt.

Anhang 1b zu JAR-FCL 2.425

Standardisierungsanforderungen für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 2.425)

(Siehe Anhang 1a zu JAR-FCL 2.425)

ALLGEMEINES

1 Das Leistungsniveau von Piloten hängt zu einem großen Teil von der Leistung der Prüfer ab. Prüfer werden von der zuständigen Stelle in den Anforderungen der JAR-FCL, der Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen und der Erstellung von Unterlagen und Berichten unterwiesen. Prüfer sind außerdem über die in den betroffenen JAA-Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen hinsichtlich Datenschutzes, Haftung, Unfallversicherung und Gebühren in Kenntnis zu setzen.

ANERKENNUNG VON PRÜFERN

2 Jede Befreiung von den in JAR-FCL 2.425(a) bis (c) aufgeführten Qualifikationsanforderungen ist auf Fälle zu beschränken, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist. Dabei kann es sich zum Beispiel um praktische Prüfungen auf Hubschraubern eines neuen oder seltenen Modells handeln. Unter diesen Umständen muss der Prüfer mindestens im Besitz einer Lehrberechtigung für ein Hubschraubermuster sein, das über dieselbe Art und Anzahl von Rotoren/Triebwerken verfügt und in dieselbe Gewichtsklasse fällt.

3 Inspektoren der zuständigen Stelle, die die Aufsicht über die Prüfer führen, sollten idealerweise dieselben Anforderungen wie die zu beaufsichtigenden Prüfer erfüllen. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass sie für sämtliche Muster und Aufgaben, die in ihrem Verantwortungsbereich liegen, qualifiziert sind. Da sie im Normalfall die Ausbildung und Prüfung nur als Beobachter verfolgen, genügt es, wenn sie für die Rolle eines Inspektors qualifiziert sind.

4 Die Standardisierungsvereinbarungen müssen, entsprechend der Kategorie, in der der Prüfer tätig ist, mindestens eine Unterweisung in folgenden Bereichen umfassen:

- (i) nationale Bestimmungen, bezogen auf die jeweiligen Prüfaufgaben;
- (ii) Grundlagen im Bereich Menschliches Leistungsvermögen, bezogen auf die Flugprüfungen;
- (iii) Grundlagen zur Anwendung eines Beurteilungssystems bei Flugprüfungen;
- (iv) die Bestimmungen der JAR-FCL, damit verbundene andere JARs sowie Verwaltungsvorschriften und Richtlinien;
- (v) ein auf JAR-FCL bezogenes Qualitätssystem; und
- (vi) die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC), Menschliches Leistungsvermögen, soweit zutreffend.

Die zuständige Stelle beschäftigt oder verfügt über eine ausreichende Zahl an Inspektoren oder erfahrenen Prüfern, um die Standardisierungsvereinbarungen gemäß JAR-FCL 2.425(c) durchzuführen, zu überwachen und/oder zu überprüfen.

EINSCHRÄNKUNGEN

5 Ein Prüfer sollte für einen Arbeitstag nicht mehr als drei auf PPL, CPL, IR bezogene Prüfungen/Überprüfungen, oder nicht mehr als zwei auf FI, CPL/IR und ATPL bezogene Prüfungen/Überprüfungen oder nicht mehr als vier auf Musterprüfungen bezogene Prüfungen/Überprüfungen vorsehen.

6 Ein Prüfer sollte mindestens drei Stunden für eine Prüfung/Überprüfung für PPL, CPL, IR einplanen und mindestens vier Stunden für Prüfungen/Überprüfungen für FI, CPL/IR, ATPL oder Musterberechtigungen, einschließlich Flugvorbesprechung und -vorbereitung, Durchführung der Prüfung/Überprüfung, Nachbesprechung und Beurteilung des Bewerbers sowie Ausfüllen der entsprechenden Unterlagen.

7 Ein Prüfer sollte einem Bewerber ausreichend Zeit zur Vorbereitung auf eine Prüfung/Überprüfung gewähren, normalerweise höchstens eine Stunde.

8 Ein Prüfungs-/Überprüfungsflug ist von einem Prüfer so zu planen, dass die Flugzeit in einem Hubschrauber oder die Bodenzeit in einem anerkannten synthetischen Flugübungsgerät mindestens beträgt:

- (a) 90 Minuten für PPL und CPL, einschließlich der Prüfung in Navigation;
60 Minuten für IR, FI und Musterberechtigungen für Hubschrauber mit einem Piloten und
120 Minuten für ATPL.

ZWECK EINER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

9 Anhand der praktischen Vorführung demonstriert ein Bewerber während einer Prüfung/Überprüfung, dass er den geforderten Stand der theoretischen Kenntnisse sowie der praktischen Fähigkeiten/Befähigung erreicht bzw. beibehalten hat.

10 Verbesserung der theoretischen und praktischen Ausbildung in registrierten Ausbildungseinrichtungen, FTOs und TRTOs durch die Rückmeldung der Prüfer hinsichtlich der Übungen/Abschnitte, die den Bewerbern die meisten Probleme bereiten.

11 Unterstützung der Einhaltung und, wenn möglich, Verbesserung der Sicherheitsstandards durch die Prüfer, die während der Prüfungen/Überprüfungen das ordnungsgemäße Verhalten als Luftfahrer und fliegerische Disziplin vorführen.

DURCHFÜHRUNG EINER PRÜFUNG / ÜBERPRÜFUNG

12 Der Prüfer stellt sicher, dass ein Bewerber eine Prüfung/Überprüfung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL ablegt und nach den geforderten Prüfungs-/Überprüfungsstandards beurteilt wird.

13 Jeder Teil innerhalb eines Abschnittes einer Prüfung/Überprüfung ist abzuschließen und einzeln zu bewerten. Wird ein Teil nicht bestanden, gilt der gesamte Abschnitt als nicht bestanden. Der in der Vorbesprechung festgelegte Ablauf der Prüfung/Überprüfung sollte normalerweise vom Prüfer nicht mehr geändert werden.

14 Grenzwertige oder fragwürdige Leistungen bei der Durchführung einer Übung/in einem Prüfungsteil dürfen die Beurteilung der folgenden Übungen durch den Prüfer nicht beeinflussen.

15 Der Prüfer muss die Anforderungen und Einschränkungen einer Prüfung/Überprüfung mit dem Bewerber in der Vorbesprechung festlegen.

16 Wird eine Prüfung/Überprüfung abgeschlossen oder abgebrochen, muss der Prüfer den Bewerber im Anschluss daran über die Gründe für das Nichtbestehen von Übungen/Abschnitten in Kenntnis setzen. Im Fall einer nicht bestandenen oder abgebrochenen Prüfung/Überprüfung muss der Prüfer den Bewerber in geeigneter Form hinsichtlich der Wiederholung von Prüfungen/Überprüfungen beraten.

17 Jede Bemerkung oder Beanstandung bezüglich der Bewertung/Beurteilung einer Prüfung/Überprüfung wird vom Prüfer in den Prüfungs-/Überprüfungsbericht eingetragen und sowohl vom Prüfer als auch vom Bewerber abgezeichnet. Ein Bewerber darf nach einer nicht bestandenen Prüfung ohne seine Zustimmung nicht nochmals von demselben Prüfer geprüft werden.

VORBEREITUNG DES PRÜFERS

18 Der Prüfer muss die gesamte Flugvorbereitung der Prüfung/Überprüfung überwachen, einschließlich, falls notwendig, Einholen oder Bestätigen einer von der Flugverkehrskontrolle zugewiesenen Abflugzeit (Slot Time).

19 Die Planung der Prüfung/Überprüfung durch den Prüfer erfolgt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL. Es werden nur die Übungen und Verfahren geprüft, die auf dem entsprechenden Formblatt für die Prüfung/Überprüfung enthalten sind. Ein Bewerber darf nach einer nicht bestandenen Prüfung ohne seine Zustimmung nicht nochmals von demselben Prüfer geprüft werden.

VERHALTEN ALS PRÜFER

20 Ein Prüfer muss durch sein Verhalten sowohl vor als auch während der Prüfung/Überprüfung zu einer freundlichen und entspannten Atmosphäre beitragen. Von einem negativen oder feindseligen Auftreten ist abzusehen. Während der Prüfung/Überprüfung sind Kritik oder negative Kommentare seitens des Prüfers zu vermeiden, diese sind in der Nachbesprechung zu äußern.

BEWERTUNGSSYSTEM

21 Obwohl für die Prüfungen/Überprüfungen bestimmte Flugtoleranzen vorgegeben sind, kann der Bewerber nicht davon ausgehen, dass er zur Erreichung eines ruhigen bzw. stabilen Fluges diese auch ausnutzen darf. Der Prüfer muss unvermeidbare Abweichungen aufgrund von Turbulenzen, Anweisungen der Flugverkehrskontrolle, etc. entsprechend berücksichtigen. Der Prüfer darf die Prüfung/Überprüfung nur abschließen, um eine Bewertung des Bewerbers vorzunehmen oder wenn Sicherheitsgründe vorliegen. Prüfer verwenden folgende Bewertungskriterien:

- (a) „Bestanden“, setzt voraus, dass der Bewerber den/die erforderlichen Kenntnisstand/praktische Fähigkeiten/Befähigungen nachweist und sich, soweit zutreffend, innerhalb der Flugtoleranzen für die jeweilige Lizenz oder Berechtigung bewegt oder
- (b) „Nicht bestanden“ setzt voraus, dass eine der folgenden Bedingungen vorliegt:
- (i) die Prüfungstoleranzen für den Flug wurden überschritten, nachdem der Prüfer Turbulenzen oder Anweisungen der Flugverkehrskontrolle ausreichend berücksichtigt hat;
 - (ii) das Ziel der Prüfung/Überprüfung wurde nicht erreicht;
 - (iii) das Ziel der Übung wurde erreicht, jedoch durch einen unsicheren Flug, Verstoß gegen Regeln oder Vorschriften, durch schlechtes Verhalten als Luftfahrer oder harte Handhabung;
 - (iv) es wurde kein angemessener Umfang an theoretischen Kenntnissen nachgewiesen;
 - (v) es wurde kein angemessenes Flugmanagement nachgewiesen; oder
 - (vi) das Eingreifen des Prüfers oder Sicherheitspiloten war im Interesse der Sicherheit erforderlich.
- (c) „Teilweise bestanden“ in Übereinstimmung mit den Kriterien in dem entsprechenden Anhang für die praktische Prüfung in den Bestimmungen der JAR-FCL.

VERFAHREN UND INHALTE DER PRÜFUNG/ÜBERPRÜFUNG

22 Vor Beginn einer Prüfung/Überprüfung überzeugt sich der Prüfer, dass der Hubschrauber oder das synthetische Flugübungsgerät, das verwendet werden soll, für die Prüfung/Überprüfung geeignet und entsprechend ausgerüstet ist. Es dürfen nur Hubschrauber oder synthetische Flugübungsgeräte verwendet werden, die von der zuständigen Stelle für die Durchführung von Prüfungen/Überprüfungen zugelassen wurden.

23 Eine Prüfung/Überprüfung wird in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch (AFM/AOM) durchgeführt.

24 Eine Prüfung/Überprüfung wird innerhalb der im Betriebshandbuch einer FTO/TRTO enthaltenen Betriebsgrenzen und, soweit zutreffend, dem Betriebshandbuch einer registrierten Ausbildungseinrichtung durchgeführt.

25 Inhaltsübersicht

(a) Eine Prüfung/Überprüfung besteht aus:

- mündlicher Prüfung am Boden (soweit zutreffend)
- Besprechung vor dem Flug
- Flugübungen und
- Besprechung nach dem Flug

(b) Eine mündliche Prüfung am Boden muss Folgendes beinhalten:

- allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse und Flugleistungen
- Planung und betriebliche Verfahren und
- andere einschlägige Übungen/Abschnitte der Prüfung/Überprüfung

(c) Die Besprechung vor dem Flug muss Folgendes beinhalten:

- Abfolge der Prüfung/Überprüfung
- Setzen der Triebwerkleistungen und Geschwindigkeiten und
- Sicherheitsfestlegungen

(d) Flugübungen umfassen:

- alle geforderten Übungen/Abschnitte der Prüfung/Überprüfung

(e) Die Nachbesprechung muss Folgendes beinhalten:

- Bewertung/Beurteilung des Bewerbers
- Dokumentation der Prüfung/Überprüfung im Beisein des Bewerbers und seines Lehrberechtigten (FI), wenn möglich.

26 Eine Prüfung/Überprüfung soll einen tatsächlichen Flug simulieren. Der Prüfer kann daher praktische Situationsbeispiele für einen Bewerber entwerfen, wobei sichergestellt sein muss, dass dieser dadurch nicht verwirrt wird und die Sicherheit nicht gefährdet ist.

27 Der Prüfer behält Notizen über den Flugverlauf sowie die Besprechung/Einschätzung der Prüfung/Überprüfung, auf deren Grundlage die Nachbesprechung durchgeführt wird.

28 Der Prüfer sollte flexibel auf Änderungen während der Prüfungsfluges auf Grund von Anweisungen der Flugverkehrskontrolle oder anderen Umständen reagieren, die sich entgegen getroffenen Festlegungen in der Flugvorbesprechung ergeben können.

29 Ergeben sich Änderungen zu dem geplanten und besprochenen Ablauf der Prüfung/Überprüfung muss sich der Prüfer davon überzeugen, dass der Bewerber diese Änderungen verstanden hat und akzeptiert. Andernfalls ist die Prüfung/Überprüfung abzubrechen.

30 Entscheidet sich der Bewerber, eine Prüfung/Überprüfung aus Gründen abzubrechen, die der Prüfer für nicht gerechtfertigt hält, werden die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte als nicht bestanden gewertet. Wird die Prüfung/Überprüfung aus Gründen abgebrochen die der Prüfer für gerechtfertigt hält, werden in einer erneuten Prüfung/Überprüfung nur die nicht durchgeführten Übungen/Abschnitte geprüft.

31 Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann eine Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die fliegerischen Fähigkeiten des Bewerbers erkennen lassen, dass die gesamte Prüfung/Überprüfung wiederholt werden muss.

ABSCHNITT J
ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG
THEORETISCHER PRÜFUNGEN FÜR LIZENZEN FÜR CPL(H) UND ATPL(H) SOWIE
INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN

JAR-FCL 2.465 Anforderungen

Der Bewerber für eine CPL(H), ATPL(H) oder Instrumentenflugberechtigung muss Kenntnisse in Art und Umfang nachweisen, die den Rechten der angestrebten Lizenz oder Berechtigung entsprechen. Dazu muss er eine theoretische Prüfung in Übereinstimmung mit den vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Verfahren sowie gemäß JAR-FCL 2.470 bis 2.495 bestehen.

JAR-FCL 2.470 Inhalt von theoretischen Prüfungen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) Der Bewerber für die ATPL(H) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse – Zelle / Systeme / Triebwerk; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse – Instrumentierung; Masse und Schwerpunktlage; Flugleistung; Flugplanung und Überwachung des Flugverlaufes; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Allgemeine Navigation; Funknavigation; Betriebliche Verfahren; Aerodynamik, VFR-Sprechfunkverkehr.

(b) Der Bewerber für eine CPL(H) hat in folgenden Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse; Flugleistung und Flugplanung; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; Betriebliche Verfahren; Aerodynamik und VFR-Sprechfunkverkehr.

(c) Der Bewerber für eine IR(H) hat in den folgenden 7 Fächern Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse; Flugleistung und Flugplanung; Menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation und IFR-Sprechfunkverkehr.

(d) Die Aufteilung der Fächer in Prüfungsarbeiten, die zulässigen Prüfungszeiten sowie die Anzahl und Verteilung von Prüfungsfragen wird durch das Luftfahrt-Bundesamt in geeigneter Form festgelegt.

JAR-FCL 2.475 Prüfungsfragen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) *Zentrale Datenbank für Prüfungsfragen*

Den Lehrplänen (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470) entsprechende Prüfungsfragen werden in einer zentralen Prüfungsdatenbank (CQB) bereitgehalten. Fragen werden in englischer Sprache in die Datenbank aufgenommen und liegen in rechnerkompatibler Form vor. Die Fragen werden im Multiple-Choice-Format erstellt. Das Luftfahrt-Bundesamt kann die Präsentation von Prüfungsfragen für eine Prüfung gemäß JAR-FCL 2.480 nach eigenem Ermessen festlegen.

(b) *Veröffentlichung*

Beispiele für Fragen im Multiple-Choice-Format und zugehörige Antworten werden von Zeit zu Zeit veröffentlicht.

JAR-FCL 2.480 Prüfungsverfahren

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) *Häufigkeit*

Das Luftfahrt-Bundesamt ermöglicht dem Bewerber, die geforderte Prüfung in Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt aufgeführten Verfahren abzuschließen. Eine Gesamtprüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Instrumentenflugberechtigung umfasst eine Prüfungsarbeit in jedem der in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 gekennzeichneten Fächer.

(b) *Sprache*

Die Prüfungen werden in der/den Sprache(n) durchgeführt, die das Luftfahrt-Bundesamt festlegt. Das Luftfahrt-Bundesamt informiert den Bewerber, in welchen Sprachen die Prüfungen durchgeführt werden.

(c) *Inhalt*

Prüfungsfragen werden vom Luftfahrt-Bundesamt aus der zentralen Datenbank für Prüfungsfragen nach einem Verfahren ausgewählt, durch das der gesamte Lehrplan für das jeweilige Prüfungsfach abgedeckt ist. Der Inhalt der Fragen kann nur verändert werden, um die Übersetzung in die nationale(n) Sprache(n) zu erleichtern. Antworten auf Fragen, die eine Berechnung oder die Interpretation einer Grafik erfordern, können in veränderter Form abgefasst werden, wenn das Luftfahrt-Bundesamt dies für

notwendig erachtet. Das Luftfahrt-Bundesamt entscheidet, ob die Sprechfunkprüfung als gesonderte Prüfung durchgeführt wird. Bewerber, die zuvor die Sprechfunkprüfung für Flüge nach Sichtflugregeln und/oder Flüge nach Instrumentenflugregeln bestanden haben, müssen in den entsprechenden Abschnitten keine Prüfung mehr ablegen.

(d) *Mündliche Prüfungen*

Mündliche Prüfungen werden nicht anstelle schriftlicher oder rechnergestützter Prüfungen durchgeführt.

(e) *Hilfsmittel*

Das Luftfahrt-Bundesamt legt fest, auf welche Weise sie je nach Bedarf geeignetes Kartenmaterial, Datenblätter und Ausrüstung für die Beantwortung der Fragen zur Verfügung stellt.

(f) *Sicherheit*

Vor Beginn jedes Prüfungsversuches wird die Identität des Bewerbers überprüft.

(g) *Vertraulichkeit*

Der Inhalt der Prüfungsarbeiten ist vertraulich.

JAR-FCL 2.485 Pflichten des Bewerbers

(a) Ein Bewerber muss die gesamte Prüfung in einem JAA-Mitgliedstaat ablegen.

(b) Nachdem der Bewerber die entsprechenden Teile der theoretischen Ausbildung in zufrieden stellender Weise abgeschlossen hat, ist die Prüfungsreife durch die FTO festzustellen und der Bewerber zur Prüfung freizugeben. Vor jedem wiederholten Prüfungsversuch sind durch den genehmigten Ausbildungsbetrieb nachweisbare zusätzliche Ausbildungsmaßnahmen durchzuführen sowie die Prüfungsreife erneut festzustellen.

(c) Ist das Luftfahrt-Bundesamt der Auffassung, dass sich der Bewerber während der Prüfung nicht an die Prüfungsverfahren hält, kann dies unter Umständen dazu führen, dass eine Prüfungsarbeit oder die gesamte Prüfung als nicht bestanden gewertet wird.

JAR-FCL 2.490 Bewertungskriterien und Ablauf der Prüfung

(a) Eine Prüfungsarbeit gilt als bestanden, wenn der Bewerber in dieser mindestens 75 % der erreichbaren Höchstpunktzahl erreicht hat. Strafpunkte werden nicht vergeben.

(b) Vorbehaltlich weiterer in Deutschland anwendbarer Vorschriften, hat der Bewerber die für den Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung geforderte theoretische Prüfung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten nach dem vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Termin für die erste Prüfungssitzung alle geforderten Prüfungsarbeiten bestanden hat.

(c) Ein Bewerber, der eine Prüfungsarbeit in vier Versuchen nicht bestanden hat oder alle Prüfungsarbeiten weder innerhalb von sechs Prüfungssitzungen noch innerhalb des unter (b) genannten Zeitraumes bestanden hat, muss die gesamte Prüfung wiederholen, als handele es sich dabei um einen Erstversuch. Bevor der Bewerber zu einer erneuten Prüfung antritt, hat er eine weitere, vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegte Ausbildung zu absolvieren.

(d) Zum Prüfungsablauf wird Folgendes festgelegt:

(1) Bei der ersten Sitzung müssen alle Prüfungsarbeiten für die zum Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung geforderte theoretische Prüfung geschrieben werden

(2) bei jeder weiteren Sitzung sind alle bis dahin noch nicht bestandenen Prüfungsarbeiten zu schreiben.

JAR-FCL 2.495 Gültigkeitszeitraum

(a) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.490 bestandene theoretische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) oder IR(H) ist ab dem Datum, an dem alle geforderten Prüfungsarbeiten bestanden wurden, für einen Zeitraum von 36 Monaten gültig.

(b) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.490 bestandene theoretische ATPL(H)-Prüfung ist ab dem Datum, an dem alle erforderlichen Prüfungsarbeiten bestanden wurden für einen Zeitraum von 36 Monaten gültig. Sie behält ihre Gültigkeit für den Erwerb einer ATPL(H) auf unbestimmte Zeit unter der Voraussetzung, dass in der CPL(H) des Bewerber verfügt über eine gültige Musterberechtigung eingetragen ist.

Vorausgesetzt, dass eine IR(H) gemäß Absatz (a) erworben wurde, bleibt eine bestandene theoretische ATPL(H)/IR-Prüfung ab dem letzten in die CPL(H) eingetragenen Gültigkeitszeitraum der IR(H), für einen Zeitraum von sieben Jahren gültig.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470
Theoretische Kenntnisse – ATPL, CPL und IR
 (Siehe JAR-FCL 2.470)

1. Ein Bewerber muss die theoretische Ausbildung im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrganges in einem anerkannten Ausbildungsbetrieb für Flugausbildung (FTO) entsprechend den nachstehenden Lehrplanfächern und Themen (in Anlehnung an die Lernziele der theoretischen Ausbildung) absolviert haben:

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
010 00 00 00	LUFTRECHT UND FLUGVERKEHRSKONTROLLVERFAHREN	X	X	X	X	X	X
010 01 00 00	INTERNATIONALES RECHT: ABKOMMEN, VEREINBARUNGEN UND ORGANISATIONEN						
010 02 00 00	LUFTTÜCHTIGKEIT						
010 03 00 00	STAATZUGEHÖRIGKEITS- UND EINTRAGUNGSZEICHEN FÜR LUFTFAHRZEUGE						
010 04 00 00	LIZENZIERUNG VON LUFTFAHRTPERSONAL						
010 05 00 00	LUFTVERKEHRSREGELN						
010 06 00 00	NAVIGATIONSVERFAHREN FÜR DIE LUFTFAHRT – BETRIEB VON LUFTFAHRZEUGEN						
010 07 00 00	FLUGVERKEHRSDIENSTE UND FLUGVERKEHRSMANAGEMENT						
010 08 00 00	FLUGBERATUNGSDIENST						
010 09 00 00	FLUGPLÄTZE / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE						
010 10 00 00	VERKEHRSERLEICHTERUNGEN						
010 11 00 00	SUCH- UND RETTUNGSDIENST						
010 12 00 00	LUFTSICHERHEIT						
010 13 00 00	UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND ZWISCHENFÄLLEN IN DER LUFTFAHRT						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
021 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – ZELLE UND SYSTEME, ELEKTRISCHE SYSTEME, TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	X	X	X	X	X	X
021 01 00 00	SYSTEMAUSLEGUNG, BELASTUNGEN, SPANNUNGSZUSTÄNDE, WARTUNG/INSTANDHALTUNG						
021 02 00 00	ZELLE						
021 03 00 00	HYDRAULISCHE SYSTEME						
021 04 00 00	FAHRWERK – RÄDER, REIFEN, BREMSEN						
021 05 00 00	STEUERUNG						
021 06 00 00	DRUCKLUFTSYSTEME – DRUCKKABINE UND KLIMAANLAGE						
021 07 00 00	EISVERHÜTUNGS- UND ENTEISUNGSSYSTEME						
021 08 00 00	KRAFTSTOFFSYSTEME						
021 09 00 00	ELEKTRISCHE SYSTEME						
021 10 00 00	KOLBENTRIEBWERKE						
021 11 00 00	TURBINENTRIEBWERKE						
021 12 00 00	SICHERUNGS- UND WARNANLAGEN						
021 13 00 00	SAUERSTOFFSYSTEME						
021 14 00 00	HUBSCHRAUBER: SONSTIGE SYSTEME						
021 15 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORKÖPFE						
021 16 00 00	HUBSCHRAUBER: ANTRIEBSSYSTEME						
021 17 00 00	HUBSCHRAUBER: ROTORBLÄTTER						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
022 00 00 00	ALLGEMEINE LUFTFAHRZEUGKENNTNISSE – INSTRUMENTIERUNG	X	X	X	X	X	X
022 01 00 00	SENSOREN UND INSTRUMENTE						
022 02 00 00	MESSUNG VON LUFTPARAMETERN						
022 03 00 00	MAGNETISMUS – DIREKTANZEIGENDER KOMPASS UND MAGNETFELDSONDE						
022 04 00 00	KREISELINSTRUMENTE						
022 05 00 00	TRÄGHEITSNAVIGATIONS- UND BEZUGSSYSTEME						
022 06 00 00	FLUGZEUG: AUTOMATISCHE FLUGREGELUNGSANLAGEN						
022 07 00 00	HUBSCHRAUBER: AUTOMATISCHE FLUGREGELUNGSANLAGEN						
022 08 00 00	TRIMMEINRICHTUNGEN – GIERDÄMPFUNGSANLAGE – ABSICHERUNG DER FLUGBETRIEBSGRENZEN						
022 09 00 00	AUTOMATISCHER SCHUB – AUTOMATISCHE SCHUB- STEUERUNG						
022 10 00 00	KOMMUNIKATIONSANLAGEN						
022 11 00 00	FLUGMANAGEMENTSYSTEME (FMS)						
022 12 00 00	WARNSYSTEME, ANNÄHERUNGSWARNSYSTEME						
022 13 00 00	INTEGRIERTE INSTRUMENTE – ELEKTRONISCHE ANZEIGEN						
022 14 00 00	INSTANDHALTUNG, SYSTEME FÜR DIE ÜBERWACHUNG UND AUFZEICHNUNG						
022 15 00 00	DIGITALE SCHALTKREISE UND COMPUTER						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
030 00 00 00	FLUGLEISTUNG UND FLUGPLANUNG	X	X	X	X	X	
031 00 00 00	MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE – FLUGZEUGE/HUBSCHRAUBER	X	X	X	X	X	
031 01 00 00	SINN UND ZWECK VON MASSE UND SCHWERPUNKTBERECHNUNGEN						
031 02 00 00	BELADUNG						
031 03 00 00	GRUNDLAGEN ZUR BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTLAGE						
031 04 00 00	ANGABEN ZU MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE VON LUFTFAHRZEUGEN						
031 05 00 00	BESTIMMUNG DER SCHWERPUNKTLAGE						
031 06 00 00	UMGANG MIT LUFTFRACHT						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
033 00 00 00	FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG DES FLUG- VERLAUFES	x	x	x	x	x	x
033 01 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH SICHTFLUGREGELN						
033 02 00 00	FLUGPLANUNG FÜR FLÜGE NACH INSTRUMENTENFLUG- REGELN						
033 03 00 00	PLANUNG DES KRAFTSTOFFBEDARFES						
033 04 00 00	FLUGVORBEREITUNG						
033 05 00 00	ATS-FLUGPLAN						
033 06 00 00	ÜBERWACHUNG DES FLUGVERLAUFES UND ÄNDERUNG DES FLUGDURCHFÜHRUNGSPLANES WÄHREND DES FLUGES						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
034 00 00 00	FLUGLEISTUNG – HUBSCHRAUBER			x	x	x	
034 01 00 00	ALLGEMEINES						
034 02 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE 3 – NUR EINMOTORIGE HUB- SCHRAUBER						
034 03 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE 2						
034 04 00 00	FLUGLEISTUNGSKLASSE 1 – NUR HUBSCHRAUBER, DIE NACH CS 29 ALS MUSTER ZUGELASSEN SIND						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
040 00 00 00	MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN	x	x	x	x	x	x
040 01 00 00	MENSCHLICHE FAKTOREN: GRUNDKONZEPTE						
040 02 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPHYSIOLOGIE UND GESUNDERHALTUNG						
040 03 00 00	GRUNDLAGEN DER LUFTFAHRTPSYCHOLOGIE						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
050 00 00 00	METEOROLOGIE	X	X	X	X	X	X
050 01 00 00	DIE ATMOSPHERE						
050 02 00 00	WIND						
050 03 00 00	THERMODYNAMIK						
050 04 00 00	WOLKEN UND NEBEL						
050 05 00 00	NIEDERSCHLAG						
050 06 00 00	LUFTMASSEN UND FRONTEN						
050 07 00 00	DRUCKSYSTEME						
050 08 00 00	KLIMATOLOGIE						
050 09 00 00	GEFAHREN FÜR DEN FLUGBETRIEB						
050 10 00 00	WETTERINFORMATIONEN						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
060 00 00 00	NAVIGATION	X	X	X	X	X	X
061 00 00 00	ALLGEMEINE NAVIGATION	X	X	X	X	X	X
061 01 00 00	GRUNDLAGEN DER NAVIGATION						
061 02 00 00	MAGNETISMUS UND KOMPASSANLAGEN						
061 03 00 00	LUFTFAHRTKARTEN						
061 04 00 00	KOPPELNAVIGATION (DR)						
061 05 00 00	NAVIGATION WÄHREND DES FLUGES						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
062 00 00 00	FUNKNAVIGATION	X	X	X	X	X	X
062 01 00 00	GRUNDLAGEN DER AUSBREITUNG VON FUNKWELLEN						
062 02 00 00	FUNKNAVIGATIONSANLAGEN						
062 03 00 00	RADAR						
062 04 00 00	<i>ABSICHTLICH FREIGELASSEN</i>						
062 05 00 00	FLÄCHENNAVIGATIONSSYSTEME, RNAV/FMS						
062 06 00 00	SATELLITENGESTÜTZTE NAVIGATIONSSYSTEME						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
070 00 00 00	BETRIEBLICHE VERFAHREN	X	X	X	X	X	
071 01 00 00	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN						
071 02 00 00	BESONDERE BETRIEBSVERFAHREN UND GEFAHREN (ALLGEMEINE BETRACHTUNGEN)						
071 03 00 00	NOTVERFAHREN FÜR DEN HUBSCHRAUBERBETRIEB						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
082 00 00 00	AERODYNAMIK – HUBSCHRAUBER			X	X	X	
082 01 00 00	AERODYNAMIK IM UNTERSCHALLBEREICH						
082 02 00 00	AERODYNAMIK IM TRANSSONISCHEN BEREICH UND KOMPRESSIBILITÄTSEFFEKTE						
082 03 00 00	DREHFLÜGLERMUSTER						
082 04 00 00	HAUPTROTOR-AERODYNAMIK						
082 05 00 00	HAUPTROTOR-MECHANIK						
082 06 00 00	HECKROToren						
082 07 00 00	GLEICHGEWICHT, STABILITÄT UND STEUERUNG						
082 08 00 00	HUBSCHRAUBER-FLUGMECHANIK						

		Flugzeug		Hubschrauber			IR
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
090 00 00 00	SPRECHFUNKVERKEHR	X	X	X	X	X	X
091 00 00 00	VFR-SPRECHFUNKVERKEHR						
091 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN						
091 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN						
091 03 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (VFR)						
091 04 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG						
091 05 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN						
091 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA- KURZWELLEN UND FESTLEGUNG VON FREQUENZBEREICHEN						
092 00 00 00	IFR-SPRECHFUNKVERKEHR	X		X			X
092 01 00 00	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN						
092 02 00 00	ALLGEMEINE BETRIEBSVERFAHREN						

		<i>Flugzeug</i>		<i>Hubschrauber</i>			<i>IR</i>
		ATPL	CPL	ATPL/ IR	ATPL	CPL	
092 03 00 00	VERFAHREN BEI AUSFALL DER FUNKVERBINDUNG						
092 04 00 00	NOT- UND DRINGLICHKEITSVERFAHREN						
092 05 00 00	BEGRIFFE AUS DEM BEREICH WETTERINFORMATIONEN (IFR)						
092 06 00 00	ALLGEMEINES PRINZIP DER AUSBREITUNG VON ULTRA-KURZWELLEN UND FESTLEGUNG VON FREQUENZBEREICHEN						
092 07 00 00	MORSE-CODE						

Herausgeber:

Bundesministerium der Justiz
Postanschrift: 11015 Berlin
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
Telefon: (0 30) 18 580-0

Anschrift der Redaktion:

Bundesamt für Justiz
– Schriftleitung Bundesanzeiger –
Postfachanschrift: Postfach 20 40, 53010 Bonn
Hausanschrift: Adenauerallee 99–103, 53113 Bonn
Telefon: (02 28) 99 410-40

„Amtlicher Teil“:

Verantwortlich: Regierungsamtmann Manfred Halstenbach
Anschrift der Redaktion: siehe Bundesamt für Justiz

„Nichtamtlicher Teil“:

Verantwortlich: Rainer Diesem
Anschrift der Redaktion: siehe Verlag
Der Abdruck aus dem „Nichtamtlichen Teil“ bedarf der Zustimmung des Verlages.

„Gerichtliche und sonstige Bekanntmachungen“ sowie „Jahresabschlüsse und

Hinterlegungsbekanntmachungen“:

Verantwortlich: Rainer Diesem
Anschrift der Redaktion: siehe Verlag

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mBH.

Hausanschrift: Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Postfachanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: Köln (02 21) 9 76 68-0
Die Gesellschaft ist eingetragen beim Amtsgericht Köln unter HRB 31 248.

Satz: Online Cross Media GmbH, Dortmund

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Appel & Klinger, Kronach

Beilagen zum Bundesanzeiger werden nur im Rahmen eines Abonnements ohne Aufpreis
ausgeliefert. Im Einzelbezugspreis des Bundesanzeigers sind Beilagen nicht enthalten.

DPAG – Postvertriebsstück – Entgelt bezahlt – G 1990

Nr. 14a/2009