Die Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Z 1 und Z 2 lautet:

„1. Scheine für Piloten (lit. a bis m) und technisches Bedienungspersonal (lit. n bis q):
   a. Privatpilotenlizenz (Flugzeug),
   b. Berufspilotenlizenz (Flugzeug),
   c. Linienpilotenlizenz (Flugzeug),
   d. Eingeschränkter Privatpilotenschein,
   e. Privatpilotenlizenz (Hubschrauber),
   f. Berufspilotenlizenz (Hubschrauber),
   g. Linienpilotenlizenz (Hubschrauber),
   h. Luftschiffpilotenschein,
   i. Freiballonfahrerschein,
   j. Segelfliegerschein,
   k. Fallschirmspringerschein,
   l. Hänge- beziehungsweise Paragleiterschein,
   m. Sonderpilotenschein,
   n. Bordnavigatorenschein,
   o. Bordfunkerschein,
   p. Bordtelefonistenschein und
   q. Bordtechnikerschein.
2. Scheine für sonstiges Luftfahrtpersonal:
   a. Luftfahrzeugwartschein,
   b. Luftfahrzeugwartschein I. Klasse,
   c. Teil-66 Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal,
   d. Flugdienstberaterschein,
   e. Auszubildendenlizenz für Fluglotsen und
   f. Fluglotsenlizenz.“

2. Im § 2 Abs. 1 Z 3 wird die Wortfolge „Tätigkeit als Zivilluftfahrer“ *durch die Wortfolge* „mit dem beantragten Zivilluftfahrt-Schein verbundenen Berechtigungen“ *ersetzt.*

3. § 3 Abs. 1 lautet:

„(1) Es müssen vollendet haben:
1. das 15. Lebensjahr: Flugschüler, Fallschirmspringer und Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern,
2. das 16. Lebensjahr: Segelflieger,
3. das 17. Lebensjahr: Privatpiloten (Flugzeug), Privatpiloten (Hubschrauber), Freiballonfahrer sowie Inhaber von Berechtigungen gemäß § 64a (Berechtigung für Segelflieger zur Führung von Motorseglern im Motorflug),
4. das 18. Lebensjahr: Zivilfluglehrer, Berufspiloten (Flugzeug), Berufspiloten (Hubschrauber), Bordfunker, Bordtelefonisten, Luftfahrzeugwarte und Fluglotsen in Ausbildung und
5. das 21. Lebensjahr: alle anderen Zivilluftfahrer, Luftfahrzeugwarte 1. Klasse, Flugdienstberater und Fluglotsen.“

4. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Das Vorliegen der für einen Zivilluftfahrt-Schein und damit verbundenen Berechtigungen erforderlichen Tauglichkeit haben nachzuweisen sowie damit im Zusammenhang stehende Verpflichtungen einzuhalten:

1. Privatpiloten (Flugzeug), Privatpiloten (Hubschrauber), Bordnavigatoren, Bordfunker, Bordtelefonisten und Bordtechniker durch ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3),

2. Berufspiloten (Flugzeug), Linienpiloten (Flugzeug), Berufspiloten (Hubschrauber), Linienpiloten (Hubschrauber) und Luftschiffpiloten durch ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3),
3. Inhaber eines eingeschränkten Privatpilotenscheines, Freiballonfahrer, Segelflieger, Inhaber von Fallschirmspringerberechtigungen gemäß den §§ 76 und 78 Abs. 4 sowie Inhaber einer Doppelsitzerberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter gemäß § 85 durch:
   a) ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) oder
   b) ein gültiges Tauglichkeitszeugnis, das dem Bewerber die Erfüllung der Tauglichkeitsanforderungen für den betreffenden Zivilluftfahrerschein beziehungsweise eine damit verbundene Berechtigung gemäß den Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Personalverordnung, BGBl. Nr. 219/1958 (ZLPV), in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 290/2005, bescheinigt, wobei sich die Gültigkeitsdauer solcher Tauglichkeitszeugnisse nach den Bestimmungen für ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 3) richtet,
4. Fluglotsen in Ausbildung sowie Fluglotsen durch ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß den entsprechenden Bestimmungen der Anlage 8 (Europäisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 3 für Fluglotsen) und
5. Flugschüler durch ein gültiges Tauglichkeitszeugnis, welches für den Erwerb des angestrebten Scheines erforderlich ist; falls ein in Z 2 genannter Schein angestrebt wird, kann, wenn die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, die zuständige Behörde einen Flugschülerausweis auch ausstellen, wenn der Bewerber Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) ist.“

5. Im § 5 wird am Ende folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Der Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis hat vor der Durchführung der flugmedizinischen Untersuchung ein Antragsformular auszufüllen. Inhalt und Form des Formulars sind von der zuständigen Behörde nach Maßgabe der für die durchzuführenden Untersuchungen und flugmedizinischen Beurteilung erforderlichen Informationen festzulegen und in geeigneter Weise zu veröffentlichen. Das Formular ist den flugmedizinischen Stellen von der zuständigen Behörde zur Verfügung zu stellen.“

6. § 6 Abs. 5 lautet:

„(5) Für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß Anlage 1 (JAR-FCL 1) oder Anlage 7 (JAR-FCL 2) einschließlich einer Umschreibung gemäß Anhang 1 zu Anlage 1 JAR-FCL 1.005 oder Anhang 1 zu Anlage 7 JAR-FCL 2.005 ist jedenfalls das für die betreffende Lizenz gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 oder Z 2 in Verbindung mit Anlage 2 (JAR-FCL 3) vorgeschriebene Tauglichkeitszeugnis erforderlich.“

7. Im § 7 Abs. 1 wird die Zitierung „Abs. 2 und 3“ *durch die Zitierung* „Abs. 1a bis 3“ *ersetzt.*

8. Im § 7 werden nach Abs. 1 folgende Abs. 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1b sind zur Ausstellung von medizinischen Tauglichkeitszeugnissen gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (medizinische Tauglichkeitszeugnisse Klasse 3 für Fluglotsen) einschließlich der dafür erforderlichen Untersuchung und flugmedizinischen Beurteilung flugmedizinische Zentren sowie flugmedizinische Sachverständige Klasse 1 gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 3) berechtigt.

(1b) Die flugmedizinische Untersuchung für die Erstausstellung eines medizinischen Tauglichkeitszeugnisses gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (medizinische Tauglichkeitszeugnisse Klasse 3 für Fluglotsen) ist von einem flugmedizinischen Zentrum durchzuführen. In solchen Fällen haben die endgültige Beurteilung der Tauglichkeit sowie die Ausstellung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses durch die zuständige Behörde zu erfolgen.“

9. § 7 Abs. 6 lautet:

„(6) Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, eine Dokumentation über jede von ihr durchgeführte flugmedizinische Untersuchung und Beurteilung des Antragstellers zu führen. Der Inhalt dieser Dokumentation hat zu umfassen:

1. den Antrag auf Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses,
2. die entsprechenden in Anlage 5 angeführten Formulare und
3. sämtliche für die Beurteilung der Tauglichkeit des Piloten relevanten Befunde und sonstigen Unterlagen.

Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, diese Dokumentation für den im § 51 Abs. 3 des Ärztegesetzes, BGBl. I Nr. 169/1998 (ÄrzteG 1998), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 57/2008, genannten Zeitraum aufzubewahren."

10. Nach dem § 7 Abs. 6 werden folgende Abs. 6a bis 6d eingefügt:

„(6a) Die flugmedizinische Stelle hat nach jeder durchgeführten flugmedizinischen Untersuchung einen flugmedizinischen Bericht an die zuständige Behörde zu übermitteln. Dabei gilt als zuständige Behörde jene Behörde, welche für die Erteilung der Berechtigung, für deren Ausübung das Tauglichkeitszeugnis erforderlich ist, zuständig ist. Wird ein Tauglichkeitszeugnis zur Erlangung eines Flugschülerausweises beantragt, so ist der flugmedizinische Bericht sowohl an jene Behörde, die für die Ausstellung des Flugschülerausweises zuständig ist, als auch jene Behörde, die für Ausstellung des angestrebten Scheines und Erteilung der angestrebten Berechtigung zuständig ist, zu übermitteln. Der flugmedizinische Bericht hat unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 6b bis 6d zu beinhalten:

1. falls der Antragsteller über eine Lizenz verfügt, eine Kopie der Lizenz des Antragstellers,
2. falls ein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, eine Kopie des ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses und
3. falls kein Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wird, die Tatsache, dass die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses verweigert wurde.

(6b) In jenen Fällen, in denen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung die Beurteilung der Tauglichkeit der zuständigen Behörde obliegt oder nach Stellung eines Antrages gemäß § 35 Abs. 2 LFG an die zuständige Behörde, hat die flugmedizinische Stelle die gesamte zur Beurteilung der Tauglichkeit erforderliche flugmedizinische Dokumentation an die zuständige Behörde zu übermitteln.

(6c) Liegt eine ausdrückliche Zustimmung des Betroffenen zur Übermittlung der bei seiner flugmedizinischen Untersuchung ermittelten und gemäß Abs. 6 dokumentierten Daten an die zuständige Behörde vor, so ist die flugmedizinische Stelle zur Übermittlung dieser Daten an die zuständige Behörde verpflichtet, sofern die zuständige Behörde nicht gemäß Abs. 6d von der Übermittlung absieht.

(6d) Die Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes gemäß Abs. 6a kann auch in elektronischer Form erfolgen. Die zuständige Behörde kann, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, bestimmen, dass von der Übermittlung des flugmedizinischen Berichtes gemäß Abs. 6a abgesehen werden kann. Die zuständige Behörde ist berechtigt, die gemäß Abs. 6 zu führende Dokumentation der flugmedizinischen Stellen stichprobenartig zu überprüfen, um die in § 33 Abs. 4 LFG angeführten Kenntnisse zu erlangen."

11. § 8 Abs. 1 und 2 lautet:

„(1) Unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 bis 8 beträgt die Gültigkeitsdauer von Scheinen vom Zeitpunkt der Ausstellung gerechnet:

1. 60 Monate für Flugdienstberater,
2. 24 Monate für Freiballonfahrer, Luftfahrzeugwarte, Luftfahrzeugwarte I. Klasse und Flugschüler und
3. 12 Monate für Luftschiffpiloten, Bordnavigatoren, Bordfunker, Bordtelefonisten und Bordtechniker.

(2) Für Scheine und Berechtigungen gemäß § 23 richtet sich die Gültigkeitsdauer nach den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1). Für Scheine und Berechtigungen gemäß § 25 richtet sich die Gültigkeitsdauer nach den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2). Die Gültigkeitsdauer einer mit einem Schein gemäß § 23 beziehungsweise § 25 verbundenen Berechtigung gilt als um einen Monat verlängert, sofern die gemäß den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) beziehungsweise der Anlage 7 (JAR-FCL 2) für die Verlängerung der betreffenden Berechtigung erforderliche Befähigungsüberprüfung erfolgreich absolviert und dies vom Prüfer in die Lizenz mit einem entsprechenden Vermerk (Prüfervermerk) eingetragen wurde."

12. Im § 8 wird am Ende folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Für Fluglotsen in Ausbildung und Fluglotsen richten sich die Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung von Erlaubnissen und Befugnissen sowie die Weitergeltung von Berechtigungen und Vermerken nach den Bestimmungen der Anlage 8."

13. § 9 samt Überschrift lautet:

„Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Scheinen und Berechtigungen

§ 9. Die zuständige Behörde hat Scheine und Berechtigungen, sofern nicht gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung eine unbefristete Gültigkeit vorgesehen ist, für die im § 8 oder im Besonderen Teil einschließlich der Anlage 1 (JAR-FCL 1) beziehungsweise der Anlage 7 (JAR-FCL 2) bezeichnete Gültigkeitsdauer auf Antrag zu verlängern, wenn

1. die Voraussetzungen für die Erteilung weiter gegeben sind und
2. der Bewerber die Voraussetzungen für die Verlängerung nach den Bestimmungen des Besonderen Teiles einschließlich der Anlage 1 (JAR-FCL 1) beziehungsweise Anlage 7 (JAR-FCL 2) nachweist.“

14. § 10 Abs. 2 und 3 lautet:

„(2) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3 erlöschen ruhende Scheine und mit solchen verbundene Berechtigungen für:

1. Luftschiffpiloten und technisches Bedienungspersonal drei Jahre und
2. alle anderen Zivilluftfahrer und das sonstige zivile Luftfahrtpersonal acht Jahre

nach Ablauf der Gültigkeitsdauer endgültig.

(3) Abs. 2 ist auf Segelfliegerscheine, Fallschirmspringerscheine, Hänge- und Paragleiterscheine sowie Scheine und Berechtigungen gemäß den §§ 23, 25 und 139a nicht anzuwenden.“

15. § 11 Abs. 1 lautet:

„(1) Ruhende Scheine und mit solchen verbundene Berechtigungen (§ 10) sind auf Antrag von der zuständigen Behörde innerhalb der Ruhenszeit (§ 10 Abs. 1) für die im § 8 oder im Besonderen Teil einschließlich der Anlagen 1 (JAR-FCL 1), 7 (JAR-FCL 2) und 8 bezeichnete Gültigkeitsdauer zu erneuern oder, falls die Vorschriften im Besonderen Teil keine Verlängerung durch die zuständige Behörde vorsehen, gelten als erneuert, wenn der Bewerber

1. die im § 9 bezeichneten Verlängerungsvoraussetzungen nachweist, und,
2. soweit im Besonderen Teil einschließlich der Anlagen 1 (JAR-FCL 1), 7 (JAR-FCL 2) und 8 außerdem besondere Voraussetzungen für die Erneuerung ruhender Berechtigungen vorgesehen sind, auch diese erfüllt.“

16. § 12 Abs.4 lautet:

„(4) Alleinflüge dürfen nur von Flugschülern durchgeführt werden, welche die für die Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche fachliche Befähigung erlangt haben.“

17. § 12 Abs. 5 entfällt.

18. Im § 13 Abs. 2 entfallen die Z 1 und die Z 2.

19. § 13 Abs. 3 lautet:

„(3) Theoretische Prüfungen zur Erlangung von Scheinen und Berechtigungen gemäß § 23 sind von der zuständigen Behörde gemäß den Bestimmungen in Anlage 1 (JAR-FCL 1) durchzuführen. Theoretische Prüfungen zur Erlangung von Scheinen und Berechtigungen gemäß § 25 sind von der zuständigen Behörde gemäß den Bestimmungen in Anlage 7 (JAR-FCL 2) durchzuführen. Praktische Prüfungen zur Erlangung von Scheinen und Berechtigungen gemäß § 23 sind von einem durch die zuständige Behörde gemäß den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) ernannten und von dieser in eine öffentliche Liste eingetragenen Prüfer abzunehmen. Praktische Prüfungen zur Erlangung von Scheinen und Berechtigungen gemäß § 25 sind von einem durch die zuständige Behörde gemäß den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) ernannten und von dieser in eine öffentliche Liste eingetragenen Prüfer abzunehmen. Der Prüfer hat ein entsprechendes schriftliches Gutachten über die fachliche Befähigung des Bewerbers an die zuständige Behörde binnen drei Tagen nach Durchführung der praktischen Prüfung zu übermitteln.“

20. Im § 13 werden am Ende folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(5) Die fachliche Befähigung von Fluglotsen in Ausbildung sowie von Fluglotsen ist gemäß den Bestimmungen der Anlage 8 zu ermitteln.

(6) Die zuständige Behörde hat mit Bescheid die Ernennung eines Mitgliedes einer Prüfungskommission im Sinne von Abs. 2 oder die Ernennung eines Prüfers im Sinne von Abs. 3 zu widerrufen, wenn

1. eine der Voraussetzungen, die zur Ernennung geführt haben, nicht mehr vorliegt oder zum Zeitpunkt der Ernennung nicht gegeben war und der Mangel noch fortdauert, oder
2. das Mitglied der Prüfungskommission im Sinne von Abs. 2 oder der Prüfer im Sinne von Abs. 3 gegen bei der Ausübung seiner Befugnisse einzuhaltende Vorschriften verstößt."

21. Im § 14 entfällt die Z 1 und es wird am Ende der folgende Satz angefügt:

„§ 13 Abs. 6 ist sinngemäß anzuwenden."

22. Im § 17 Abs. 2 werden am Ende folgende Sätze angefügt:

„Prüfungen zur Erlangung von Lehrberechtigungen für Ausbildungen von Piloten gemäß § 25 sind gemäß § 13 Abs. 3 in Verbindung mit den Bestimmungen in Anlage 7 (JAR-FCL 2) durchzuführen. Die fachliche Befähigung von Fluglotsen mit Ausbilderlaubnis ist gemäß den Bestimmungen der Anlage 8 zu ermitteln."

23. Im § 19 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Abs. 4 ist auf Prüfungen zur Erlangung der Privatpilotenlizenz (Flugzeug), Privatpilotenlizenz (Hubschrauber), Berufspilotenlizenz (Flugzeug), Berufspilotenlizenz (Hubschrauber), Linienpilotenlizenz (Flugzeug) sowie Linienpilotenlizenz (Hubschrauber) nicht anzuwenden."

24. § 20 lautet:

„**§ 20.** Ausländische Scheine und Berechtigungen, welche nicht bereits gemäß den Bestimmungen des LFG beziehungsweise dieser Verordnung österreichischen Scheinen und Berechtigungen gleichgestellt sind, hat die zuständige Behörde durch Ausstellung eines Anerkennungsscheines anzuerkennen, wenn der Bewerber nachweist, dass die in § 40 LFG beziehungsweise in den Bestimmungen dieser Verordnung geforderten Voraussetzungen erfüllt sind."

25. § 23 lautet:

„**§ 23.** (1) Die Voraussetzungen für die Erteilung und Erhaltung einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug), Berufspilotenlizenz (Flugzeug) oder einer Linienpilotenlizenz (Flugzeug), einer mit einer solchen Lizenz verbundenen Berechtigung oder Prüferberechtigung (§ 13 Abs. 3), deren Umfang und Gültigkeitsdauer sowie die Voraussetzungen für die Verlängerung und Erneuerung solcher Lizenzen und Berechtigungen richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1).

(2) Wird in den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) auf die Bestimmungen der JAR-OPS 1 verwiesen, so sind die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in Verbindung mit der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 (AOCV 2008), BGBl. II Nr. 254/2008, in der jeweils gültigen Fassung, anzuwenden.

(3) Inhaber einer Lizenz gemäß Abs. 1 mit gültiger Klassenberechtigung SEP oder TMG im Sinne der Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) sind berechtigt, Ultraleichtflugzeuge im Fluge zu führen."

26. Die Überschrift vor § 25 entfällt.

27. § 25 samt Überschrift lautet:

„Scheine und Berechtigungen gemäß JAR-FCL 2

§ 25. (1) Die Voraussetzungen für die Erteilung und Erhaltung einer Privatpilotenlizenz (Hubschrauber), Berufspilotenlizenz (Hubschrauber) oder einer Linienpilotenlizenz (Hubschrauber), einer mit einer solchen Lizenz verbundenen Berechtigung oder Prüferberechtigung (§ 13 Abs. 3), deren Umfang und Gültigkeitsdauer sowie die Voraussetzungen für die Verlängerung und Erneuerung solcher Lizenzen und Berechtigungen richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2).

(2) Wird in den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) auf die Bestimmungen der JAR-OPS 3 verwiesen, so sind die entsprechenden Bestimmungen gemäß der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 (AOCV 2008), BGBl. II Nr. 254/2008, in der jeweils gültigen Fassung, anzuwenden, hinsichtlich Befähigungsüberprüfungen gemäß JAR-FCL 2.245 (g) jedoch mit der Maßgabe, dass die Befähigungsüberprüfung von einem Prüfer gemäß Anlage 7 (JAR-FCL 2) durchzuführen ist, sofern in JAR-OPS 3.965 dafür ein Prüfer vorgesehen ist.

(3) Abweichend von den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) dürfen Inhaber einer Berufspilotenlizenz (Hubschrauber) oder Linienpilotenlizenz (Hubschrauber) auch nach Vollendung des 60. Lebensjahres bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres als Piloten im Inland bei der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen ohne die in Anlage 7 JAR-FCL 2.060 (a) genannten Einschränkungen tätig sein, sofern sie ihre Tauglichkeit durch ein entsprechendes gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestelltes gültiges Tauglichkeitszeugnis nachweisen können.

(4) Abweichend von den Bestimmungen in Anlage 7 (JAR-FCL 2) JAR-FCL 2.125(a) dürfen registrierte Zivilluftfahrerschulen eine PPL(H)-Ausbildung auch mit einmotorigen Hubschraubermustern mit mehr als vier zugelassenen Sitzplätzen durchführen, sofern die maximale Abflugmasse (MTOM) 3.175 kg nicht übersteigt.“

28. Die §§ 26 bis 45 samt den jeweiligen Überschriften und Gliederungsüberschriften entfallen.

29. Im § 54 Abs. 4 wird die Wortfolge „3000 m über Grund“ *durch die Wortfolge* „3000 m über MSL“ *ersetzt.*

30. § 64 Abs. 7 entfällt.

31. Nach dem § 64 wird folgender § 64a samt Überschrift eingefügt:

„Berechtigung für Segelflieger zur Führung von Motorseglern im Motorflug

§ 64a. (1) Segelfliegern, die über eine gültige Erweiterung der Grundberechtigung gemäß § 61 Abs. 2 Z 3 und § 64 Abs. 1 verfügen sowie Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß den Bestimmungen des Funker-Zeugnisgesetzes 1998 sind, ist auf Antrag die Berechtigung zur nichtgewerblichen Führung von Motorseglern im Motorflug unter Sichtflugregeln zu erteilen, wenn sie ihre für die sichere Führung von Motorseglern im Motorflug erforderliche fachliche Befähigung nach einer entsprechenden theoretischen und praktischen Ausbildung gemäß Abs. 2 und 3 bei einer theoretischen und praktischen Prüfung gemäß Abs. 4 nachgewiesen haben.

(2) Die erforderliche theoretische Ausbildung für den Erwerb einer Berechtigung gemäß Abs. 1 hat die für die sichere Führung von Motorseglern im Motorflug erforderlichen zusätzlichen theoretischen Kenntnisse zu vermitteln. Die Ausbildung hat insbesondere die folgenden Gegenstände zu beinhalten, insofern sie für Piloten von Motorseglern im Motorflug von Bedeutung sind:

1. Luftrecht mit besonderer Berücksichtigung der Luftverkehrsregeln einschließlich Luftraumklassifizierung und Regeln zur Durchführung des Sprechfunkverkehrs,
2. Flugleistung und Flugplanung,
3. Betriebliche Verfahren,
4. Luftfahrzeugkunde und
5. Navigation.

(3) Die erforderliche praktische Ausbildung für den Erwerb einer Berechtigung gemäß Abs. 1 hat die für die sichere Führung von Motorseglern im Motorflug erforderlichen zusätzlichen praktischen Fähigkeiten zu vermitteln. Sie ist auf Reisemotorseglern im Sinne der Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) im Rahmen einer berechtigten Zivilluftfahrerschule durch Fluglehrer, welche über eine gültige Lehrberechtigung gemäß § 68a (Lehrberechtigung für Motorsegler im Motorflug) verfügen, durchzuführen. Die praktische Ausbildung hat wenigstens zehn Flugstunden auf Reisemotorseglern zu umfassen und insbesondere Folgendes zu beinhalten:

1. 20 Alleinstarts und 20 Alleinlandungen,
2. An- und Abflüge von und zu kontrollierten Flugplätzen, Flüge durch Kontrollzonen, Einhaltung von Verfahren, Sprechfunkverkehr sowie
3. selbständige Vorbereitung von mindestens zwei Navigations- und Dreiecksflügen, davon einer in Begleitung eines berechtigten Fluglehrers und einer allein an Bord jeweils über eine Strecke von wenigstens 270 Kilometern, bei dem auf zwei vom Startplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind.

(4) Die theoretische Prüfung ist von der Prüfungskommission für Segelfluglehrer durchzuführen. Die theoretische Prüfung hat jedenfalls die in Abs. 2 genannten Gegenstände zu umfassen. Die zuständige Behörde kann im Rahmen der theoretischen Prüfung vom Nachweis der erforderlichen fachlichen Befähigung in einem bestimmten Teilgebiet absehen, sofern anlässlich einer früheren Prüfung die fachliche Befähigung im betreffenden Teilgebiet nachgewiesen worden ist. Die praktische Prüfung ist von einem von der zuständigen Behörde bestimmten Mitglied der Prüfungskommission für Segelfluglehrer,

welches über eine gültige Lehrberechtigung gemäß § 68a verfügt, auf einem Reisemotorsegler abzunehmen. Die praktische Prüfung hat insbesondere die folgenden Abschnitte zu umfassen:

1. Flugvorbereitung und Abflug,
2. Allgemeine Flugübungen,
3. Überlandflug,
4. Anflug- und Landeverfahren,
5. Außergewöhnliche Verfahren und Notverfahren sowie
6. Simulierter Triebwerksausfall und einschlägige, auf das betreffende Muster bezogene Flugübungen.

(5) Die zuständige Behörde hat Inhabern einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug) mit gültiger Klassenberechtigung für Reisemotorsegler (TMG) gemäß Anlage 1 (JAR-FCL 1) auf Antrag die Berechtigung gemäß Abs. 1 zu erteilen und in den Segelfliegerschein einzutragen. In solchen Fällen entfällt der Nachweis der fachlichen Befähigung gemäß den Abs. 2 bis 4.

(6) Inhaber einer Berechtigung gemäß § 64 Abs. 4, die ihre fachliche Befähigung gemäß dieser Bestimmung nachgewiesen haben, gelten mit 15. März 2009 als Inhaber einer Berechtigung gemäß Abs. 1. Die zuständige Behörde hat auf Antrag eine entsprechende Eintragung in den Segelfliegerschein vorzunehmen. Als Zeitpunkt der Erteilung der Berechtigung gilt dabei die Beurkundung des Nachweises der fachlichen Befähigung gemäß § 64 Abs. 4.

(7) Die zuständige Behörde hat die näheren Inhalte der theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(8) Die Berechtigung gemäß Abs. 1 ist so lange gültig, als die Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung der Berechtigung gemäß § 65 erfüllt sind.

(9) Inhabern einer Berechtigung gemäß Abs. 1 ist auf Antrag von der zuständigen Behörde die Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen zu erteilen und in den Segelfliegerschein einzutragen, wenn sie:

1. nachweisen, dass sie mindestens vier Segelschleppflüge unter der Aufsicht eines Inhabers einer Lehrberechtigung gemäß § 68a für Motorsegler im Motorflug mit gültiger Schleppflugberechtigung einwandfrei ausgeführt haben und
2. ihre fachliche Befähigung bei einer praktischen Prüfung nachweisen, die von einem von der zuständigen Behörde bestimmten Mitglied der Prüfungskommission für Segelfluglehrer, welches über eine gültige Lehrberechtigung für Motorsegler im Motorflug gemäß § 68a und über eine gültige Schleppberechtigung verfügt, abzunehmen ist.

Weisen Inhaber einer Berechtigung gemäß Abs. 1 nach, dass sie über eine gültigen Schleppflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten gemäß § 21 Abs. 2 verfügen, so ist von der zuständigen Behörde die besondere Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen auch ohne Nachweis der Voraussetzungen gemäß Z 1 und Z 2 in den Segelfliegerschein einzutragen.

(10) Die Schleppflugberechtigung gemäß Abs. 9 ist vier Jahre gültig. Für die Aufrechterhaltung dieser Berechtigung für weitere vier Jahre hat der Bewerber durch entsprechende Eintragung in das Flugbuch nachzuweisen, dass er innerhalb von zwölf Monaten vor Ablauf der Frist einen einwandfreien Schleppflug unter Aufsicht eines Inhabers einer Lehrberechtigung gemäß § 68a mit gültiger Schleppflugberechtigung durchgeführt hat. Für die Erneuerung einer ruhenden Schleppflugberechtigung hat der Bewerber seine fachliche Befähigung bei einer praktischen Prüfung unter Anwendung der Bestimmungen des Abs. 9 nachzuweisen.

(11) Bei den gemäß Abs. 9 und 10 durchgeführten Segelschleppflügen muss das Segelflugzeug von einem zur Ausführung derartiger Flüge berechtigten Segelflieger geführt werden.“

32. § 65 Abs. 4 bis 7 lauten:

„(4) Für die Aufrechterhaltung der Berechtigung gemäß § 64a zur Führung von Motorseglern im Motorflug sind jeweils innerhalb der letzten zwölf Monate vor Ablauf von 24 Monaten ab Erteilung der Berechtigung oder der Beurkundung gemäß Abs. 5 zwölf Flugstunden, davon sechs Stunden als verantwortlicher Pilot, auf Motorseglern im Motorflug mit zwölf Starts und Landungen sowie ein mindestens einstündiger Übungsflug unter Aufsicht eines Segelfluglehrers mit gültiger Lehrberechtigung gemäß § 68a nachzuweisen. Das Programm des Übungsfluges ist von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen kann durch einen Überprüfungsflug innerhalb von drei

Monaten vor Ablauf der Gültigkeit ersetzt werden, wobei die entsprechenden Bestimmungen des § 64a Abs. 4 und § 64a Abs. 7 anzuwenden sind.

(5) Der Nachweis der Erfüllung der Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung der Berechtigung im Sinne von Abs. 4 ist alle 24 Monate ab der Erteilung der Berechtigung gemäß § 64a unter Anwendung von Abs. 3 von der zuständigen Behörde im Flugbuch zu beurkunden. Für Inhaber einer Privatpilotenlizenz (Flugzeug), Berufspilotenlizenz (Flugzeug) oder Linienpilotenlizenz (Flugzeug) mit gültiger Klassenberechtigung für Reisemotorsegler (TMG) gemäß Anlage 1 (JAR-FCL 1) ist die entsprechende Beurkundung nach Vorlage der entsprechenden Lizenz durch die zuständige Behörde vorzunehmen; in solchen Fällen entfällt der Nachweis der Voraussetzungen gemäß Abs. 4.

(6) Erfüllt der Inhaber eines Segelfliegerscheines nicht die Voraussetzungen gemäß den Abs. 1 bis 5 für die Aufrechterhaltung einer Berechtigung, tritt Ruhen der betreffenden Berechtigung ein. Für eine Erneuerung der betreffenden Berechtigung ist ein einwandfreier Überprüfungsflug beziehungsweise im Falle des Ruhens der Berechtigung für eine Startart ein einwandfreier Abflug in der betreffenden Startart erforderlich, bei dem das Weiterbestehen der erforderlichen fachlichen Befähigung von einem Segelfluglehrer mit entsprechender Lehrberechtigung festgestellt und im Flugbuch beurkundet wurde. Im Falle des Ruhens einer Berechtigung gemäß § 64a ist der Überprüfungsflug von einem von der zuständigen Behörde bestimmten Mitglied der Prüfungskommission für Segelfluglehrer mit gültiger Lehrberechtigung gemäß § 68a unter Anwendung des § 64a Abs. 4 und § 64a Abs. 7 abzunehmen.

(7) Hat eine mit einem Segelfliegerschein verbundene Berechtigung länger als drei Jahre geruht, so hat der Bewerber für eine Erneuerung der Berechtigung seine fachliche Befähigung mittels einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Einzelheiten von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, gesondert nachzuweisen."

33. Nach dem § 68 wird folgender § 68a samt Überschrift eingefügt:

„Lehrberechtigung für Motorsegler im Motorflug

§ 68a. (1) Die Lehrberechtigung zur Ausbildung für den Erwerb einer Berechtigung gemäß § 64a ist von der zuständigen Behörde zu erteilen und in den Segelfliegerschein einzutragen, wenn die Voraussetzungen gemäß Abs. 2 erfüllt sind und der Bewerber seine fachliche Befähigung bei einer theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung gemäß den Abs. 3 bis 5 nachgewiesen hat. Sofern der Bewerber über eine gültige Fluglehrerberechtigung für Reisemotorsegler (TMG) im Sinne der Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) verfügt, entfallen die Voraussetzungen gemäß den Abs. 2 bis 5.

(2) Für die die Erteilung einer Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 muss der Bewerber:

1. über eine gültige Lehrberechtigung für Segelflieger gemäß § 68,
2. über eine gültige Berechtigung zur Führung von Motorseglern im Motorflug gemäß § 64a verfügen und
3. wenigstens 150 Stunden Flugerfahrung auf Motorflugzeugen und Reisemotorseglern im Motorflug als verantwortlicher Pilot nachweisen können.

(3) Die Ausbildung für die Erlangung einer Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 hat einen von der zuständigen Behörde genehmigten Kurs mit einem entsprechenden Ausbildungsprogramm zu umfassen.

(4) Der Bewerber um eine Berechtigung gemäß Abs. 1 hat seine fachliche Befähigung zur Erteilung von praktischem Unterricht für Motorsegler im Motorflug bei einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, deren Inhalt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen ist. Diese Prüfung ist bei der Prüfungskommission für Segelfluglehrer abzulegen.

(5) Innerhalb von zwölf Monaten nach erfolgreicher Ablegung der Prüfung gemäß Abs. 4 muss der Bewerber weiters eine erfolgreiche Ausbildungstätigkeit bei der praktischen Ausbildung für die Berechtigung gemäß § 64a unter Aufsicht eines berechtigten Segelfluglehrers in einem von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegendem Ausmaß durchgeführt haben.

(6) Die Lehrberechtigung gemäß Abs. 1 ist auf zwei Jahre befristet zu erteilen. Für die Verlängerung durch die zuständige Behörde hat der Bewerber nachzuweisen, dass er innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung mindestens 20 Schulungsflüge als verantwortlicher Fluglehrer im Rahmen einer Ausbildung für die Berechtigung gemäß § 64a durchgeführt hat.

(7) Nach Ablauf der Gültigkeit der Frist gemäß Abs. 6 tritt Ruhen der Lehrberechtigung ein. Für eine Erneuerung der Lehrberechtigung durch die zuständige Behörde hat der Bewerber seine fachliche Befähigung mittels einer theoretischen und praktischen Prüfung, deren Einzelheiten von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, gesondert nachzuweisen."

34. § 118 lautet:

„**§ 118.** (1) Das von jedem Zivilluftfahrer und jedem Flugschüler zum Nachweis seiner praktischen Betätigung als Zivilluftfahrer beziehungsweise als Flugschüler gemäß § 42 LFG zu führende Flugbuch hat für:

1. Inhaber von Lizenzen gemäß den §§ 23 und § 25 einschließlich Bewerber um solche Lizenzen dem Muster und den Erläuterungen in der Anlage 6 lit. b sowie den betreffenden Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) beziehungsweise Anlage 7 (JAR-FCL 2),
2. Fallschirmspringer (Fallschirmspringer-Sprungbuch) dem Muster und den Erläuterungen gemäß Anlage 6c und
3. allen anderen Zivilluftfahrer dem Muster und den Erläuterungen gemäß Anlage 6 lit. a

zu entsprechen.

(2) Die zuständige Behörde kann Abweichungen zu der gemäß Abs. 1 in Verbindung mit Anlage 6 festgelegten Form und Inhalt von Flugbüchern einschließlich der Führung des Flugbuches in elektronischer Form zulassen, sofern ein ausreichender Nachweis der Tätigkeit als Zivilluftfahrer sichergestellt ist. Die Erfordernisse gemäß den betreffenden Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) für Inhaber von Lizenzen gemäß § 23 beziehungsweise Anlage 7 (JAR-FCL 2) für Inhaber von Lizenzen gemäß § 25 sind jedoch jedenfalls zu erfüllen.

(3) Der Zivilluftfahrer hat die Richtigkeit seiner Eintragungen im Flugbuch oder Sprungbuch durch seine Unterschrift ausdrücklich zu bestätigen. Wenn das Flugbuch gemäß den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) beziehungsweise Anlage 7 (JAR-FCL 2) von einem Luftfahrtunternehmen geführt wird, kann diese Bestätigung durch einen Vertreter des Luftfahrtunternehmens erfolgen."

35. Nach dem § 118 wird folgender § 118a samt Überschrift eingefügt:

„Berechtigung zur Beförderung von Fluggästen

§ 118a. Unbeschadet der Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) darf ein Pilot eines Motorflugzeuges oder Segelflugzeuges seine Berechtigung bei der Beförderung von Fluggästen als verantwortlicher Pilot nur ausüben, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Flüge, die jeweils Start und Landung enthalten, als steuernder Pilot im Rahmen dieser Berechtigung durchgeführt hat."

36. Im § 119 wird nach dem Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Die Ausbildung für Scheine und Berechtigungen gemäß § 25 ist von einer entsprechend den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) registrierten oder genehmigten Zivilluftfahrerschule durchzuführen. Die jeweiligen Ausbildungsbefugnisse solcher Zivilluftfahrerschulen, die Erforderlichkeit eines Registrierungsverfahrens (§ 45 LFG) oder Genehmigungsverfahrens (§ 46 LFG) vor Aufnahme der Ausbildungstätigkeit, die Voraussetzungen für eine solche Registrierung oder Genehmigung sowie die im Rahmen der Ausbildungstätigkeit einzuhaltenden Verpflichtungen richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2)."

37. Im § 119 wird am Ende folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die zuständige Behörde kann vom Erfordernis des Abs. 3 Z 4 absehen, sofern für die angestrebte Ausbildungstätigkeit gemäß den Bestimmungen der Anlage 1 (JAR-FCL 1) oder Anlage 7 (JAR-FCL 2) keine Luftfahrzeuge erforderlich sind."

38. Nach dem § 119 wird folgender § 119a eingefügt:

„Sprachkenntnisse von Piloten

§ 119a. (1) Bewerber um sowie Inhaber von Lizenzen und Berechtigungen gemäß § 23 und § 25 haben ihre Fähigkeit nachzuweisen, die Sprache, in welcher der Sprechfunkverkehr durchgeführt wird, zu verstehen und zu sprechen. Die zuständige Behörde hat die notwendige Bewertung der Sprachkenntnisse im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) vorzunehmen, wobei die Art der Bewertung und Überprüfung von der zuständigen Behörde festzulegen ist. Die zuständige Behörde hat dem Inhaber der Lizenz die Fähigkeit in jenen Sprachen zu bescheinigen,

in welchen dieser wenigstens Stufe 4 im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen hat.

(2) Die gemäß Abs. 1 erforderlichen Sprachkenntnisse müssen in jeder Sprache, in welcher Sprechfunkverkehr durchgeführt wird, mindestens der Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) im Sinne der Bestimmungen der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) entsprechen.

(3) Die zuständige Behörde hat die Sprachkompetenz von Lizenzinhabern in von der zuständigen Behörde festzulegenden Abständen regelmäßig zu beurteilen und das Ergebnis der Beurteilung entsprechend zu bescheinigen. Die Art der Bewertung und Überprüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Zeitabstände dürfen bei Piloten, welche Stufe 4 im Sinne der Einstufungsskala gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen haben, vier Jahre und bei Piloten, welche Stufe 5 im Sinne der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen haben, sechs Jahre nicht überschreiten.

(4) Die regelmäßige Überprüfung der Sprachkompetenz gemäß Abs. 3 ist nicht erforderlich, falls der zuständigen Behörde Stufe 6 (Expertenniveau) im Sinne der Einstufungsskala der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachgewiesen wurde."

39. Nach § 139 wird die folgende Gliederungsüberschrift samt nachfolgenden §§ 139a und 139b einschließlich der jeweiligen Überschrift eingefügt:

„5. Fluglotsen in Ausbildung und Fluglotsen

Gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz im Sinne der Richtlinie 2006/23/EG

§ 139a. Die Voraussetzungen für die Erteilung und Erhaltung einer Lizenz im Sinne der Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22, einer mit einer solchen Lizenz verbundenen Erlaubnis, Befugnis, Berechtigung oder Ausbilderlaubnis, deren Umfang und Gültigkeitsdauer, sowie die sonst bei der Ausübung der Rechte aus einer solchen Lizenz einzuhaltenden Verpflichtungen richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 8 (Bestimmungen betreffend die gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz).

Ausbildungsanbieter im Sinne der Richtlinie 2006/23/EG

§ 139b. Die gemäß § 139a in Verbindung mit Anlage 8 erforderlichen Ausbildungen dürfen nur von Ausbildungsanbietern durchgeführt werden, die von der zuständigen Behörde mit schriftlichem Bescheid zertifiziert wurden und denen durch die zuständige Behörde eine dem Zertifizierungsbescheid entsprechende Zertifizierungsbescheinigung ausgestellt wurde. Weiters muss dem Ausbildungsanbieter eine entsprechende von der zuständigen Behörde erteilte Genehmigung für die durchgeführten Ausbildungen erteilt worden sein. Die Voraussetzungen für:

1. die Erteilung oder den Widerruf einer Zertifizierung sowie Ausstellung der Zertifizierungsbescheinigung,
2. die Genehmigung von Ausbildungen oder den Widerruf einer solchen Genehmigung und
3. die mit einer Zertifizierung beziehungsweise Genehmigung von Ausbildungen verbundenen Verpflichtungen

richten sich nach den Bestimmungen der Anlage 8 (Bestimmungen betreffend die gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz)."

40. Im § 140 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zuständig für:

1. gemäß § 34 Abs. 3 LFG die Autorisierung eines flugmedizinischen Zentrums,
2. sofern nicht gemäß Abs. 2 eine Zuständigkeit des Österreichischen Aero Club vorliegt, die Bestellung von Mitgliedern von Zivilluftfahrer-Prüfungskommissionen sowie Prüfungskommissionen für Zivilfluglehrer und das sonstige Zivilluftfahrt-Personal und
3. die Zertifizierung von Ausbildungsanbietern, die Ausstellung von Zertifizierungsbescheinigungen sowie die Genehmigung von Ausbildungen gemäß § 139b."

41. In der Überschrift zu § 141 wird das Wort „In-Kraft-Treten" *durch die Wortfolge* „In- und Außer-Kraft-Treten" *ersetzt.*

42. Im § 141 werden am Ende folgende Abs. 6 und 7 angefügt:

„(6) § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1, § 5 Abs. 1, § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 1a, § 7 Abs. 1b, § 7 Abs. 6 bis 6d, § 8 Abs. 1, § 8 Abs. 2, § 8 Abs. 8, § 9, § 10 Abs. 2, § 10 Abs. 3, § 11 Abs. 1, § 12 Abs. 4, § 12 Abs. 5, § 13 Abs. 2, § 13 Abs. 3, § 14, § 17 Abs. 2, § 19 Abs. 5, § 20, § 23, § 25, § 54 Abs. 4, § 64, § 64a, § 65 Abs. 4 bis 7, § 68a, § 118, 118a, § 119 Abs. 1a und Abs. 6, § 119a, § 139a, § 139b, § 140 Abs. 3, § 142 Abs. 3 sowie Abs. 18 bis 30, § 143, Anlage 1 JAR-FCL 1.160(a), Anlage 2 JAR-FCL 3.095(c), Anlage 2 Anhang 16 zu den Unterabschnitten B und C sowie die Anlagen 3 bis 9 in der Fassung BGBl. II Nr. 71/2009 treten mit 15. März 2009 in Kraft.

(7) §12 Abs. 5, 13 Abs. 2 Z 1 und Z 2, § 14 Z 1, die Überschrift vor § 25, die §§ 26 bis 45 samt den jeweiligen Überschriften und Gliederungsüberschriften sowie § 64 Abs. 7 treten mit Ablauf des 14. März 2009 außer Kraft.“

43. Im § 142 Abs. 3 lautet der dritte Satz:

„Bei Erfüllung der gemäß den Bestimmungen der ZLPV für den Erwerb eines Scheines oder einer Berechtigung zu erfüllenden Voraussetzungen ist dem Bewerber von der zuständigen Behörde eine Lizenz oder Berechtigung gemäß Abs. 1 oder Abs. 2 zu erteilen, hinsichtlich Lizenzen und Berechtigungen gemäß Abs. 1 unter der Voraussetzung, dass die erforderliche theoretische Ausbildung und Prüfung bis zum 14. März 2009 sowie die erforderliche praktische Ausbildung und Prüfung bis zum 31. Mai 2009 erfolgreich abgeschlossen wurde.“

44. Im § 142 werden am Ende folgende Abs. 18 bis 30 angefügt:

„(18) Am 14. März 2009 gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 gültige oder ruhende Privat-Hubschrauberpilotenscheine und Beruf-Hubschrauberpilotenscheine gelten ab dem 15. März 2009 als gemäß den Bestimmungen der ICAO ausgestellte Privatpilotenlizenzen (Hubschrauber) beziehungsweise Berufspilotenlizenzen (Hubschrauber) im Sinne von § 25 in Verbindung mit den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 7) mit jenen damit verbundenen gültigen oder ruhenden Berechtigungen gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 2), die den mit dem betreffenden Privat-Hubschrauberpilotenschein beziehungsweise Berufs-Hubschrauberpilotenschein verbundenen Berechtigungen inhaltlich entsprechen.

(19) Vor dem 15. März 2009 begonnene Ausbildungen für den Erwerb von Privat-Hubschrauberpilotenscheinen oder Berufs-Hubschrauberpilotenscheinen oder mit solchen Scheinen verbundenen Berechtigungen können gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 fortgeführt werden. Als Zeitpunkt des Beginnes der Ausbildung gilt dabei die erste Teilnahme an einer theoretischen Ausbildung. Bei Erfüllung der gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 für den Erwerb eines Scheines oder einer Berechtigung zu erfüllenden Voraussetzungen ist dem Bewerber von der zuständigen Behörde eine Lizenz oder Berechtigung gemäß Abs. 18 unter der Voraussetzung zu erteilen, dass die erforderliche Ausbildung und Prüfung bis zum 31. Dezember 2009 abgeschlossen wurde.

(20) Inhabern von Berufs-Hubschrauberpilotenscheinen, die mehr als 500 Flugstunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten nachweisen können, ist ab dem 15. April 2009 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 von der zuständigen Behörde Gelegenheit zur Ablegung einer theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß ICAO im Sinne der Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005 zu geben. Der Bewerber hat bei dieser Prüfung, die in schriftlicher Form durchzuführen ist, die in Punkt 2.6.1.2 des Anhanges 1 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen, BGBl. Nr. 97/1949) in der am 15. März 2009 geltenden Fassung bezeichneten Kenntnisse nachzuweisen. Die §§ 16 und 18 sind bei der Durchführung der Prüfung sinngemäß anzuwenden. Vorbereitende Lehrgänge dürfen nur im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule durchgeführt werden und sind von der zuständigen Behörde zu genehmigen, sofern die angebotene Ausbildung eine angemessene Vorbereitung auf die Prüfung gewährleistet. Die zuständige Behörde hat auf Antrag, sofern die sonstigen in Anlage 7 (JAR-FCL 2) genannten Voraussetzungen erfüllt sind, nach erfolgreicher Ablegung der theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß ICAO die entsprechende in Anlage 7 (JAR-FCL 2) Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005 bezeichnete Lizenz einschließlich des Vermerkes „JAR-FCL ATPL(H) Theoriekredit“ auszustellen.

(21) Die zuständige Behörde kann bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 bei Inhabern von Berufs-Hubschrauberpilotenscheinen von den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) abweichende Voraussetzungen für den Erwerb eines ATPL(H) anwenden, sofern ein vergleichbares Niveau der fachlichen Befähigung gewährleistet ist. Die zuständige Behörde kann dabei insbesondere eine erfolgreich durchgeführte Ausbildung und Prüfung für die Erlangung eines ATPL(A) berücksichtigen.

Entsprechende Richtlinien sind von der zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.

(22) Die Verlängerung oder Erneuerung von Scheinen und Berechtigungen gemäß Abs. 18 kann bis zum Ablauf des 14. September 2009 nach den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 durchgeführt werden und hat ab dem 15. September 2009 jedenfalls nach den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) zu erfolgen.

(23) Gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 am 14. März 2009 gültige oder ruhende Lehrberechtigungen für die Ausbildung von Hubschrauberpiloten können lediglich für Ausbildungen gemäß Abs. 19 ausgeübt werden. Alle anderen Ausbildungen für Hubschrauberpiloten sind von Fluglehrern durchzuführen, die eine entsprechende Lehrberechtigung nach den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) erworben haben.

(24) Die zuständige Behörde hat auf Antrag spätestens bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Gültigkeitsdauer eines Scheines gemäß Abs. 18 nach den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 abgelaufen wäre, durch Ausstellung eines neuen Scheines festzustellen, welche Berechtigungen gemäß den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) mit diesem verbunden sind.

(25) Am 14. März 2009 gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 zur Ausbildung von Privat-Hubschrauberpiloten berechtigte Zivilluftfahrerschulen, für die gemäß § 119 Abs. 1a in Verbindung mit Anlage 7 (JAR-FCL 2) ein Registrierungsverfahren erforderlich wäre, gelten ab dem 15. März 2009 als registrierte Zivilluftfahrerschulen gemäß § 119 Abs. 1a und sind von der zuständigen Behörde in die von ihr zu führende öffentliche Liste der Zivilluftfahrerschulen einzutragen.

(26) Am 14. März 2009 gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 79/2008 zur Ausbildung von Beruf-Hubschrauberpiloten berechtigte Zivilluftfahrerschulen, die Ausbildungen durchführen, für die gemäß § 119 Abs. 1a in Verbindung mit Anlage 7 (JAR-FCL 2) ein Genehmigungsverfahren erforderlich wäre, dürfen, sofern es sich nicht um Ausbildungen gemäß Abs. 19 handelt, die betreffende Ausbildungstätigkeit erst nach einer Genehmigung durch die zuständige Behörde gemäß § 119 Abs. 1a in Verbindung mit Anlage 7 (JAR-FCL 2) fortsetzen.

(27) Am 14. März 2009 anhängige Verfahren auf Grund eines Antrages auf Erteilung einer Genehmigung zur Ausbildung von Hubschrauberpiloten sind gemäß den Bestimmungen der Anlage 7 (JAR-FCL 2) fortzusetzen.

(28) Bedienstete der Austro Control GmbH, die am 14. März 2009 zur Durchführung von Flugverkehrskontrolldiensten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Anlage 8 berechtigt waren, dürfen diese Tätigkeiten ab dem 15. März 2009 in selbem Umfang weiter ausüben. Sie haben Anspruch auf Ausstellung einer Lizenz gemäß § 139a mit jenen Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen einschließlich der Ausbilderlaubnis, die jenen Aufgaben, zu deren Ausübung sie am 14. März 2009 berechtigt waren, inhaltlich entsprechen.

(29) Vor dem 15. März 2009 an die im Abs. 28 bezeichneten Personen ausgestellte gültige Bescheinigungen über deren Tauglichkeit sind weiter gültig. Die im Abs. 28 bezeichneten Personen haben ihrer Tauglichkeit spätestens mit Ablauf der Gültigkeit dieser Bescheinigung durch ein Tauglichkeitszeugnis gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 nachzuweisen.

(30) Vor dem 15. März 2009 begonnene Ausbildungen für die im Abs. 28 genannten Personen sind nach den Bestimmungen der Anlage 8 weiterzuführen."

45. Nach dem § 142 wird folgender § 143 samt Überschrift eingefügt:

„Bezugnahme auf Richtlinien

§ 143. Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 2006/23/EG über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz, ABl. Nr. L 114 vom 27.4.2006 S. 22-37 umgesetzt."

46. In der Anlage 1 lautet der Text unter JAR-FCL 1.160 (a):

„(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine CPL(A) hat eine theoretische Ausbildung in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Dieser Lehrgang muss mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 1.165 abgestimmt sein."

47. In der Anlage 2 lautet der Text unter JAR-FCL 3.095 (c):

„(c) Der Bewerber um ein Tauglichkeitszeugnis hat das von der zuständigen Behörde gemäß § 5 Abs. 5 festzulegende Antragsformular auszufüllen. Nach erfolgter flugmedizinischer Untersuchung nach Klasse 1 oder Klasse 2 und gegebenenfalls Ausstellung oder Verweigerung eines Tauglichkeitszeugnisses ist der AME verpflichtet, einen unterzeichneten Bericht gemäß den Bestimmungen des § 7 an die zuständige Behörde zu übermitteln. Der Bericht kann auch in elektronischer Form erfolgen. Im Falle einer Untersuchung durch ein AMC ist der Bericht an die zuständige Behörde sowie gegebenenfalls das entsprechende Tauglichkeitszeugnis vom medizinischen Leiter des AMC oder dessen Vertreter zu unterzeichnen, der hierbei die entsprechenden Untersuchungen durch das medizinische Personal des AMC zugrunde zu legen hat. Die flugmedizinische Stelle ist verpflichtet, eine entsprechende Dokumentation gemäß den Bestimmungen des § 7 über deren Tätigkeit zu führen.“

48. In der Anlage 2 lautet Anhang 16 zu den Unterabschnitten B und C samt Überschrift:

„Anforderungen an das Hörvermögen

(siehe JAR-FCL 3.235 und 3.355)

1. Die Reintonaudiometrie muss wenigstens die Frequenzen von 500 bis 3000 Hz beinhalten. Die Schwellen müssen für folgende Frequenzen bestimmt werden:

   500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz und 3000 Hz.

2.
   (a) Fälle von Hypoacusis müssen von der zuständigen Behörde beurteilt werden.

   (b) Wenn ausreichendes Hörvermögen bei einem Störgeräusch, das den normalen Arbeitsbedingungen während aller Flugphasen im Cockpit entspricht, vorliegt, kann die zuständige Behörde den Bewerber anlässlich einer Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung als tauglich beurteilen.“

49. In der Anlage 3 entfallen das vierte (Privat-Hubschrauberpilotenschein) und das fünfte (Berufs-Hubschrauberpilotenschein) Formular einschließlich der den beiden Formularen zuzuordnenden Überschriften.

50. In der Anlage 3 werden am Ende die folgenden beiden Formulare (Fluglotsenlizenz und Auszubildendenlizenz für Fluglotsen) angefügt:

Civil Aviation Authority of Austria
Austro Control GmbH

austro CONTROL

II. **FLUGLOTSENLIZENZ**

AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, ESARR 5 und ECAC

Issued in accordance with ICAO, ESARR 5 and ECAC guidelines

Nationale Befugnisse / State Endorsements

Befugnis / Endorsement	**Erstausstellung / Date of first issue**

Abkürzungen / Abbreviations	
Erlaubnisse / Ratings	
Aerodrome Control Visual	ADV
Aerodrome Control Instrument	ADI
Approach Control Procedural	APP
Approach Control Surveillance	APS
Area Control Procedural	ACP
Area Control Surveillance	ACS
Befugnisse / Endorsements	
Ground Movement Control	GMC
Ground Movement Surveillance	GMS
Air Control	AIR
Tower Control	TWR
Radar / Aerodrome Radar Control	RAD
Precision Approach Radar	PAR
Surveillance Radar Approach	SRA
Automatic Dependent Surveillance	ADS
Terminal Control	TCL
Area Control Instrument (nat.)	ACI
Tower Control Instrument (nat.)	TCI

Abkürzungen / Abbreviations	
Nationale Befugnisse / State Endorsements	
Critical Incident and Stress Management Peer	CSP
English Language Proficiency Assessor	ELA
Expert	EXP
Delivery Operator	DEL
Flight Information Service Officer	FIO
Flight Information Service Operator	FIC
Intervisor	INT
Local Competence Assessor	LCA
Local Safety Committee Member	LSM
Safety Peer	SFP
Simulator Instructor	SIM
Supervisor	SUP
Team Resource Management Facilitator	TRF
Terminal Flight Information Operator	TFI
Unit Chief	CHF
Unit Licensing Assessor	ULA
Lizenz-Befugnisse / Licence Endorsements	
On the Job Training Instructor	OJT
Language Proficiency - English	ENG
Language Proficiency - German	GER

I. Ausstellungsland / State of issue:
AUSTRIA

III. Lizenznummer / Licence number:
A -

IV. Vor- und Zuname des Inhabers / First and last name of holder:

Iva. Geburtsdatum / Date of birth:

VI. Staatsbürgerschaft / Nationality:

VII. Unterschrift des Inhabers / Signature of holder:

.....

VIII. Ausstellende Behörde / Issuing Authority:
Austro Control GmbH / LSA

X. Unterschrift und Datum / Signature of issuing officer and date:

.....

XI. Stempel der ausstellenden Behörde / Stamp of issuing Authority:

XIV. Datum der Erstausstellung / Date of first issue:

Die Rechte dieser Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist. / To exercise the privileges of this licence the holder must have a valid medical certificate.

Der Inhaber dieser Lizenz ist berechtigt, Sprechfunkverkehr in englischer und deutscher Sprache durchzuführen. / The holder of this licence is authorized to exercise radiotelephony privileges in English and German language.

Der Inhaber ist berechtigt, die Funktionen folgender Ratings an den unter IX. angeführten Flugverkehrsdienststellen auszuüben. / The holder is entitled to exercise the functions of the following rating(s) at the air traffic service unit(s) for which current endorsement(s) is/are held as detailed under IX.

IX. **Gültige Erlaubnisse und Befugnisse / Current Ratings and Endorsements**

Dienststelle / Unit	Sektor / Sector	Erlaubnis, Befugnis / Rating, Endorsement	Gültig bis / Valid until

XII. **Erlaubnisse / Ratings** — Erstausstelltung / Date of first issue

XIII. **Lizenz-Befugnisse / Licence Endorsements** — Erstausstellung / Date of first issue — Gültig bis / Valid until

OJT

English language proficiency
(level 4 - 3 Jahre / 3 years)
(level 5 - 6 Jahre / 6 years)
(level 6 - unbegrenzt / unlimited)

Abkürzungen / Abbreviations

Erlaubnisse / Ratings

Aerodrome Control Visual	ADV
Aerodrome Control Instrument	ADI
Approach Control Procedural	APP
Approach Control Surveillance	APS
Area Control Procedural	ACP
Area Control Surveillance	ACS

Befugnisse / Endorsements

Ground Movement Control	GMC
Ground Movement Surveillance	GMS
Air Control	AIR
Tower Control	TWR
Radar / Aerodrome Radar Control	RAD
Precision Approach Radar	PAR
Surveillance Radar Approach	SRA
Automatic Dependent Surveillance	ADS
Terminal Control	TCL
Area Control Instrument (nat.)	ACI
Tower Control Instrument (nat.)	TCI

Abkürzungen / Abbreviations

Nationale Befugnisse / State Endorsements

Critical Incident and Stress Management Peer	CSP
English Language Proficiency Assessor	ELA
Expert	EXP
Delivery Operator	DEL
Flight Information Service Officer	FIO
Flight Information Service Operator	FIC
Intervisor	INT
Local Competence Assessor	LCA
Local Safety Committee Member	LSM
Safety Peer	SFP
Simulator Instructor	SIM
Supervisor	SUP
Team Resource Management Facilitator	TRF
Terminal Flight Information Operator	TFI
Unit Chief	CHF
Unit Licensing Assessor	ULA

Lizenz-Befugnisse / Licence Endorsements

On the Job Training Instructor	OJT
Language Proficiency - English	ENG
Language Proficiency - German	GER

Nationale Befugnisse / State Endorsements

Befugnis / Endorsement	**Erstausstellung / Date of first issue**

Civil Aviation Authority of Austria
Austro Control GmbH

austro CONTROL

II. AUSZUBILDENDENLIZENZ FÜR FLUGLOTSEN

STUDENT AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO, ESARR 5 und ECAC

Issued in accordance with ICAO, ESARR 5 and ECAC guidelines

I. Ausstellungsland / State of issue:
AUSTRIA

III. Lizenznummer / Licence number:
A - - Student

IV. Vor- und Zuname des Inhabers / First and last name of holder:

Iva. Geburtsdatum / Date of birth:

VI. Staatsbürgerschaft / Nationality:

VII. Unterschrift des Inhabers / Signature of holder:

.....

VIII. Ausstellende Behörde / Issuing Authority:
Austro Control GmbH / LSA

X. Unterschrift und Datum / Signature of issuing officer and date:

.....

XI. Stempel der ausstellenden Behörde / Stamp of issuing Authority:

XIV. Datum der Erstausstellung / Date of first issue:

Die Rechte dieser Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses ist. / To exercise the privileges of this licence the holder must have a valid medical certificate.

Der Inhaber dieser Lizenz ist berechtigt, Sprechfunkverkehr in englischer und deutscher Sprache durchzuführen. / The holder of this licence is authorized to exercise radiotelephony privileges in English and German language.

Der Inhaber ist berechtigt, Fluginformationsdienst gemäß den unter XII. angeführten Nationalen Befugnissen auszuüben.
Die Funktionen der unter XII. angeführten Erlaubnisse dürfen nur unter Aufsicht eines befugten OJT ausgeübt werden. /
The holder is entitled to provide flight information service according the State Endorsements as specified under XIII.
He is authorized to exercise the functions of the rating(s) specified under XII. under the supervision of a licensed OJT only.

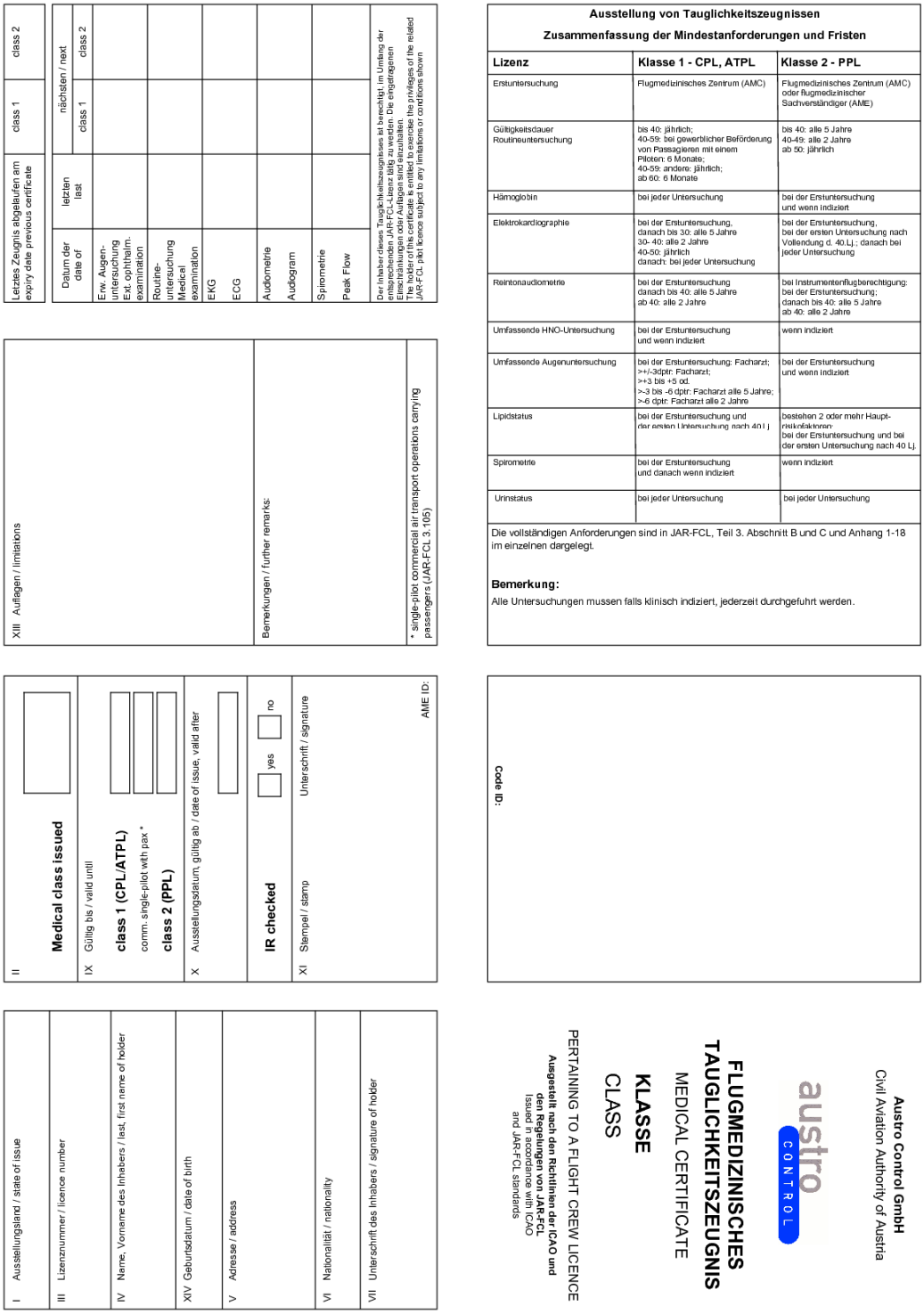
IX. **Gültige Erlaubnisse und Befugnisse / Current Ratings and Endorsements**

Dienststelle / Unit	Sektor / Sector	Erlaubnis, Befugnis / Rating, Endorsement	Gültig bis / Valid until

XII. **Erlaubnisse / Ratings**	Erstausstellung / Date of first issue

XIII. **Lizenz-Befugnisse / Licence Endorsements**		Erstausstellung / Date of first issue	Gültig bis / Valid until
OJT			
English language proficiency	(level 4 - 3 Jahre / 3 years)		
	(level 5 - 6 Jahre / 6 years)		
	(level 6 - unbegrenzt / unlimited)		

51. In der Anlage 4 wird das Formular unter lit. a durch folgendes Formular ausgetauscht:



I Ausstellungsland / state of issue

III Lizenznummer / licence number

IV Name, Vorname des Inhabers / last, first name of holder

XIV Geburtsdatum / date of birth

V Adresse / address

VI Nationalität / nationality

VII Unterschrift des Inhabers / signature of holder

II

Medical class issued

IX Gültig bis / valid until

class 1 (CPL/ATPL)

comm. single-pilot with pax *

class 2 (PPL)

X Ausstellungsdatum, gültig ab / date of issue, valid after

IR checked ☐ yes ☐ no

XI Stempel / stamp Unterschrift / signature

AME ID:

XIII Auflagen / limitations

Bemerkungen / further remarks:

* single-pilot commercial air transport operations carrying passengers (JAR-FCL 3.105)

Letztes Zeugnis abgelaufen am
expiry date previous certificate

class 1 | class 2

Datum der date of	letzten last	nächsten / next class 1	nächsten / next class 2
Erw. Augenuntersuchung Ext. ophthalm. examination			
Routineuntersuchung Medical examination			
EKG ECG			
Audiometrie Audiogram			
Spirometrie Peak Flow			

Der Inhaber dieses Tauglichkeitszeugnisses ist berechtigt, im Umfang der entsprechenden JAR-FCL-Lizenz tätig zu werden. Die eingetragenen Einschränkungen oder Auflagen sind einzuhalten.
The holder of this certificate is entitled to exercise the privileges of the related JAR-FCL pilot licence subject to any limitations or conditions shown

Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen

Zusammenfassung der Mindestanforderungen und Fristen

Lizenz	Klasse 1 - CPL, ATPL	Klasse 2 - PPL
Erstuntersuchung	Flugmedizinisches Zentrum (AMC)	Flugmedizinisches Zentrum (AMC) oder flugmedizinischer Sachverständiger (AME)
Gültigkeitsdauer Routineuntersuchung	bis 40: jährlich; 40-59: bei gewerblicher Beförderung von Passagieren mit einem Piloten: 6 Monate; 40-59: andere: jährlich; ab 60: 6 Monate	bis 40: alle 5 Jahre 40-49: alle 2 Jahre ab 50: jährlich
Hämoglobin	bei jeder Untersuchung	bei der Erstuntersuchung und wenn indiziert
Elektrokardiographie	bei der Erstuntersuchung, danach bis 30: alle 5 Jahre 30- 40: alle 2 Jahre 40-50: jährlich danach: bei jeder Untersuchung	bei der Erstuntersuchung, bei der ersten Untersuchung nach Vollendung d. 40.Lj.; danach bei jeder Untersuchung
Reintonaudiometrie	bei der Erstuntersuchung danach bis 40: alle 5 Jahre ab 40: alle 2 Jahre	bei Instrumentenflugberechtigung: bei der Erstuntersuchung; danach bis 40: alle 5 Jahre ab 40: alle 2 Jahre
Umfassende HNO-Untersuchung	bei der Erstuntersuchung und wenn indiziert	wenn indiziert
Umfassende Augenuntersuchung	bei der Erstuntersuchung: Facharzt; >+/-3dptr: Facharzt; >+3 bis +5 od. >-3 bis -6 dptr: Facharzt alle 5 Jahre; >-6 dptr: Facharzt alle 2 Jahre	bei der Erstuntersuchung und wenn indiziert
Lipidstatus	bei der Erstuntersuchung und der ersten Untersuchung nach 40 Lj	bestehen 2 oder mehr Hauptrisikofaktoren bei der Erstuntersuchung und bei der ersten Untersuchung nach 40 Lj.
Spirometrie	bei der Erstuntersuchung und danach wenn indiziert	wenn indiziert
Urinstatus	bei jeder Untersuchung	bei jeder Untersuchung

Die vollständigen Anforderungen sind in JAR-FCL, Teil 3. Abschnitt B und C und Anhang 1-18 im einzelnen dargelegt.

Bemerkung:

Alle Untersuchungen mussen falls klinisch indiziert, jederzeit durchgefuhrt werden.

Code ID:

austro CONTROL

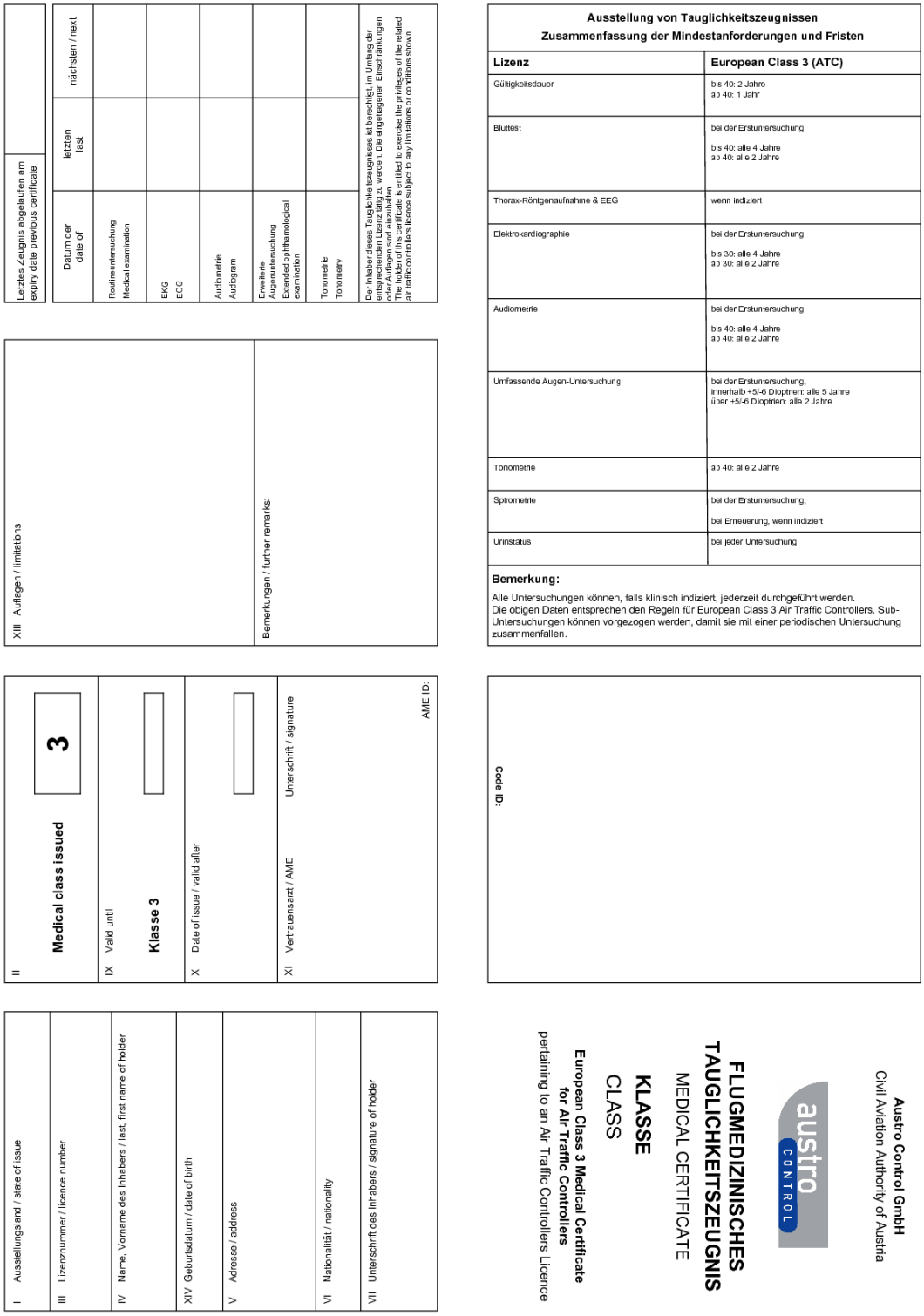
Austro Control GmbH
Civil Aviation Authority of Austria

FLUGMEDIZINISCHES TAUGLICHKEITSZEUGNIS
MEDICAL CERTIFICATE
KLASSE
CLASS
PERTAINING TO A FLIGHT CREW LICENCE

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards

52. In der Anlage 4 wird am Ende folgende lit. c samt Formular angefügt:

c) Form und Inhalt des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 (Europäisches Tauglichkeitszeugnis Klasse 3 für Fluglotsen):



I Ausstellungsland / state of issue	
III Lizenznummer / licence number	
IV Name, Vorname des Inhabers / last, first name of holder	
XIV Geburtsdatum / date of birth	
V Adresse / address	
VI Nationalität / nationality	
VII Unterschrift des Inhabers / signature of holder	

II **Medical class issued** **3**

IX Valid until

Klasse 3

X Date of issue / valid after

XI Vertrauensarzt / AME Unterschrift / signature

AME ID:

XIII Auflagen / limitations

Bemerkungen / further remarks:

Letztes Zeugnis abgelaufen am
expiry date previous certificate

Datum der date of	letzten last	nächsten / next
Routineuntersuchung Medical examination		
EKG ECG		
Audiometrie Audiogram		
Erweiterte Augenuntersuchung Extended ophthamological examination		
Tonometrie Tonometry		

Der Inhaber dieses Tauglichkeitszeugnisses ist berechtigt, im Umfang der entsprechenden Lizenz tätig zu werden. Die eingetragenen Einschränkungen oder Auflagen sind einzuhalten.
The holder of this certificate is entitled to exercise the privileges of the related air traffic controllers licence subject to any limitations or conditions shown.

Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen
Zusammenfassung der Mindestanforderungen und Fristen

Lizenz	European Class 3 (ATC)
Gültigkeitsdauer	bis 40: 2 Jahre ab 40: 1 Jahr
Bluttest	bei der Erstuntersuchung bis 40: alle 4 Jahre ab 40: alle 2 Jahre
Thorax-Röntgenaufnahme & EEG	wenn indiziert
Elektrokardiographie	bei der Erstuntersuchung bis 30: alle 4 Jahre ab 30: alle 2 Jahre
Audiometrie	bei der Erstuntersuchung bis 40: alle 4 Jahre ab 40: alle 2 Jahre
Umfassende Augen-Untersuchung	bei der Erstuntersuchung, innerhalb +5/-6 Dioptrien: alle 5 Jahre über +5/-6 Dioptrien: alle 2 Jahre
Tonometrie	ab 40: alle 2 Jahre
Spirometrie	bei der Erstuntersuchung, bei Erneuerung, wenn indiziert
Urinstatus	bei jeder Untersuchung

Bemerkung:
Alle Untersuchungen können, falls klinisch indiziert, jederzeit durchgeführt werden.
Die obigen Daten entsprechen den Regeln für European Class 3 Air Traffic Controllers. Sub-Untersuchungen können vorgezogen werden, damit sie mit einer periodischen Untersuchung zusammenfallen.

Code ID:

Austro Control GmbH
Civil Aviation Authority of Austria

austro CONTROL

FLUGMEDIZINISCHES TAUGLICHKEITSZEUGNIS
MEDICAL CERTIFICATE
KLASSE
CLASS
European Class 3 Medical Certificate for Air Traffic Controllers
pertaining to an Air Traffic Controllers Licence

53. In der Anlage 5 wird in der Überschrift zu lit. a die Wortfolge „Inhalt des flugmedizinischer Untersuchungsberichtes der flugmedizinischen Stelle an die zuständige Behörde gemäß § 34 Abs. 1 Luftfahrtgesetz“ *durch die Wortfolge* „Inhalt der Dokumentation gemäß § 7“ *ersetzt.*

54. In der Anlage 5 werden die drei unter lit. a enthaltenen Formulare durch folgende drei Formulare ersetzt:

austro CONTROL

MEDIZINISCHER UNTERSUCHUNGSBERICHT

ÖSTERREICH **Vertraulich**

(201) Untersuchungskategorie	(202) Größe	(203) Gewicht	(204) Augenfarbe	(205) Haarfarbe	(206) Ruheblutdruck mmHg		(207) Ruhepuls	
☐ Erstuntersuchung ☐ Verlängerungsuntersuchung ☐ Erneuerungsuntersuchung ☐ erweiterte (Schwerpunkt-) Untersuchung	cm	kg			systolisch	diastolisch	Frequenz	Rhythmus

Klinische Untersuchung (jeder Punkt ist abzufragen) normal/nicht normal

	Normal	Abnormal		Normal	Abnormal
(208) Kopf, Gesicht, Hals, Kopfhaut	☐	☐	(218) Bauch, Hernien, Leber, Milz	☐	☐
(209) Mundhöhle, Rachen, Zähne	☐	☐	(219) Gastro-intestinal Trakt	☐	☐
(210) Nase, Nasennebenhöhlen	☐	☐	(220) Harn- und Geschlechtsorgane	☐	☐
(211) Ohren, Trommelfell, Trommelfellbeweglichkeit	☐	☐	(221) innere Sekretion	☐	☐
(212) Augen, Orbita und Adnexe, Gesichtsfeld	☐	☐	(222) obere und untere Extremität, Gelenke	☐	☐
(213) Augen, Pupillen, Augenhintergrund	☐	☐	(223) Wirbelsäule, sonstiger Bewegungsapparat	☐	☐
(214) Augen, Beweglichkeit, Nystagmus	☐	☐	(224) neurologische Untersuchung (Reflexe etc.)	☐	☐
(215) Lunge, Thorax, Brust	☐	☐	(225) psychiatrische Untersuchung	☐	☐
(216) Herz	☐	☐	(226) Haut, unveränderliche Kennzeichen, Lymphsystem	☐	☐
(217) Gefäßsystem	☐	☐	(227) Gesamteindruck	☐	☐

(228) Bemerkungen: Nicht normale Befunde sind zu beschreiben und mit der zutreffenden Ziffer zu versehen.

Sehschärfe Birkhäuser

(229) Fernvisus (in 5m/6m)

			Brille	Kontaktlinsen
rechtes Auge unkorr.		korrigiert auf		
linkes Auge unkorr.		korrigiert auf		
beide Augen unkorr.		korrigiert auf		

(230) Zwischenvisus N14 at 100 cm

	unkorrigiert Ja	unkorrigiert Nein	korrigiert Ja	korrigiert Nein
rechtes Auge	☐	☐	☐	☐
linkes Auge	☐	☐	☐	☐
beide Augen	☐	☐	☐	☐

(231) Nahvisus N5 at 30-50 cm

	unkorrigiert Ja	unkorrigiert Nein	korrigiert Ja	korrigiert Nein
rechtes Auge	☐	☐	☐	☐
linkes Auge	☐	☐	☐	☐
beide Augen	☐	☐	☐	☐

(232) Brille ☐ Ja ☐ Nein Art:

(233) Kontaktlinsen ☐ Ja ☐ Nein Art:

Refraktion	sphärisch	zylindrisch	Achse	Nah-Addition
rechtes Auge				
linkes Auge				

(234) Hörvermögen

	rechtes Ohr	linkes Ohr
Umgangssprache in 2 m mit dem Rücken zum Arzt	☐ Ja ☐ Nein	☐ Ja ☐ Nein

Audiometrie

Hz	500	1000	2000	3000
Rechts				
Links				

(235) Harnanalyse ☐ normal ☐ nicht normal

Glukose	Eiweiß	Blut	Sonstiges

(236) Lungenfunktion

Spirometrie Peak Flow l/min

☐ normal ☐ nicht normal

(237) Hämoglobin g/dl

☐ normal ☐ nicht normal

Begleitbefunde	nicht durchgeführt	normal	nicht normal
(238) EKG	☐	☐	☐
(239) Audiometrie	☐	☐	☐
(240) Augenärztliche Untersuchung	☐	☐	☐
(241) HNO-fachärztliche Untersuchung	☐	☐	☐
(242) Thorax-Röntgenaufnahme	☐	☐	☐
(243) Blutfettstatus	☐	☐	☐
(244) Lungenfunktionstest	☐	☐	☐
(245) EEG	☐	☐	☐
Sonstige	☐	☐	☐

(246) Farbensehen

Pseudoisochromatische Tafeln Typ:

Anzahl der Tafeln: Anzahl der Fehler:

(247) Urteil des flugmedizinischen Sachverständigen:

Name des Bewerbers:
Geburtsdatum:
☐ taugliche Klasse
☐ Tauglichkeitszeugnis Klasse ausgestellt
☐ untaugliche Klasse (JAR-FCL 3, Abs.)

☐ Zur weiteren Klärung abgeben. Wenn ja, warum und an wen?

(248) Bemerkungen, Einschränkungen, Auflagen:

(249) Erklärung des flugmedizinischen Sachverständigen:

Hiermit erkläre ich, dass ich bzw. meine flugmedizinische Praxisgemeinschaft den in diesem Bericht genannten Bewerber persönlich untersucht habe (hat) und dass dieser Bericht einschließlich aller Begleitbefunde meine Untersuchungsergebnisse vollständig und korrekt wiedergibt.

(250) Ort und Datum:	Name und Anschrift des flugmedizinischen Sachverständigen (in Großbuchstaben)	Stempel mit Nummer des flugmedizinischen Sachverständigen:
Unterschrift des flugmedizinischen Sachverständigen:	Telefon: Telefax:	

No 161 (a) MEDICAL EXAMINATION REPORT

FO_LFA_AMS_161_DE_v1_0 Seite 1 von 1

austro CONTROL

AUGENÄRZTLICHER UNTERSUCHUNGSBERICHT

BITTE IN GROSSBUCHSTABEN VOLLSTÄNDIG AUSFÜLLEN, ANLEITUNG BEACHTEN

ÖSTERREICH **Vertraulich**

(1) JAA Staat, in dem der Antrag gestellt wird:	**(2) Beantragte Tauglichkeitsklasse:** ☐ 1 ☐ 2 ☐ Sonstige	
(3) Familienname:	**(4) früherer Familienname:**	**(12) Antrag auf** ☐ Erstuntersuchung ☐ Verlängerungs-/ Erneuerungsuntersuchung
(5) Vorname:	**(6) Geburtsdatum:** / **(7) Geschlecht:** ☐ männlich ☐ weiblich	**(13) System Referenznummer:**
(8) Geburtsort und -staat:	**(9) Staatsangehörigkeit:**	**(14) Art der beantragten Lizenz:**

(301) Einverständniserklärung: Hiermit stimme ich der Weitergabe aller in diesem Bericht enthaltenen Informationen und aller Anlagen an den flugmedizinischen Sachverständigen, die medizinische Behörde und, sofern erforderlich, die Abteilung Flugmedizin eines anderen Mitgliedsstaates zu. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Unterlagen oder elektronisch gespeicherten Daten für die medizinische Begutachtung verwendet werden müssen und, vorausgesetzt, dass mir oder meinem Arzt in Übereinstimmung mit nationalen Rechtsvorschriften Einsicht gewährt wird, in das Eigentum der Behörde übergehen. Die ärztliche Schweigepflicht ist jederzeit gewährleistet.

Datum **Unterschrift des Antragstellers** **Unterschrift des flugmedizin. Sachverständigen (Zeuge)**

(302) Untersuchungskategorie: ☐ Erstuntersuchung ☐ erweiterte (Schwerpunkt-) Untersuchung ☐ Verlängerungs-/ Erneuerungsuntersuchung ☐ Sonstige Untersuchung	**(303) Ophthalmologische Vorgeschichte:**

Klinische Untersuchung:
jedes Kästchen ausfüllen

		normal	abnormal
(304) äußeres Auge, Lider		☐	☐
(305) vorderer Augenabschnitt (Spaltlampe, Ophthalmoskop)		☐	☐
(306) Lage und Beweglichkeit		☐	☐
(307) Gesichtsfeld (Konfrontation)		☐	☐
(308) Pupillenreflexe		☐	☐
(309) Fundi (Ophthalmoskopie)		☐	☐
(310) Konvergenz	cm	☐	☐
(311) Akkommodation	D	☐	☐

(312) Augenmuskelgleichgewicht (in Prismendioptrien)

Ferne in 5/6 m	Nähe in 30-50 cm
Orthophorie	Orthophorie
Esophorie	Esophorie
Exophorie	Exophorie
Hyperphorie	Hyperphorie
Cyclophorie	Cyclophorie
Tropie ☐ ja ☐ nein	Phorie ☐ ja ☐ nein
Fusionsreserve: ☐ nicht geprüft	☐ normal ☐ abnormal

(313) Farbensehen

Pseudoisochromatische Tafeln	Typ:
Anzahl der Tafeln:	Anzahl der Fehler:
Weiterführende Untersuchungen des Farbensehens erforderlich ☐ Ja ☐ Nein	
Untersuchungsmethode:	
☐ farbensicher	☐ nicht farbensicher

Sehschärfe:

(314) Fernvisus in 5/6 m			Brille	Kontaktlinsen
rechtes Auge		korrigiert auf		
linkes Auge		korrigiert auf		
beide Augen		korrigiert auf		

(315) Zwischenvisus in 1 m			Brille	Kontaktlinsen
rechtes Auge		korrigiert auf		
linkes Auge		korrigiert auf		
beide Augen		korrigiert auf		

(316) Nahvisus in 30-50 cm			Brille	Kontaktlinsen
rechtes Auge		korrigiert auf		
linkes Auge		korrigiert auf		
beide Augen		korrigiert auf		

(317) Refraktion	sphärisch	zylindrisch	Achse	Nah-Addition
rechtes Auge				
linkes Auge				

☐ aktuelle Refraktion untersucht ☐ Brillenrezept

(318) Brille	**(319) Kontaktlinsen**
☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein
Art:	Art:

(320) Augeninnendruck

rechts mmHg	links mmHg
Meßmethode: ☐ normal ☐ abnormal	

(321) Augenärztliche Bemerkungen und Empfehlungen:

(322) Erklärung des untersuchenden Arztes (Augenarztes):

Hiermit erkläre ich, dass ich den in diesem Bericht genannten Bewerber persönlich untersucht habe und dass dieser Bericht einschließlich aller Begleitbefunde meine Untersuchungsbefunde vollständig und korrekt wiedergibt.

Ort und Datum:	**Name und Adresse des Augenarztes (Großbuchstaben)**	**Stempel des flugmedizinischen Sachverständigen oder Facharztes**
Unterschrift des Arztes	**Telefon:** **Telefax:**	

No 162(a) OPHTHALMOLOGY EXAMINATION REPORT

FO_LFA_AMS_162_DE_v1_0 Seite 1 von 1

austro CONTROL

HNO-ÄRZTLICHER UNTERSUCHUNGSBERICHT

BITTE IN GROSSBUCHSTABEN VOLLSTÄNDIG AUSFÜLLEN, ANLEITUNG BEACHTEN

ÖSTERREICH **Vertraulich**

(1) JAA Staat, in dem der Antrag gestellt wird:		**(2) Beantragte Tauglichkeitsklasse:** ☐ 1 ☐ 2 ☐ Sonstige	
(3) Familienname:	**(4) früherer Familienname:**		**(12) Antrag auf** ☐ Erstuntersuchung ☐ Verlängerungs-/ Erneuerungsuntersuchung
(5) Vorname:	**(6) Geburtsdatum:**	**(7) Geschlecht:** ☐ männlich ☐ weiblich	**(13) System Referenznummer:**
(8) Geburtsort und -staat:	**(9) Staatsangehörigkeit:**		**(14) Art der beantragten Lizenz:**

(401) Einverständniserklärung: Hiermit stimme ich der Weitergabe aller in diesem Bericht enthaltenen Informationen und aller Anlagen an den flugmedizinischen Sachverständigen, die medizinische Behörde und, sofern erforderlich, die Abteilung Flugmedizin eines anderen Mitgliedsstaates zu. Ich nehme zur Kenntnis, dass diese Unterlagen oder elektronisch gespeicherten Daten für die medizinische Begutachtung verwendet werden müssen und, vorausgesetzt, dass mir oder meinem Arzt in Übereinstimmung mit nationalen Rechtsvorschriften Einsicht gewährt wird, in das Eigentum der Behörde übergehen. Die ärztliche Schweigepflicht ist jederzeit gewährleistet.

Datum **Unterschrift des Antragstellers** **Unterschrift des flugmedizin. Sachverständigen (Zeuge)**

(402) Untersuchungskategorie: ☐ Erstuntersuchung ☐ erweiterte (Schwerpunkt-) Untersuchung ☐ Verlängerungs-/ Erneuerungsuntersuchung ☐ Sonstige Untersuchung	**(403) HNO-ärztliche Vorgeschichte:**

Klinische Untersuchung:
jedes Kästchen ausfüllen

	normal	abnormal
(404) Kopf, Gesicht, Hals, Kopfhaut	☐	☐
(405) Mundhöhle, Zähne	☐	☐
(406) Pharynx	☐	☐
(407) Nasengänge und Nasopharynx einschließlich vordere Rhinoskopie	☐	☐
(408) Gleichgewichtssinn einschließlich Romberg-Test	☐	☐
(409) Sprache	☐	☐
(410) Nasennebenhöhlen	☐	☐
(411) Äußerer Gehörgang, Trommelfell	☐	☐
(412) Pneumatische Otoskopie	☐	☐
(413) Impedanztympanometrie Valsalva-Manöver (nur Erstuntersuchung)	☐	☐

Zusatzuntersuchungen
(falls indiziert)

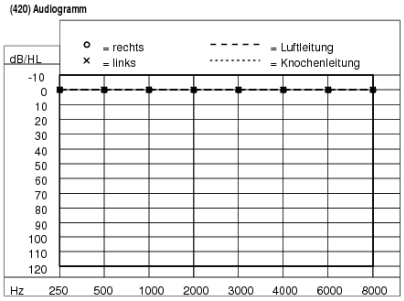
	nicht durchgeführt	normal	abnormal
(414) Sprachaudiometrie	☐	☐	☐
(415) Hintere Rhinoskopie	☐	☐	☐
(416) EOG, Spontan- und Lagenystagmus	☐	☐	☐
(417) kalorische Untersuchung oder Drehprüfung	☐	☐	☐
(418) Spiegel- und Glasfaserlaryngoskopie	☐	☐	☐

(419) Reintonaudiometrie

db (Hörverlust)

	Luftleitung		Knochenleitung	
Hz	rechtes Ohr	linkes Ohr	rechtes Ohr	linkes Ohr
250				
500				
1000				
2000				
3000				
4000				
6000				
8000				

(420) Audiogramm



(421) HNO-ärztliche Bemerkungen und Empfehlungen:

(422) Erklärung des untersuchenden Arztes (HNO-Arztes):

Hiermit erkläre ich, dass ich den in diesem Bericht genannten Bewerber persönlich untersucht habe und dass dieser Bericht einschließlich aller Begleitbefunde meine Untersuchungsbefunde vollständig und korrekt wiedergibt.

(423) Ort und Datum:	**Name und Adresse des HNO-Arztes (Großbuchstaben)**	**Stempel des flugmedizinischen Sachverständigen oder Facharztes**
Unterschrift des Arztes	**Telefon:** **Telefax:**	

No 163(a) OTORHINOLARYNGOLOGY EXAMINATION REPORT

FO_LFA_AMS_163_DE_v1_0 Seite 1 von 1

55. In der Anlage 5 wird in der Überschrift zu lit. b die Wortfolge „Inhalt des flugmedizinischer Untersuchungsberichtes der flugmedizinischen Stelle an die zuständige Behörde gemäß § 34 Abs. 1 Luftfahrtgesetz“ *durch die Wortfolge* „Inhalt der Dokumentation gemäß § 7“ *ersetzt.*

56. In der Anlage 6 wird in der Überschrift zu lit. a nach der Wortfolge „jene gemäß § 23“ *ein Beistrich gesetzt und die Zitierung* „§ 25“ *eingefügt.*

57. In der Anlage 6 werden in der Überschrift zu lit. b nach der Wortfolge „gemäß § 23“ *die Worte* „und § 25“ *eingefügt.*

58. In der Anlage 6 lautet unter lit. b der Text nach der Überschrift „Anleitung für Eintragungen“ wie folgt:

„1. § 118 in Verbindung mit JAR-FCL 1.080 und JAR-FCL 2.080 fordern vom Lizenzinhaber Aufzeichnungen über dessen Tätigkeit als Zivilluftfahrer (Flugbuch). Dieses Flugbuch ermöglicht es dem Lizenzinhaber, Flugerfahrung in einer Weise aufzuzeichnen, die Verfahren erleichtert und eine permanente Aufzeichnung der fliegerischen Tätigkeit gewährleistet. Piloten, die regelmäßig Flugzeuge und Hubschrauber beziehungsweise Luftfahrzeuge anderer Kategorien steuern, wird empfohlen, separate Flugbücher für jede Art der Flugtätigkeit zu führen.

2. Eintragungen in das Flugbuch sollen so bald wie möglich nach jedem Flug erfolgen. Alle Eintragungen in das Flugbuch müssen mit Tinte oder unauslöschbarem Bleistift erfolgen.

3. Die Einzelheiten eines jeden Fluges, bei welchem ein Lizenzinhaber als Flugbesatzungsmitglied auf dem Luftfahrzeug tätig wird, sind in der entsprechenden Zeile einzutragen. Vorausgesetzt, dass ein Luftfahrzeug eine Anzahl von Flügen am selben Tag durchführt und jedes Mal zum Startplatz zurückkehrt und die Intervalle zwischen den aufeinander folgenden Flügen 30 Minuten nicht überschreiten, können derartige Serien von Flügen als einzelne Eintragung aufgezeichnet werden.

4. Als Flugzeit gem. JAR FCL 1.001 bei Flugzeugen ist die Zeit zwischen dem erstmaligem Abrollen des Flugzeuges aus seiner Parkposition zum Zwecke des Startens bis zum Stillstand an der zugewiesenen Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind einzutragen.

   Als Flugzeit gem. JAR FCL 2.001 bei Hubschraubern ist die Zeit vom erstmaligen Drehen der Rotoren bis zum Absetzen und dem nachfolgenden Stillstand der Rotoren einzutragen.

5. Wenn zwei oder mehr Piloten als Besatzungsmitglieder an Bord sind, muss einer dieser Piloten vor Beginn des Fluges gemäß den anzuwendenden Bestimmungen als verantwortlicher Pilot („commander“) bestimmt werden. Dieser Pilot kann auch die Durchführung des Fluges an den anderen entsprechend qualifizierten Piloten delegieren.

   Alle Flüge, die als „commander“ durchgeführt werden, müssen in das Flugbuch als „verantwortlicher Pilot“ eingetragen werden. Ein Pilot, der als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht oder als verantwortlicher Pilot in Ausbildung, muss die Flugzeiten als „verantwortlicher Pilot“ eintragen; sämtliche dieser Einträge müssen vom „commander“ beziehungsweise Fluglehrer in der Spalte „Bemerkungen“ des Flugbuches bestätigt werden.

6. Anmerkungen für die Eintragung der Flugzeit:

Spalte 1:	Datum (Tag, Monat, Jahr) an dem der Flug beginnt.
Spalte 2/3:	Ort des Abfluges und der Ankunft, entweder voll ausgeschrieben oder in den international anerkannten Buchstabenbezeichnungen. Alle Zeiten müssen gemäß UTC eingetragen werden.
Spalte 5:	Angabe, ob der Betrieb mit einem oder zwei Piloten erfolgte, und bei einem Betrieb mit einem Piloten, ob ein- oder mehrmotorig.
Spalte 6:	Die Gesamtflugzeit kann wie gewünscht in Stunden und Minuten oder im Dezimalsystem eingetragen werden.
Spalte 7:	Name des verantwortlichen Piloten.
Spalte 8:	Anzahl der Landungen als Pilot bei Tag und/oder Nacht.
Spalte 9:	Flugzeit bei Nacht und/oder nach Instrumentenflugregeln wenn erforderlich. IFR Flüge bei Nacht sind sowohl bei Nachtflugzeit als auch bei IFR Flugzeit einzutragen.
Spalte 10:	Funktion des Piloten: Flugzeit als verantwortlicher Pilot (PIC), verantwortlicher Pilot in Ausbildung (SPIC) und verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS) werden als PIC eingetragen.

Alle eingetragenen Flugzeiten als „SPIC“ oder „PICUS“ müssen von dem verantwortlichen Piloten/Fluglehrer unter Bemerkungen (Spalte 12) bestätigt werden.
Jede Zeit als Fluglehrer/Prüfer ist unter der Rubrik Fluglehrerzeit/Instructor und als verantwortlicher Pilot/PIC einzutragen.

Spalte 11: Flugsimulatoren (FS) oder Flug- und Navigationsverfahrensübungsgeräte (FNPT)
Für FS, FNPT II und FNPT I ist die jeweilige Anerkennungsnummer und für FS zusätzlich das Muster des Luftfahrzeuges einzutragen.
Die Gesamtdauer der Schulung schließt alle Übungen ein, die in dem Gerät durchgeführt wurden, einschließlich der im Simulator abgehaltenen Checks vor und nach dem Flug. Die Art der Übung ist unter „Bemerkungen“ (Spalte 12) einzutragen (z.B. „operator proficiency check“)

Spalte 12: Die Spalte Bemerkungen kann benutzt werden, um Einzelheiten des Fluges einzutragen. Die folgenden Eintragungen haben jedoch jedenfalls zu erfolgen:
Instrumentenübungszeit als Teil der Ausbildung für eine Lizenz oder Berechtigung
Details aller Prüfungen und Überprüfungen
Unterschrift des PIC, falls der Pilot als SPIC oder PICUS einträgt
Unterschrift des Fluglehrers, falls der Flug zur Verlängerung einer Klassenberechtigung einmotoriger kolbengetriebener Flugzeuge oder Motorsegler dient.

7. Wenn eine Seite voll ist, sind die Zeiten zusammenzuzählen, in die entsprechende Spalte einzutragen und vom Piloten in der Spalte Bemerkungen zu bestätigen.
8. Weitere Anleitungen für die Eintragung gemäß JAR FCL 1.080 und 2.080:

   SPIC Zeiten können bei einer integrierten/durchgehenden Ausbildung zur Anwendung gelangen. In Spalte 12 „Bemerkungen“ sind solche Flüge als SPIC zu definieren und vom PIC zu bestätigen.

   Als PICUS einzutragen ist jene Flugzeit, bei welcher der CPL(H) Pilot mit gültiger Typenberechtigung auf den „Einsatzbetrieb“ vorbereitet wird. Die PICUS Zeit definiert das Unternehmen und beantragt diese PICUS-Zeit bei der zuständigen Behörde. Für die Einweisungszeit wird vom Antragsteller eine „Arbeitsaufteilung“ im Cockpit zwischen Einweisungsberechtigten und CPL(H) Pilot festgelegt. Die Einweisung beschränkt sich auf das beantragte Hubschraubermuster. Die zuständige Behörde hat den Einweisungsberechtigten zu genehmigen. Über Antrag wird durch die Behörde ein Einweisungsberechtigter genehmigt. Der Einweisungsberechtigte sollte nach Möglichkeit eine Lehrberechtigung für den Hubschraubertyp haben und Erfahrung über den Einweisungsabschnitt nachweisen. Umfangreiche Erfahrung kann die Lehrberechtigung ersetzen.

   Bei einem Flugbetrieb mit PICUS steuert der PICUS das Luftfahrzeug vom Sitz des PIC und der Einweisungsberechtigte vom Sitz des Fluglehrers.

   PICUS - Zeiten müssen vom verantwortlichen Piloten gegengezeichnet werden und in Spalte 12 „Bemerkungen“ als solche definiert werden.

   Kopilotenzeiten/Co-Pilot bei Hubschraubern können in das Flugbuch eingetragen werden, wenn:

   1. aufgrund des Hubschraubermusters der Betrieb gemäß Flughandbuch/Flight Manual* mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten vorgeschrieben ist, oder
   2. ein mehrmotoriges Hubschraubermuster im operationellen/gewerblichen Betrieb verwendet wird, und
      (i) für den Betrieb mit zwei Piloten ausgerüstet ist (Doppelsteuer, Instrumente),
      (ii) der eingesetzte Kopilot/Co-Pilot betriebszugehörig ist sowie über die entsprechende Musterberechtigung verfügt und
      (iii) eine von der zuständigen Behörde genehmigte Regelung im OM/Betriebshandbuch den Betrieb mit zwei Piloten vorsieht, oder
   3. abgesehen von den unter Punkt 2. geregelten Fällen ein mehrmotoriges Hubschraubermuster verwendet wird, und der Hubschrauber
      (i) für den Betrieb mit zwei Piloten ausgerüstet ist (Doppelsteuer, Instrumente),
      (ii) der eingesetzte Kopilot/Co-Pilot über die entsprechende Musterberechtigung verfügt und

(iii) deren Flugbetrieb mit einem operationellen/gewerblichen vergleichbar ist und die über vergleichbare Strukturen und Dokumente verfügt, welche den Anforderungen der zuständigen Behörde genügen.

*AFM Aircraft Flight Manual, POH Pilots Operating Handbook, RFM Rotorcraft Flight Manual

Voraussetzung für die Anwendbarkeit der angeführten Regelung ist, dass für jeden Pilotensitz Instrumente gesondert zur Verfügung stehen. Ausgenommen davon sind Hubschraubermuster, bei denen beide Piloten ein zentrales Cockpit einsehen können. Die diesbezügliche Beurteilung obliegt der zuständigen Behörde.

9. Weitere allgemeine Anleitungen:

Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen:

Examiner sind in Bezug auf Verantwortung und PIC Flugzeit wie Fluglehrer einzustufen. Wenn der Examiner über eine gültige Berechtigung verfügt, die der Bewerber anstrebt, ist er während des Prüfungsfluges PIC. Der Bewerber trägt die Zeiten ebenfalls als PIC ein.

Simulatorzeiten:

Bei Simulatorzeiten ist die Flugzeit chronologisch bei den gewöhnlichen Flugzeiten einzutragen.

Unterschiedsschulungen/Difference Training:

Die Unterschiedsschulung ist in das Flugbuch des Piloten einzutragen und von einem TRI/SFI (A), CRI (A), FI (A), TRI/SFI(H) oder FI(H), soweit zutreffend, in Spalte 12 abzuzeichnen (JAR FCL 1/2.235 (c)(1)). Der Fluglehrer trägt die Flugzeit als Fluglehrer/Instructor und als PIC ein.

Der Schüler trägt die Flugzeit als Ausbildung am Doppelsteuer/DUAL ein.

Alleinflüge während der Ausbildung:

Der Flugschüler trägt bei Alleinflügen die Zeiten als PIC ins Flugbuch ein. Der die Aufsicht führende Fluglehrer/Instructor hat keine Eintragung in seinem Flugbuch zu tätigen, aber den Alleinflug des Flugschülers im Flugbuch abzuzeichnen. Vor einem Alleinflug ist ein Flugauftrag in schriftlicher Form zu erteilen.

Sicherheitspilot gem. JAR FCL 3.035:

Ein Sicherheitspilot kann keine Zeiten in das Flugbuch eintragen, es sei denn er übernahm auf Grund von Untauglichkeit des Piloten die Kontrolle über das LFZ.

Übungsflüge im Sinne der JAR FCL 1.245 (c)(1)(ii)(C) und JAR-FCL 2.026 sowie sonstige Übungsflüge mit einem FI oder CRI (z.B. 90 Tage Regelung, Verlängerung der Klassenberechtigung SEP):

Der FI oder CRI trägt die Flugzeit als Fluglehrer/Instructor und als verantwortlicher Pilot/PIC ein.

Der übende Pilot trägt die Flugzeit als Flug am Doppelsteuer/DUAL ein.“

59. Anlage 7 lautet:

„Anlage 7

Bestimmungen für Privatpiloten (H), Berufspiloten (H) und Linienpiloten (H) (JAR-FCL 2)

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT A - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

JAR-FCL 2.001	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen
JAR-FCL 2.005	Geltungsbereich
JAR-FCL 2.010	Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied
JAR-FCL 2.015	Gleichstellung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen sowie Zeugnissen
JAR-FCL 2.016	Erleichterungen für Inhaber von Lizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden
JAR-FCL 2.017	Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke
JAR-FCL 2.020	Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt
JAR-FCL 2.025	Gültigkeit von Lizenzen und Berechtigungen

JAR-FCL 2.026	Fortlaufende Flugerfahrung für Piloten, die nicht gemäß den Bestimmungen der JAR-OPS 3 tätig sind
JAR-FCL 2.030	Prüfungsangelegenheiten
JAR-FCL 2.035	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 2.040	Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 2.045	Sonderfälle
JAR-FCL 2.050	Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen
JAR-FCL 2.055	Genehmigte und registrierte Zivilluftfahrerschulen
JAR-FCL 2.060	Beschränkungen für Lizenzinhaber nach Vollendung des 60. Lebensjahres
JAR-FCL 2.065	Ausstellerstaat der Lizenz
JAR-FCL 2.070	Haupt-Wohnsitz
JAR-FCL 2.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen
JAR-FCL 2.080	Aufzeichnung von Flugzeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005	Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen, die von JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden.
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.010	Anforderungen an Sprachkenntnisse für den Sprechfunkverkehr
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.010	Einstufungsskala für Sprachkenntnisse
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015	Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015	Umschreibung von PPL(H), die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(H) gemäß JAR-FCL
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015	Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht – JAA - Staaten für spezifische Aufgaben mit einer zeitlichen Einschränkung
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfung
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines CPL(H) – Ergänzende Ausbildung und Prüfungsanforderungen
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines ATPL(H) – Ergänzende Ausbildung und Prüfungsanforderungen
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050	Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung von einer CPL(H), IR(H) oder ATPL(H)
Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055	Zivilluftfahrerschulen für Flugausbildung zum Erwerb von Pilotenlizenzen und Berechtigungen (FTOs)
Anhang 1b zu JAR-FCL 2.055	Ausbildung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 1c zu JAR-FCL 2.055	Ergänzende Anforderungen für FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055	Zivilluftfahrerschulen für den Erwerb von Musterberechtigungen nur für Inhaber von Pilotenlizenzen (TRTOs)
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.055	Genehmigung von Fernlehrgängen für modulare theoretische Ausbildung
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

ABSCHNITT B – FLUGSCHÜLER (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.085	Anforderungen
JAR-FCL 2.090	Mindestalter
JAR-FCL 2.095	Flugmedizinische Tauglichkeit

ABSCHNITT C – PRIVATPILOTENLIZENZ (Hubschrauber) - PPL(H)

JAR-FCL 2.100	Mindestalter
JAR-FCL 2.105	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 2.110	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 2.115	Reserviert
JAR-FCL 2.120	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang

JAR-FCL 2.130	Theoretische Prüfung
JAR-FCL 2.135	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang für PPL(H) - Zusammenfassung
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125	Registrierung von Zivilluftfahrerschulen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125	Antragsformular für die Registrierung von registrierten Zivilluftfahrerschulen für die PPL-Ausbildung
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125	Ausbildungslehrgang für den Erwerb einer PPL(H)-Nachtflugqualifikation
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.130 und 1.135	Theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135	Praktische Prüfung für den Erwerb einer PPL(H)

ABSCHNITT D – BERUFSPILOTENLIZENZ (Hubschrauber) - CPL(H)

JAR-FCL 2.140	Mindestalter
JAR-FCL 2.145	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 2.150	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 2.155	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 2.160	Theoretische Kenntnisse
JAR-FCL 2.165	Flugausbildung
JAR-FCL 2.170	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165 (a)(1)	Durchgehende Ausbildung für ATPL(H)
Anhang 1 zu JAR-FCL 21.60 und 2.165(a)(2)	Durchgehende Ausbildung für ATPL(H) (Keine Instrumentenflugberechtigung)
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165 (a)(3)	Durchgehende Ausbildung für CPL(H)/IR
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165 (a)(4)	Durchgehende Ausbildung für CPL(H)
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165 (a)(5)	Modulare Ausbildung für CPL(H)
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.170	Praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170	Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb einer CPL(H)

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

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

JAR-FCL 2.210	
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.210	Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb und die Verlängerung einer IR(H)

ABSCHNITT F - MUSTERBERECHTIGUNGEN (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.215	reserviert
JAR-FCL 2.220	Musterberechtigungen (H)
JAR-FCL 2.225	Erfordernis von Musterberechtigungen
JAR-FCL 2.230	Sonderregelungen
JAR-FCL 2.235	Musterberechtigungen – Rechte, Anzahl und Baureihen
JAR-FCL 2.240	Musterberechtigungen – Anforderungen
JAR-FCL 2.245	Musterberechtigungen – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.246	Instrumentenflugberechtigung, Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.250	Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten – Voraussetzungen
JAR-FCL 2.255	Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten – Voraussetzungen
JAR-FCL 2.260	reserviert
JAR-FCL 2.261	Musterberechtigungen – Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung
JAR-FCL 2.262	Musterberechtigungen – Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.220	Aufstellung der Hubschraubermuster
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295	Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Hubschrauber und ATPL
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295	Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf Hubschraubern mit zwei Piloten und ATPL (einschließlich der Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung)
Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240	Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten
Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240	Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II/III)
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3)	Anrechnung von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von Musterberechtigungen
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255	Inhalt des genehmigten Vorbereitungslehrganges für die erste Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Hubschraubermuster
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a)	Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse im Rahmen praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Musterberechtigungen
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261 (b)	Flugausbildung und praktische Prüfung
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)	Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Hubschrauber)

ABSCHNITT G – LINIENPILOTENLIZENZ (Hubschrauber) - ATPL(H)

JAR-FCL 2.265	Mindestalter
JAR-FCL 2.270	Flugmedizinische Tauglichkeit
JAR-FCL 2.275	Rechte und Voraussetzungen
JAR-FCL 2.280	Flugerfahrung und Anrechnung
JAR-FCL 2.285	Theoretische Kenntnisse
JAR-FCL 2.290	Flugausbildung
JAR-FCL 2.295	Praktische Fähigkeiten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2. 285	Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(H)

ABSCHNITT H – LEHRBERECHTIGUNGEN (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.300	Allgemeines – Lehrberechtigungen und Ernennungen - Zweck
JAR-FCL 2.305	Lehrer - Allgemeines
JAR-FCL 2.310	Lehrberechtigungen und Ernennungen - Allgemeines

JAR-FCL 2.315	Lehrberechtigungen und Ernennungen - Gültigkeitsdauer
JAR-FCL 2.320A	FI(H) - Voraussetzungen
JAR-FCL 2.320B	FI(H) - Eingeschränkte Rechte
JAR-FCL 2.320C	FI(H) - Rechte und Anforderungen
JAR-FCL 2.320D	FI(H) - Lehrgang
JAR-FCL 2.320E	FI(H) - Praktische Fähigkeiten
JAR-FCL 2.320F	FI(H) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 2.320G	FI(H) - Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.330A	TRI(H) - Rechte
JAR-FCL 2.330B	TRI(H) - Voraussetzungen und Anforderungen
JAR-FCL 2.330C	TRI(H) - Lehrgang
JAR-FCL 2.330D	TRI(H) - Prüfung der Kompetenz
JAR-FCL 2.330E	TRI(H) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 2.330F	TRI(H) - Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.340A	IRI(H) - Rechte
JAR-FCL 2.340B	IRI(H) - Voraussetzungen und Anforderungen
JAR-FCL 2.340C	IRI(H) - Lehrgang
JAR-FCL 2.340D	IRI(H) - praktische Prüfung
JAR-FCL 2.340E	IRI(H) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 2.340F	IRI(H) - Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.350A	SFI(H) - Rechte
JAR-FCL 2.350B	SFI(H) - Voraussetzungen und Anforderungen
JAR-FCL 2.350C	SFI(H) - Lehrgang
JAR-FCL 2.350D	SFI(H) - Prüfung der Kompetenz
JAR-FCL 2.350E	SFI(H) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 2.350F	SFI(H) - Verlängerung und Erneuerung
JAR-FCL 2.360A	STI(H) - Rechte
JAR-FCL 2.360B	STI(H) - Anforderungen
JAR-FCL 2.360C	STI(H) - Lehrgang
JAR-FCL 2.360D	STI(H) - Prüfung der Kompetenz
JAR-FCL 2.360E	STI(H) - Erteilung der Berechtigung
JAR-FCL 2.360F	STI(H) - Verlängerung und Erneuerung
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305	Anforderungen an eine besondere Erlaubnis für Lehrberechtigte die keine JAR-FCL-Lizenz besitzen zur Durchführung von Ausbildungen in FTOs oder TRTOs außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320D	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Flugausbildung (Hubschrauber)(FI(H))
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320E & 2.345	Regelungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))
Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320E & 2.345	Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Musterberechtigungen für Hubschrauber, wie zutreffend, mit einem oder zwei Piloten, die für den Flugbetrieb nach VFR oder IFR zugelassen sind TRI(H))
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C	Lehrgang für den Erwerb der Lehrberechtigung für Instrumentenflug (Hubschrauber) (IRI(H))

ABSCHNITT I - PRÜFER (Hubschrauber)

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075	Form und Inhalt von Pilotenlizenzen
JAR-FCL 2.420	Prüfer - Zweck
JAR-FCL 2.425	Prüfer - Allgemeines
JAR-FCL 2.430	Prüfer - Gültigkeitsdauer
JAR-FCL 2.435	FE(H) - Rechte
JAR-FCL 2.439	TRE - Voraussetzungen
JAR-FCL 2.440	TRE(H) - Rechte
JAR-FCL 2.442	TRE(H) - Ernennung
JAR-FCL 2.445	IRE(H) - Voraussetzungen

JAR-FCL 2.450	IRE(H)) - Rechte
JAR-FCL 2.459	SFE(H)) - Voraussetzungen
JAR-FCL 2.455	SFE(H)) - Rechte
JAR-FCL 2.457	SFE(H) - Ernennung
JAR-FCL 2.460	FIE(H) - Rechte
JAR-FCL 2.461	FIE(H) - Ernennung
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.425	Standardisierung für Prüfer

ABSCHNITT J - ERFORDERLICHE THEORETISCHE KENNTNISSE UND VERFAHREN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON THEORETISCHEN PRÜFUNGEN FÜR CPL, ATPL UND INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNGEN

JAR-FCL 2.465	Anforderungen
JAR-FCL 2.470	Inhalt von theoretischen Prüfungen
JAR-FCL 2.475	Prüfungsfragen
JAR-FCL 2.480	Prüfungsverfahren
JAR-FCL 2.485	Pflichten des Bewerbers
JAR-FCL 2.490	Bewertungskriterien
JAR-FCL 2.495	Gültigkeitszeitraum
Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470	Theoretische Prüfungsgegenstände – ATPL/IR, ATPL,CPL und IR

Abschnitt A - Allgemeine Bestimmungen

JAR-FCL 2.001 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Alleinflugzeit:

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

Anerkennung (einer Lizenz)

Die Erteilung einer JAR-FCL Lizenz auf der Basis einer Lizenz, die von einem Nicht-JAA-Staat ausgestellt wurde.

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 Lehrberechtigtem (Dual Instruction Time):

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

Befähigungsüberprüfungen (Proficiency Check):

Nachweis der weiteren fliegerischen Befähigung für die Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen einschließlich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Berechtigung (Rating):

In eine Lizenz eingetragene besondere Bedingungen, Rechte oder Einschränkungen.

Beruflich tätiger Pilot:

Ein Pilot im Besitz einer Lizenz (CPL(H), ATPL(H)), die eine fliegerische Tätigkeit im gewerblichen Luftverkehr zulässt.

Betrieb mit einem Piloten (Single-pilot operations):

Betrieb eines Hubschraubers, der nur mit einem Piloten durchgeführt wird.

Betrieb mit zwei Piloten (Multi-pilot operation):

Der gemäß den anzuwendenden Vorschriften durchgeführte Betrieb eines Hubschraubers mit zwei Piloten, bei dem die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) zur Anwendung kommt.

Erneuerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

Das Verwaltungsverfahren zur Erneuerung einer abgelaufenen (ruhenden) Berechtigung oder Genehmigung für einen weiteren festgelegten Zeitraum unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen.

Flugzeit:

Der Zeitraum vom erstmaligen Drehen der Rotoren bis zum Absetzen und dem nachfolgenden Stillstand der Rotoren.

Hubschrauber mit einem Piloten

Ein Hubschrauber, der gemäß den anzuwendenden Vorschriften mit einem Piloten betrieben wird.

Hubschrauber mit zwei Piloten

Ein Hubschrauber, der gemäß den anzuwendenden Vorschriften mit zwei Piloten betrieben wird.

Instrumentenbodenzeit:

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

Instrumentenflugzeit:

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

Instrumentenzeit:

Instrumentenflugzeit oder Instrumentenbodenzeit.

JAA-Mitgliedstaat:

Im Sinne dieser Anlage (JAR-FCL 2) ein Staat, der Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnisse gemäß § 41 LFG im Einklang mit den Bestimmungen der JAA ausstellt.

Kategorie (eines Luftfahrzeuges):

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

Kopilot

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

Lizenz:

Ein gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) ausgestellter oder gemäß § 41 LFG gleichgestellter ausländischer Zivilluftfahrerschein.

Nacht:

Der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT).

Muster (eines Luftfahrzeuges):

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

Praktische Prüfung (Skill Test):

Nachweise der fliegerischen Befähigung für den Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen einschließlich mündlicher Prüfungen, die der Prüfer für erforderlich hält.

Privatpilot:

Ein Pilot mit einer Lizenz, die die gewerbliche Führung eines Luftfahrzeuges nicht zulässt.

Synthetische Übungsgeräte (STD):

Alle synthetischen Übungsgeräte die vollständig oder teilweise ein Hubschraubermuster oder System darstellen können, eingeschlossen generische Geräte, die für allgemeine (nicht musterspezifische) Übungen als Teil eines Ausbildungslehrganges eingesetzt werden und für diesen Zweck in Übereinstimmung mit JAR-STD(H) genehmigt wurden.

Verlängerung (z.B. einer Berechtigung oder Genehmigung):

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

Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Multi-Crew Co-Operation/MCC):

Die Zusammenarbeit der Flugbesatzung unter der Leitung des verantwortlichen Piloten.

JAR-FCL 2.005 Geltungsbereich

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

(Siehe JAR-FCL 2.010(a)(4))

(a) Allgemeines

(1) Die Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) gelten, sofern in den Bestimmungen dieser Verordnung nichts entgegenstehendes festgelegt ist, für alle Ausbildungen, Prüfungen und Anträge für den Erwerb von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen, wenn die Anträge ab dem 15. März 2009 bei der zuständigen Behörde eingehen.

(2)

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

(ii) Wird in den Anforderungen Flugzeit erwähnt, so ist damit, sofern nichts anderes festgelegt ist, Flugzeit in Hubschraubern gemeint.

(3) Wird im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung, Gleichstellung oder Umschreibung von Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnissen auf JAA-Mitgliedstaaten verwiesen, so sind damit Staaten gemeint, die Lizenzen, Berechtigungen,

Anerkennungen, Genehmigungen und Zeugnisse im Einklang mit den Bestimmungen der JAR-FCL im Sinne von § 41 LFG erteilen.

(4) Alle in JAR-FCL genannten synthetischen Flugübungsgeräte, die anstelle eines Luftfahrzeuges zu Ausbildungszwecken eingesetzt werden, müssen den Bestimmungen der JAR-STD entsprechen (§ 30 Abs. 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung (ZLLV), BGBl. II 424/2005, in der jeweils geltenden Fassung) und im Hinblick auf die durchzuführenden Übungen in Übereinstimmung mit JAR-FCL für den Nutzer durch die zuständige Behörde genehmigt sein.

(5) Wird in den Bestimmungen dieser Anlage auf Flugzeuge verwiesen, so sind, soweit nicht anders festgelegt, Ultraleichtflugzeuge ausgeschlossen.

(6) Lizenzen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erteilt wurden – ausgenommen Ausbildungen gem. JAR-FCL 2.055(a)(1) - müssen mit einer Eintragung versehen sein, nach der die Rechte der Lizenz auf österreichische Hubschrauber beschränkt sind.

(7) Berechtigungen, die auf der Grundlage einer außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten durchgeführten Ausbildung erworben wurden ausgenommen Ausbildungen gem. JAR-FCL 2.055(a)(1) - müssen auf österreichische Hubschrauber beschränkt sein.

(b) Übergangsbestimmungen

(1) Ausbildungen für den Erwerb von Lizenzen und Berechtigungen, die vor dem 15. März 2009 entsprechend den Bestimmungen der dieser Verordnung in der Fassung BGBl. II Nr. 79/2008 begonnen wurden, berechtigen gemäß § 142 Abs. 19 zur Ausstellung von Lizenzen oder Berechtigungen unter der Bedingung, dass die Ausbildung und Prüfung vor dem 31. Dezember 2009 für die jeweilige Lizenz oder Berechtigung abgeschlossen wurde.

(2) Nationale Lizenzen, Berechtigungen, Ernennungen oder Genehmigungen, die entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung vor dem 15. März 2009 erworben oder entsprechend (b)(1) ausgestellt wurden, sind gemäß § 142 Abs. 18 weiterhin mit den inhaltlich entsprechenden Berechtigungen gültig. Ab dem 15. September 2009 müssen alle Verlängerungen oder Erneuerungen solcher Lizenzen, Berechtigungen, Ernennungen, Genehmigungen oder Ausstellungen medizinischer Tauglichkeitszeugnisse in Übereinstimmung mit den Anforderungen von JAR-FCL – mit Ausnahme der in (b)(4) genannten - durchgeführt werden.

(3) Inhaber einer entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung vor dem 15. März 2009 erworbenen oder in Übereinstimmung mit (b)(1) ausgestellten Lizenz können bei der zuständigen Behörde die Erteilung einer gleichwertigen in dieser Anlage (JAR-FCL 2) spezifizierten Lizenz (H), beantragen. (Siehe JAR-FCL 2.015 (a)(1)). Für die Erteilung einer derartigen Lizenz muss der Inhaber die Anforderungen der Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005 erfüllen.

(4) Inhaber einer entsprechend den Bestimmungen der ZLPV erteilten Lizenz, die die Voraussetzungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) nicht vollständig erfüllen, dürfen gemäß § 6 Abs. 1 weiterhin die Rechte dieser Lizenz ausüben.

(5)

A. Die zuständige Behörde muss, sofern zutreffend:

(i) gemäß § 119a eine Eintragung über Sprachkenntnisse in alle Lizenzen, die neu ausgestellt oder verlängert werden, aufnehmen. Ein Pilot kann eine Eintragung über Sprachkenntnisse in mehr als einer Sprache besitzen;

(ii) gemäß § 119a ein Verfahren einführen, um eine Eintragung über Sprachkompetenzen in bestehende Lizenzen aufzunehmen.

B.:

Basierend auf den bestehenden Beurteilungsmethoden, kann die Behörde bei einer Eintragung über Sprachkenntnisse der Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) für Inhaber von Lizenzen die beim Erwerb eines entsprechenden Funkerzeugnis gemäß den Bestimmungen des Funker-Zeugnisgesetzes 1998 nachgewiesenen Kenntnisse berücksichtigen.

(c) Fortbestand der nationalen Prüferernennung

Vor dem 15. März 2009 gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung bestellte Mitglieder von Prüfungskommissionen für Privat-Hubschrauberpiloten beziehungsweise Berufs-Hubschrauberpiloten können von der zuständigen Behörde als Prüfer gemäß dieser Anlage (JAR-FCL 2) ernannt werden, sofern sie der zuständigen Behörde Kenntnisse über die Bestimmungen der JAR-FCL und den

Bestimmungen der JAR-OPS 3 nachgewiesen haben. Diese Ernennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Danach unterliegt jede erneute Ernennung den Bestimmungen von JAR-FCL 2.425(a) und (b).

JAR-FCL 2.010 Voraussetzungen für eine Tätigkeit als Pilot

(a) (1) Lizenz und Berechtigung

Auf zivilen, in einem JAA-Mitgliedstaat 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 und/oder eine besondere Anerkennung gemäß JAR-FCL 2.230 besitzen. Die Lizenz muss erteilt worden sein von:

(i) einem Mitgliedstaat der JAA; oder

(ii) einem anderen Mitgliedstaat 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) Antragsteller für eine Lizenz und Lizenzinhaber, von denen die Ausübung von Sprechfunkverkehr gefordert wird, müssen gemäß § 119a in Verbindung mit Anlage 9 dieser Verordnung ihre Fähigkeit nachweisen, die Sprache in der der Sprechfunkverkehr durchgeführt wird, zu sprechen und zu verstehen. Die Sprachkenntnisse müssen mindestens der Stufe 4 (Einsatzfähigkeit) gemäß den Bestimmungen der Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) entsprechen.

(b) Ausübung der Rechte

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

(c) Widerruf und Untersagung

(1) Wird festgestellt, dass ein Bewerber oder Lizenzinhaber die Anforderungen dieser Verordnung oder des LFG nicht oder nicht mehr erfüllt, ist von der zuständigen Behörde gemäß § 43 LFG vorzugehen.

(2) Wird festgestellt, dass der Inhaber einer von einem anderen JAA-Mitgliedstaat erteilten Lizenz gemäß JAR-FCL oder Bewerber um eine solche die Anforderungen der JAR-FCL oder anderer Vorschriften des Staates, in dem das Luftfahrzeug geflogen wird, nicht oder nicht mehr erfüllt, ist der Ausstellerstaat von der zuständigen Behörde darüber zu informieren. In Entsprechung mit § 43 Abs. 3 LFG ist, wenn dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, mittels Untersagung von der zuständigen Behörde anzuordnen, dass der Inhaber einer Lizenz oder der Bewerber um eine solche, der beim Ausstellerstaat aus den oben genannten Gründen gemeldet wurde, weder in Österreich eingetragene Luftfahrzeuge führt noch im Inland als Pilot tätig wird.

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015)

(a) Gemäß JAR-FCL von JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen, Berechtigungen, Anerkennungen, Genehmigungen oder Zeugnisse

(1) Wenn jemand mit einer Lizenz, mit einer Berechtigung, oder mit einem Zeugnis eines JAA-Mitgliedstaates in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL und den zugehörigen Vorschriften ausgestattet ist, sind solche ausländischen Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse den entsprechenden österreichischen Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnissen gemäß § 41 LFG gleichgestellt.

(2) Ausbildungen, die nach dem 1. Juni 2007 gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) durchgeführt wurden, können von der zuständigen Behörde für die Ausstellung von JAR-FCL Lizenzen und Berechtigungen angerechnet werden.

(b) Von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilte Lizenzen

(1) Eine Lizenz, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann von der zuständigen Behörde entsprechend Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 anerkannt werden.

(2) Die Gültigkeitsdauer für die Anerkennung einer Lizenz für entgeltlich tätige Piloten und einer Privatpilotenlizenz 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. Jede weitere Anerkennung, die das Recht zur Führung von in einem JAA-Mitgliedstaat registrierten Luftfahrzeugen beinhaltet, ist von einem Übereinkommen der JAA-Mitgliedstaaten und allen diesbezüglich festgelegten Bedingungen der JAA abhängig. Die Nutzung der von einem JAA-Mitgliedstaat anerkannten Lizenz hat in Übereinstimmung mit den in dieser Anlage (JAR-FCL 2) festgelegten Anforderungen erfolgen.

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

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

(1) Eine Lizenz für beruflich tätige Piloten und/oder eine Instrumentenflugberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL-Lizenz umgeschrieben werden, sofern mit dem jeweiligen Staat eine diesbezügliche zwischenstaatliche 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 derart umgeschriebenen Lizenz ist der Nicht-JAA-Mitgliedstaat vermerkt. Andere JAA-Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, eine solche Lizenz anzuerkennen.

(2) Eine Lizenz, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, kann in eine JAR-FCL Privatpilotenlizenz mit Musterberechtigung(en) für Hubschrauber mit einem Piloten umgeschrieben werden, sofern die Anforderungen gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015 erfüllt sind.

(d) Wenn die zuständige Behörde eine Lizenz ausstellt, die von den Bestimmungen der 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-Mitgliedstaaten erteilt wurden

(a) Ein Bewerber für eine JAR-FCL-Lizenz (H) oder eine JAR-FCL-Lizenz mit Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating/IR(H)), soweit zutreffend, der bereits im Besitz einer mindestens gleichwertigen, von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat 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. Diesbezügliche Erleichterungen können von der zuständigen Behörde gewährt werden, sofern die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist und dies vom Antragsteller beziehungsweise von der ihn ausbildenden berechtigten Zivilluftfahrerschule gegenüber der zuständigen Behörde vor Beginn der Ausbildung dargelegt wurde.

(b) Der Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten ATPL(H) mit gültiger Instrumentenflugberechtigung, 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, sich vor der theoretischen und praktischen Prüfung einer genehmigten Ausbildung zu unterziehen, vorausgesetzt, dass seine Lizenz eine gültige Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten mit Instrumentenflugberechtigung als verantwortlicher Pilot für den in der praktischen Prüfung zum Erwerb der ATPL(H) mit IR(H) zu verwendenden Hubschrauber in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.295 beinhaltet.

(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, sich vor der theoretischen und praktischen Prüfung einer genehmigten Ausbildung zu unterziehen, vorausgesetzt, dass

seine 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 in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.295 beinhaltet.

JAR-FCL 2.017 Anerkennungen/Berechtigungen für besondere Zwecke

Nicht Bestandteil der Bestimmungen.

JAR-FCL 2.020 Anrechnung von Tätigkeiten aus der militärischen Luftfahrt

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005)

Antrag auf Anrechnung:

Die Anrechnung von Kenntnissen, Erfahrungen und Fähigkeiten aus der militärischen Luftfahrt für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung gemäß JAR-FCL hat gemäß § 30 Abs. 2 LFG durch die zuständige Behörde zu erfolgen. Die JAA ist von der zuständigen Behörde über die Kriterien für die Anrechnung in Kenntnis zu setzten. Die Rechte solcher Lizenzen sind bis zur Erfüllung der Anforderungen der Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005 auf in Österreich registrierte Hubschrauber zu beschränken.

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 einer Berechtigung

(1) Die Gültigkeit der Lizenz wird durch die Gültigkeit der eingetragenen Berechtigungen, des erforderlichen Tauglichkeitszeugnisses sowie bezogen auf die Ausübung von Sprechfunk gemäß § 119a in Verbindung mit Anlage 9 und JAR-FCL 2.010(a)(4) eine gültige Bescheinigung über Sprachkenntnisse bestimmt.

(2) Bei der Ausstellung, Verlängerung oder Erneuerung einer Berechtigung kann die zuständige Behörde 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 fünf Jahre ausgestellt. Innerhalb dieses Zeitraumes kann die Lizenz von der zuständigen Behörde in folgenden Fällen durch Neuausstellung verlängert werden:

(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) bei der Verlängerung einer Berechtigung, wenn dies der zuständigen Behörde zweckmäßig erscheint.

Gültige Berechtigungen werden von der zuständigen Behörde in die verlängerte Lizenz übernommen. Der Lizenzinhaber hat, sofern nicht die zuständige Behörde von Amts wegen vorzugehen hat, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Verlängerung der Lizenz zu stellen.

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

(a) Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Platzrunden, die jeweils Start und Landung enthalten als steuernder Pilot auf einem Hubschrauber desselben Musters oder in einem Flugsimulator des verwendeten Musters durchgeführt hat.

(b) Ein Pilot darf als Kopilot auf Hubschraubern bei Start und Landung mit Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und Landungen als steuernder Pilot auf einem Hubschrauber desselben Musters oder in einem Flugsimulator des verwendeten Musters 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) Ernennung von Prüfern

Die zuständige Behörde hat mit Bescheid zuverlässige und entsprechend qualifizierte Personen zu ernennen, die praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen vorzunehmen haben. Die Mindestanforderungen für Prüfer sind in Abschnitt I dieser Anlage (JAR-FCL 2) enthalten. Jeder Prüfer wird von der zuständigen Behörde über seine Rechte und Pflichten schriftlich in Kenntnis gesetzt.

(b) Anzahl der Prüfer

Die zuständige Behörde hat in ausreichender Anzahl und unter Berücksichtigung der Anzahl und geographischen Verteilung der Piloten die benötigten Prüfer zu bestimmen.

(c) Bekanntgabe der Prüfer

(1) Die zuständige Behörde hat eine öffentliche Liste aller Prüfer zu führen, aus der hervorgeht, für welche Kategorien diese eine Ernennung besitzen. Diese Liste wird den Zivilluftfahrerschulen für Flugausbildung (FTOs), Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen (TRTOs) und registrierten Zivilluftfahrerschulen zugänglich gemacht. Die zuständige Behörde hat die Art und Weise festzulegen, wie Bewerbern die entsprechenden Prüfer zugewiesen werden.

(2) Die zuständige Behörde hat jeden Bewerber über den/die Prüfer, der/die von ihr für die Durchführung der praktischen Prüfung ATPL(H) bestimmt wurde(n), zu informieren.

(d) Prüfer dürfen bei Bewerbern, die von ihnen selbst für die betreffende Lizenz oder Berechtigung praktisch ausgebildet wurden, keine Prüfung abnehmen. Die Abnahme der Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung durch einen Prüfer, der an der praktischen Ausbildung für die Berechtigung teilgenommen hat, ist dann zulässig, wenn keine Umstände vorliegen, welche die Objektivität des Prüfers in Frage stellen und die zuständige Behörde dieser Vorgangsweise ausdrücklich und schriftlich zustimmt.

(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 an einem Lehrgang einer durchgehenden Ausbildung teilnehmen, kann die zuständige Behörde 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 müssen Bewerber für die praktische Prüfung von dem/der für die Ausbildung verantwortlichen Zivilluftfahrerschule/Person vorgeschlagen werden.

JAR-FCL 2.035 Flugmedizinische Tauglichkeit

(a) Flugmedizinische Tauglichkeit

Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses muss geistig und körperlich tauglich sein, um die mit der betreffenden Lizenz verbundenen Berechtigungen sicher ausüben zu können.

(b) Erfordernis eines Tauglichkeitszeugnisses

Der Bewerber um eine Lizenz gemäß § 25 oder der Inhaber einer solchen muss im Besitz eines Tauglichkeitszeugnisses sein, das in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestellt wurde und den Berechtigungen der betreffenden Lizenz entspricht.

(c) Flugmedizinische Verfahrensweisen

Nach Abschluss der flugmedizinischen Untersuchung durch eine flugmedizinische Stelle (§ 7) muss dem Bewerber mitgeteilt werden, ob er tauglich oder untauglich ist oder ob er an die zuständige Behörde (§ 140) zur Beurteilung verwiesen werden muss. Diese flugmedizinische Stelle muss den Bewerber über alle möglichen medizinischen, flugbetrieblichen oder sonstigen Gründe informieren, die die Flugausbildung und/oder die Berechtigungen einer erteilten Lizenz einschränken können.

JAR-FCL 2.040 Verminderung der flugmedizinischen Tauglichkeit

(a) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf die mit seiner Lizenz verbundenen Berechtigungen nicht ausüben, wenn er eine Verminderung seiner flugmedizinischen Tauglichkeit feststellt, aus der sich Zweifel an einer sicheren Ausübung seiner Tätigkeit als Pilot ergeben.

(b) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses darf nur dann verschreibungspflichtige oder nichtverschreibungspflichtige Arzneimittel zu sich nehmen oder sich einer andersartigen Behandlung unterziehen, wenn er absolut sicher ist, dass das betreffende Arzneimittel oder die Behandlung ihn in der sicheren Ausübung der mit seiner Lizenz verbundenen Berechtigungen nicht beeinträchtigt. Sollten in dieser Hinsicht Zweifel bestehen, ist der Rat der zuständigen Behörde oder einer flugmedizinischen Stelle einzuholen.

(c) Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses hat in folgenden Fällen unverzüglich den Rat der zuständigen Behörde oder einer flugmedizinischen Stelle einzuholen:

(1) nach einem stationären Klinik- oder Krankenhausaufenthalt von mehr als 12 Stunden Dauer; oder

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

(3) bei regelmäßiger Einnahme von Arzneimitteln, oder

(4) wenn festgestellt wird, dass das ständige Tragen einer korrigierenden Sehhilfe erforderlich ist.

(d) Der Inhaber eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses, der

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

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

(3) schwanger ist,

muss die zuständigen Behörde schriftlich über eine solche Verletzung oder Schwangerschaft sowie bei einer Erkrankung über den Ablauf der 21 Tage unverzüglich informieren. Das Tauglichkeitszeugnis wird vom Zeitpunkt des Auftretens der Verletzung, oder bei Ablauf der 21 Tage nach Auftreten der Erkrankung oder ab Bestätigung der Schwangerschaft als ruhend angesehen. In weiterer Folge:

(4) Im Falle einer Verletzung oder Erkrankung ist das Ruhen des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses aufgehoben, wenn dessen Inhaber durch eine flugmedizinische Stelle untersucht und von der flugmedizinischen Stelle oder der zuständigen Behörde als tauglich beurteilt worden ist, seine Tätigkeit als Pilot wieder aufzunehmen oder wenn, falls die Tauglichkeit des Piloten nicht in Zweifel steht, die zuständige Behörde dem Inhaber des Tauglichkeitszeugnisses mitteilt, dass auf eine Untersuchung verzichtet werden kann.

(5) Im Falle einer Schwangerschaft kann das Ruhen des flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses von der zuständigen Behörde vorbehaltlich der von ihr festgelegten Einschränkungen für einen bestimmten Zeitraum aufgehoben werden und ist dauerhaft aufgehoben, wenn die Inhaberin nach Beendigung der Schwangerschaft von einer flugmedizinischen Stelle untersucht und als tauglich beurteilt wurde, ihre Tätigkeit als Pilotin wieder aufzunehmen.

JAR-FCL 2.045 Sonderfälle

(a) In Fällen, in denen die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu unerwünschten Folgen führen oder die Entwicklung neuer Ausbildungs- oder Prüfungskonzepte nicht im Einklang mit den Anforderungen stehen, kann der Betroffene bei der zuständigen Behörde eine durch Bescheid gewährte Ausnahme beantragen. Eine solche Ausnahme darf nur dann gewährt werden, wenn nachweislich ein mindestens vergleichbarer Sicherheitsstandard eingehalten beziehungsweise erreicht wird.

(b) Die zuständige Behörde hat in ihrem Bescheid die gewährte Ausnahme entweder als kurzfristige oder langfristige Ausnahme (wenn diese für länger sechs Monate gewährt wird) zu bezeichnen.

JAR-FCL 2.050 Anrechnung von Flugzeiten und theoretischen Kenntnissen

(Siehe Anhang 1 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 Lehrberechtigtem oder Flugzeit als verantwortlicher Pilot in vollem Umfang auf die für die Lizenz oder Berechtigung erforderliche Gesamtflugzeit angerechnet.

(ii) Der Absolvent einer durchgehenden Flugausbildung für Linienpiloten hat Anspruch auf die Anrechnung von bis zu 50 Stunden der Instrumentenausbildungszeit als verantwortlicher Pilot auf die zum Erwerb einer Lizenz für Linienpiloten, Berufspiloten und einer mehrmotorigen Musterberechtigung erforderlichen Flugzeit als verantwortlicher Pilot.

(3) Kopilot

(i) Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der als Kopilot tätig ist, hat Anspruch auf die Anrechnung der gesamten Flugzeit als Kopilot auf die für eine höherwertige Lizenz erforderliche Gesamtflugzeit.

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

(b) Anrechnung von theoretischen Kenntnissen

(1) Dem Inhaber einer IR(A) wird die theoretische Ausbildung und theoretische Prüfung für eine IR(H) angerechnet.

(2) Zur Erteilung einer PPL(H) muss der Inhaber einer PPL(A), CPL(A) oder ATPL(A) die Anforderungen gem. Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen.

(3) Zur Erteilung einer CPL(H) muss der Inhaber einer CPL(A) oder ATPL(A) die Anforderungen gem. Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen.

(4) Zur Erteilung einer ATPL(H) muss der Inhaber einer ATPL(A) die Anforderungen gem. Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050 erfüllen.

(5) Die Anrechnungen unter (b)(2), (b)(3) und (b)(4) sollen auch für Bewerber gelten, die die theoretische Prüfung in allen Gegenständen, die für die Erteilung der jeweiligen Lizenz für Flugzeuge relevant sind, bestanden haben, vorausgesetzt, dass der Gültigkeitszeitraum gem. JAR-FCL 1.495 eingehalten wurde.

(6) Dem Bewerber, der die theoretische Prüfung für einen ATPL(H) bestanden hat, werden die theoretischen Anforderungen für den PPL(H) und CPL(H) erlassen.

(7) Dem Bewerber, der die theoretische Prüfung für einen CPL(H) bestanden hat, werden die theoretischen Anforderungen für den PPL(H) erlassen.

(8) Dem Bewerber, der die relevante theoretische Prüfung für den CPL(H) oder IR(H) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse gem. Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050 anerkannt.

(9) Dem Bewerber, der die theoretische Prüfung für den CPL(H) nach einem früheren Stand der JAR-FCL 2 bis einschließlich Berichtigung 3 bestanden hat, werden die theoretischen Anforderungen für den ATPL(H) anerkannt.

(10) Dem Inhaber einer CPL(H), die nach einem früheren Stand der JAR-FCL 2 bis einschließlich Berichtigung 3 erworben wurde, werden die theoretischen Anforderungen für den ATPL(H) anerkannt.

(11) Dem Inhaber einer CPL(H) mit IR(H), die nach einem früheren Stand der JAR-FCL 2 bis einschließlich Berichtigung 3 erworben wurde, werden die theoretischen Anforderungen für den ATPL(H) mit IR(H) anerkannt.

JAR-FCL 2.055 Zivilluftfahrerschulen

(Siehe Anhang 1a, 1b, 1c und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055)

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.055)

(a)

(1) Genehmigte Zivilluftfahrerschulen für Flugausbildung (Flight Training Organisations/FTOs) mit ständiger Hauptniederlassung im Inland, die Ausbildungen zum Erwerb von Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Behörde 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-Mitgliedstaaten durchgeführt werden (siehe auch Anhang 1b zu JAR-FCL 2.055).

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

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

(ii)

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

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

(C) die Genehmigung durch die zuständige Behörde in Übereinstimmung mit einem Verwaltungsverfahren erfolgt, das den Anforderungen des LFG und dieser Verordnung genügt.

(b)

(1) Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen (Type Rating Training Organisations/TRTOs) mit Sitz in einem JAA-Mitgliedstaat, die Ausbildungen zum Erwerb von Musterberechtigungen anbieten möchten, erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, von der zuständigen Behörde 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-Mitgliedstaaten erhalten, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen der JAR-FCL, eine Genehmigung von der zuständigen Behörde 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) Zivilluftfahrerschulen, die nur Ausbildung für die Erlangung eines Privatpilotenscheines im Inland anbieten, müssen für diesen Zweck bei der zuständigen Behörde gemäß § 45 LFG registriert sein.

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

(a) 60-64 Jahre

Unbeschadet der Bestimmung des § 25 Abs. 3 darf der Inhaber einer Pilotenlizenz nach Vollendung des 60. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Hubschraubern bei der gewerblichen Beförderung eingesetzt werden, es sei denn:

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

(2) der andere Pilot oder die anderen Piloten haben das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet.

(b) 65 Jahre

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Hubschraubern bei der gewerblichen Beförderung eingesetzt werden.

(c) Die zuständige Behörde hat in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen, inwiefern in JAA-Mitgliedstaaten von (a) und (b) abweichende Bestimmungen in Geltung sind.

JAR-FCL 2.065 Ausstellerstaat der Lizenz

(a) Der Bewerber hat der zuständigen Behörde die ordnungsgemäße Erfüllung aller Anforderungen für die Erteilung einer Lizenz nachzuweisen. Diese gilt als zuständige Behörde des „Ausstellerstaates der Lizenz“ (siehe JAR-FCL 2.010 (c)).

(b) Unter Bedingungen, die von der zuständigen Behörde mit der Behörde eines JAA-Mitgliedstaates vereinbart werden, kann ein Bewerber, der seine Ausbildung im Zuständigkeitsbereich einer solchen ausländischen Behörde begonnen hat, die Ausbildung im Wirkungsbereich der zuständigen Behörde beenden.

Diese Vereinbarung kann enthalten:

(1) die theoretische Ausbildung und Theorieprüfungen;

(2) flugmedizinische Untersuchung und Beurteilung;

(3) den praktischen Teil der Flugausbildung und praktische Prüfungen,

Die betroffenen Behörden haben bezüglich des Ausstellerstaates der Lizenz übereinzustimmen.

(c) Weitere mit einer Lizenz verbundene Berechtigungen können in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der JAR-FCL in jedem JAA-Mitgliedstaat erworben werden und werden von der zuständigen Behörde des Ausstellerstaates der Lizenz in diese eingetragen.

(d) Als administrative Erleichterung für den Inhaber einer gemäß den Bestimmungen der JAR-FCL ausgestellten ausländischen Lizenz kann dieser zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel bei einer Verlängerung, bei der zuständigen Behörde beantragen, dass die Zuständigkeit für die Lizenz auf die zuständige Behörde übertragen wird, vorausgesetzt, dass der Inhaber der Lizenz im Inland in einem Arbeitsverhältnis steht oder seinen Wohnsitz dort hat (JAR-FCL 2.070). Die zuständige Behörde tritt

dann an die Stelle der zuständigen Behörde des Ausstellerstaates der Lizenz und übernimmt die Verantwortung für die Ausstellung der Lizenz gemäß Buchstabe (a).

(e) Der Bewerber darf immer im Besitz nur einer gemäß dieser Verordnung ausgestellten Lizenz (H) und eines Tauglichkeitszeugnisses gemäß Anlage 2 (JAR-FCL 3) sein.

JAR-FCL 2.070 Haupt-Wohnsitz

Als Haupt-Wohnsitz 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 Pilotenlizenzen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075)

Form und Inhalt einer Lizenz gemäß JAR-FCL 2 sind folgendermaßen festgelegt:

(a) Inhalt

Die Ordnungsnummer steht stets in Verbindung mit der Bezeichnung. Bei den Eintragungen unter I bis XI handelt es sich um unveränderliche Eintragungen. Die Eintragungen unter XII bis XIV sind veränderliche Eintragungen, die auf einem gesonderten Beiblatt enthalten sein können. Jedes Beiblatt muss eindeutig 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 und/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 Auflagen, 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, Muster, Lehrberechtigung 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 gegebenenfalls Eintragungen über Sprachkenntnisse (siehe § 119a, JAR-FCL 2.005(b)(5));

(IVa) Sonstige zweckdienliche Angaben.

(b) Material

Das Papier oder sonstiges verwendetes 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 Behörde eindeutig kenntlich gemacht.

(c) Farbe

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

(d) Sprache

Lizenzen sind in deutscher und in englischer Sprache auszustellen und gegebenenfalls auch in weiteren Sprachen nach Ermessen der zuständigen Behörde.

JAR-FCL 2.080 Aufzeichnung von Flugzeiten

(a) Piloten haben ein Flugbuch gemäß § 118 in Verbindung mit Anlage 6 zu führen in das Angaben zu allen Flügen einzutragen sind. Angaben zu Flügen, die nach den Bestimmungen von JAR-OPS 3 durchgeführt werden, können auch in geeigneter rechnergestützter Form aufgezeichnet werden und sind vom Luftfahrtunternehmen aufzubewahren. In diesem Fall hat das Luftfahrtunternehmen die Aufzeichnungen über alle Flüge, die ein Pilot durchgeführt hat, einschließlich Unterschiedsschulungen und Vertrautmachungen, auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

(b) Folgende Angaben sind aufzuzeichnen:

(1) Angaben zur Person: Name und Anschrift des Inhabers

(2) Für jeden Flug:

(i) Name des verantwortlichen Piloten

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

(iii) Startflugplatz sowie Abflug- und Ankunftszeit (Zeiten als Blockzeiten in koordinierter Weltzeit (Universal Time Coordinated/UTC))

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

(v) einmotorig oder mehrmotorig (single-engine/SE, multi-engine/ME)

(vi) Gesamtdauer des Fluges

(vii) Gesamtflugzeit

(3) Für jede Schulung im Flugsimulator oder Flug- und Navigationsverfahrenübungsgerät (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 (Pilot in Command/PIC) einschließlich Alleinflugzeit, Ausbildungszeit als verantwortlicher Pilot (Student Pilot in Command/SPIC) und Flugzeit als verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (Pilot-in-Command Under Supervision/PICUS)

(ii) Kopilot/Co-Pilot

(iii) Ausbildungs- oder Übungszeit mit Lehrberechtigtem/Dual

(iv) Lehrberechtigter/Prüfer (Instructor/Examiner)

(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 nach Instrumentenflugregeln führt.

(5) Betriebsbedingungen

(i) Nachtflüge

(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, als Flugzeit als verantwortlicher Pilot eintragen.

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

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

(iv) Der Inhaber einer Ernennung als Prüfer kann alle Flugzeiten, in denen er einen Pilotensitz einnimmt und als Prüfer auf einem Hubschrauber tätig ist, als 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 als 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 als eine Eintragung zusammengefasst werden.

(2) Flugzeit als Kopilot

Der Inhaber einer Pilotenlizenz, der die Funktion eines Kopiloten auf einem Hubschrauber mit zwei Piloten ausübt, kann alle Flugzeiten als Kopilot eintragen.

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(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 und/oder anerkannten Lehrer, der den Bewerber ausgebildet hat, zu bestätigen.

(5) Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht (PICUS)

Vorausgesetzt, dass die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt, kann ein Kopilot Flugzeit als PICUS als verantwortlicher Pilot eintragen, wenn die 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) Ein Lizenzinhaber oder Flugschüler muss auf Verlangen eines Vertreters der zuständigen Behörde sein Flugbuch unverzüglich zur Überprüfung vorlegen.

(2) Ein Flugschüler muss sein Flugbuch als Nachweis für die Flugaufträge durch den Lehrberechtigten auf allen Allein-Überlandflügen mitführen.

(e) Nicht Bestandteil der Bestimmungen (siehe Anleitung in Anlage 6).

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005

Mindestanforderungen für die Erteilung von Lizenzen/Anerkennungen gemäß JAR-FCL auf der Grundlage nationaler Lizenzen/Anerkennungen, die von JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden

(Siehe JAR-FCL 2.005(b)(3))

1. Pilotenlizenzen

Eine entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung idF. BGBl. II Nr. 79/2008 am 14. März 2009 gültige oder ruhende Pilotenlizenz (nationale Lizenz) 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) der zuständigen Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 3 und JAR-FCL nachweisen;

(ii) für eine PPL(H) der zuständigen Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte der JAA - Bestimmungen nachweisen;

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

(d) die Anforderungen an Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllen:

	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR – FCL - Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) mit gültiger IR(H)	>1000 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Keine	ATPL(H) mit IR(H)	nicht zutreffend	(a)
ATPL(H) ohne IR(H) Berechtigung	>1000 als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Keine	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) mit gültiger IR(H)	>1000 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Keine	ATPL(H) mit IR(H) und einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Befähigungs-nachweis als PIC gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 Ziffern 1 bis 15	(c)
ATPL(H) ohne IR(H) Berechtigung	>1000 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Keine	ATPL(H) mit einer Musterberechtigung beschränkt auf Kopilot	Befähigungs-nachweis als PIC gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 Ziffern 1 bis 15	(d)
ATPL(H) mit gültiger IR(H)	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß JAR-FCL 2.470	wie unter (4)(c)	wie unter (5)(c)	(e)
ATPL(H) ohne IR(H) Berechtigung	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	wie unter (3)(e)	wie unter (4)(d)	wie unter (5)(d)	(f)

	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR – FCL - Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) mit einer im Ausstellerstaat der Lizenz bestandenen theoretischen ATPL(H)-Prüfung gemäß ICAO	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	(i)Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470; (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250(a)	CPL/IR(H) mit JAR-FCL ATPL(H) Theoriekredit	nicht zutreffend	(g)
CPL(H)IR	>500 auf Hubschraubern mit zwei Piloten	(i)Bestandene theoretische JAR-FCL ATPL(H) Prüfung im Ausstellerstaat der Lizenz* (siehe Anmerkung unter der Tabelle) (ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250(a)	CPL/IR(H) mit JAR-FCL ATPL(H) Theoriekredit	nicht zutreffend	(h)
CPL/IR(H)	>500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(H) mit Muster-berechtigungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind	Erwerb der Muster-berechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 2.240	(i)
CPL/IR(H)	<500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470	wie (4)(i)	Erwerb der Muster-berechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 2.240	(j)
CPL(H)	>500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugqualifikation, soweit zutreffend	CPL(H) mit Musterberechti-gungen, die auf Hubschrauber mit einem Piloten beschränkt sind	Erwerb der Musterberechti-gung für Hubschrauber mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 2.240	(k)
CPL(H)	<500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugquali-fikation, soweit zutreffend, Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gem. Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470	wie (4)(k)	Erwerb der Musterberechti-gung für Hubschrauber mit zwei Piloten gemäß JAR-FCL 2.240	(l)

	Flugerfahrung (in Stunden)	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR – FCL - Lizenz und Einschränkungen (soweit zutreffend)	Aufhebung der Einschränkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(H)	≥ 75 nach Instrumentenflug-regeln	Nachtflugquali-fikation, sofern die Qualifikation nicht in der Instrumentenflug-berechtigung enthalten ist	PPL/IR(H) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen über Flugplanung und Flugleistung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470	(m)
PPL(H)	≥ 75 auf Hubschraubern	Nachweis über den Gebrauch von Funknavigations-hilfen	PPL(H)		(n)

*Inhaber einer CPL, die bereits im Besitz einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten sind, müssen zuvor keine theoretische ATPL-Prüfung abgelegt haben wenn sie weiterhin auf dem gleichen Hubschraubermuster tätig sind. Dabei erfolgt jedoch keine Anrechnung auf die theoretische ATPL-Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz gemäß JAR-FCL. Für den Erwerb einer Berechtigung für einen weiteren Hubschrauber mit zwei Piloten, müssen sie eine theoretische JAR-FCL ATPL-Prüfung im Ausstellerstaat bestehen.

2. Lehrberechtigungen

Nationale Berechtigung oder Rechte	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	wie für die entsprechende Berechtigung gemäß JAR-FCL 2 (H) gefordert	Nachweis von Kenntnissen über die relevanten Abschnitte von JAR-FCL 2 (Hubschrauber) und JAR-OPS wie in AMC FCL 2.005 und 2.015 festgelegt	FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

*Lehrberechtigten aus JAA - Mitgliedstaaten, die alle oben aufgeführten Anforderungen erfüllen, um ihre Lehrberechtigung durch eine JAR – FCL - Berechtigung zu ersetzen, denen die entsprechenden JAR-FCL - Lizenzen /Berechtigungen jedoch aufgrund der aktuellen Implementierungsphase, in der sich der Ausstellerstaat der Lizenz befindet, nicht ausgestellt werden können, kann gestattet werden, trotzdem für den Erwerb von JAR – FCL - Lizenzen und/oder Berechtigungen auszubilden.

3. SFI-Berechtigung (Synthetic Flight Instructor/SFI)

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

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1000 Stunden als Pilot auf MPH	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedstaat oder Nicht-Mitgliedstaates erteilten beruflichen Lizenz, die den Anforderungen der	SFI(H)

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
		zuständigen Behörde genügt (ii) Abschluss der Flugsimulatorausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	
SFI(H)	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt	Abschluss der Flugsimulatorausbildung des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen, einschließlich MCC	SFI(H)

Diese Anerkennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Jede weitere Verlängerung der Anerkennung unterliegt danach der Erfüllung der Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.415.

4. STI- Berechtigung (Synthetic Training Instructor/ STI)

Eine von einem JAA-Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften dieses Staates erteilte STI-Berechtigung kann durch eine Berechtigung gemäß JAR-FCL ersetzt werden, sofern der Inhaber die Anforderungen an die Flugerfahrung und alle weiteren, in der nachfolgenden Tabelle genannten Anforderungen erfüllt:

Nationale Berechtigung	Erfahrung	Weitere Anforderungen	Ersetzt durch JAR-FCL-Berechtigung
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 Stunden als Pilot auf SPH	(i) ist oder war im Besitz einer von einem JAA-Mitgliedstaat oder Nicht-Mitgliedstaates erteilten beruflichen Lizenz, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt (ii) eine Befähigungsüberprüfung in einem FSTD entsprechend der beabsichtigten Ausbildung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240	STI(H)
STI(H)	3 Jahre fortlaufende Erfahrung als SFI, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt	eine Befähigungsüberprüfung in einem FSTD entsprechend der beabsichtigten Ausbildung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240	STI(H)

Diese Anerkennung gilt für einen Zeitraum von längstens drei Jahren. Jede weitere Verlängerung der Anerkennung unterliegt danach der Erfüllung der Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.360F.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.010

Anforderungen an Sprachkenntnisse für den Sprechfunkverkehr

(Siehe JAR-FCL 2.010(a)(4))

1. Die Anforderungen an die Sprachkenntnisse gelten gemäß § 119a sowohl für den Gebrauch von Phraseologien als auch für normale Sprache.

2. Zur Erfüllung der Anforderungen an die Sprachkenntnisse gemäß § 119a in Verbindung mit Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) muss der Antragsteller für eine Lizenz oder Lizenzinhaber in einer Weise, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt, die Fähigkeit nachweisen:

(a) sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch mit einem anwesendem Gesprächspartner wirksam zu kommunizieren,

(b) zu allgemeinen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen präzise und deutlich zu kommunizieren,

(c) geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen (z.B. zur Überprüfung, Bestätigung oder Verdeutlichung von Informationen) in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden,

(d) die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der er ansonsten vertraut ist, erfolgreich und mit relativer Leichtigkeit zu handhaben und

(e) einen Dialekt oder mit einem Akzent zu sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird

3. Die Sprachkenntnisse sind gemäß § 119a in regelmäßigen Abständen, die von der zuständigen Behörde festgelegt werden zu überprüfen.

4. Die Art der Bewertung und Überprüfung legt gemäß § 119a die zuständige Behörde fest.

5. Die zuständige Behörde kann bei der Überprüfung und Bewertung von Sprachkenntnissen gemäß § 119a Bewertungsstellen für Sprachkenntnisse heranziehen. Die §§ 52ff. AVG sind anzuwenden.

6. Wo die oben angeführte Sprachprüfung den Erfordernissen von § 119a in Verbindung mit Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) entspricht, kann sie zum Zwecke der Erweiterung des entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß den Bestimmungen des Funker-Zeugnisgesetzes 1998 dienen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.010

Einstufungsskala für Sprachkenntnisse

(Siehe JAR-FCL 2.010(a)(4))

Die Einstufung der Sprachkenntnisse von Piloten hat gemäß den Bestimmungen der Anlage 9 zu erfolgen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015

Mindestanforderungen für die Anerkennung von Pilotenlizenzen, die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden

(Siehe JAR-FCL 2.015)

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

Lizenzen für entgeltliche Beförderung und andere berufliche Tätigkeiten

2. Eine von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat gemäß ICAO Anhang 1 erteilte Pilotenlizenz kann unter bestimmten Bedingungen von der zuständigen Behörde für den Einsatz auf inländischen 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 Behörde ausreichende Kenntnisse über die relevanten Abschnitte von JAR-OPS 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-Mitgliedstaat für erforderlich hält; und

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

Lizenz	Flugerfahrung	Bedingung für die Anerkennung	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) mit IR Berechtigung	>1000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten im VFR und IR Betrieb	(a)
ATPL(H) ohne IR Berechtigung	>1000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als PIC bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten im VFR Betrieb	(b)
ATPL(H) mit IR Berechtigung	>1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten im VFR und IR Betrieb	(c)
ATPL(H) ohne IR Berechtigung	>1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten im VFR Betrieb	(d)
CPL(H)/IR*	>1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten	Einsatz als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten	(e)
CPL(H)/IR	>1000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit zwei Piloten seit dem Erwerb der Instrumentenflugberechtigung	Einsatz als PIC bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit einem Piloten	(f)
CPL(H)	>700 Stunden auf Hubschraubern, außer den gemäß JAR-27/29 zugelassenen, einschließlich 200 Stunden der Tätigkeit, für die eine Anerkennung beantragt wird, davon 50 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate	Andere Tätigkeiten außer der gewerblichen Beförderung	(g)

*Inhaber einer CPL/IR für Hubschrauber mit zwei Piloten müssen vor der Anerkennung die Kenntnisse der ATPL gemäß ICAO nachweisen.

Lizenzen für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung

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

(a) die praktische Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung gemäß Anhang 1 und 3 zu JAR-FCL 2.240;

(b) der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit Abschnitt J nachweisen, dass er im Gegenstand Nr. 050 10 03 01 Luftrecht und Flugwetterschlüssel, Gegenstand Nr. 030 00 00 00 Flugplanung und Flugleistung (IR) sowie Gegenstand Nr. 040 00 00 00 menschliches Leistungsvermögen, ausreichende Kenntnisse in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 erworben hat;

(c) ausreichende Kenntnisse in 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 JAR-FCL 3.355 (b) erfüllen;

(e) ein entsprechendes Funkerzeugnis gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 besitzen,

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

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

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.015

Umschreibung von PPL(H), die von Nicht-JAA-Mitgliedstaaten erteilt wurden, in PPL(H) gemäß JAR-FCL

(Siehe JAR-FCL 2.015(c)(2))

Für die Umschreibung einer von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erteilten Privatpilotenlizenz (H) in eine JAR-FCL-Lizenz (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 Behörde genügt;

(d) die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Anforderungen an die Flugerfahrung erfüllen:

Nationale Lizenz	Flugerfahrung	Weitere JAR-FCL-Anforderungen
Aktuelle und gültige nationale PPL(H) gemäß ICAO	100 Stunden als Pilot auf Hubschraubern	(a) Bestandene schriftliche Prüfung in den Gegenständen 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 und Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135
		(c) Erfüllung der entsprechenden Anforderungen des Abschnitts F

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.015

Anerkennung von Pilotenlizenzen aus Nicht–JAA-Staaten für spezifische Aufgaben mit einer zeitlichen Einschränkung

(siehe JAR-FCL 2.015)

(siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015)

Zeitlich limitierte Anerkennung/Genehmigung einer Pilotenlizenz(H) für Piloten eines Hubschrauberherstellers

1. Eine Pilotenlizenz, die nach ICAO Anhang 1 von einem Nicht-JAA-Staat ausgestellt wurde, einschließlich einer von diesem Staat erteilten Instrumentenflug-, Fluglehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer, kann von einem JAA-Mitgliedstaat für maximal ein Jahr unter bestimmten Voraussetzungen anerkannt oder genehmigt werden, um Demonstrations-, Einsatz-, Überführungs- oder Testflüge auf einem Hubschrauber, der in dem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist, zu ermöglichen. Wenn eine Erlaubnis unter den Vorgaben dieses Anhanges anerkannt wird, kann der Erlaubnisinhaber von den Anerkennungsvoraussetzungen, wie sie für eine Nicht -JAA Lizenz in der Anhang 1 zu JAR-FCL 2.015 enthalten sind, unter folgenden Voraussetzungen befreit werden:

Um für die Anerkennung einer derartigen Lizenz in Frage zu kommen, muss der Inhaber:

(a) im Besitz einer entsprechenden Lizenz, eines Tauglichkeitszeugnisses, einer Musterberechtigung und Qualifikation einschließlich Fluglehrberechtigung oder Anerkennung als Prüfer sein, die in dem Nicht – JAA - Staat für die vorgesehene Aufgabe erforderlich ist und

(b) von einem Hubschrauberhersteller oder einer TRTO, die Ausbildung im Auftrag eines Hubschrauberherstellers durchführt, beschäftigt sein und

(c) darauf beschränkt werden, Ausbildung und Prüfung für die erstmalige Erteilung von Musterberechtigungen, Aufsicht über die ersten Linienflüge der Piloten eines Luftfahrtunternehmers, Auslieferungs- oder Überführungsflüge, Demonstrationsflüge für den erstmaligen Linieneinsatz oder Testflüge durchzuführen.

2. Wenn Linienflüge durchgeführt oder überwacht werden, muss der Pilot auch die von der Behörde des Eintragungsstaates festgelegten Anforderungen gemäß JAR-OPS erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen - Lehrplan für die ergänzende Ausbildung und Prüfungsanforderungen

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

Für die Erteilung eines PPL(H) muss der Inhaber einer Lizenz für Flugzeuge die theoretische Prüfung PPL(H) für das theoretische Wissen für PPL(H) in den folgenden Gegenständen bestehen, wobei die Einzelheiten des Lehrplanes von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen sind:

Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse; Flugleistung und Planung; flugbetriebliche Verfahren und Aerodynamik.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines CPL(H) – Ergänzende Ausbildung und Prüfungsanforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.250(b)(3)

Ein Bewerber soll ergänzende theoretische Ausbildung in einem genehmigten Ausbildungslehrgang einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) entsprechend den nachstehenden Gegenständen nachweisen:

Gegenstand 021: ZELLE UND SYSTEME, ELEKTRIK, TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	
INDEX	**THEMA**
021 02 00 00	Zelle
021 04 00 10	Fahrwerk- Kufenlandegestell/Räder, Reifen, Bremsen
021 05 00 00	Steuerorgane
021 06 00 00	Pneumatische Systeme – Druck- und Klimaanlage
021 11 00 00	Turbinentriebwerke
021 13 00 00	Sauerstoffausrüstung
021 14 00 00	verschiedene Hubschraubersysteme
021 15 00 00	Rotorkopf
021 16 00 00	Untersetzungsgetriebe
021 17 00 00	Rotorblätter
Gegenstand 022: INSTRUMENTIERUNG (H)	
INDEX	**THEMA**
022 02 00 00	Luftdatenmessung
022 07 00 00	Hubschrauber-Autopiloten
022 12 00 00	Warnsysteme, Annäherungssysteme (GPWS,CAS)
022 13 00 00	integrierte Instrumente – elektronische Anzeigen
022 14 00 00	Wartung, Überwachung und Aufzeichnungssysteme
Gegenstand 030: FLUGLEISTUNG UND PLANUNG	
INDEX	**THEMA**
031 00 00 00	Beladung und Schwerpunkt – Hubschrauber
031 01 00 00	Zweck der Beladung- und Schwerpunktberechnung
031 02 00 00	Beladung
Gegenstand 033: FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG	
INDEX	**THEMA**
033 03 00 00	Kraftstoffplanung
Gegenstand 034: FLUGLEISTUNG - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
034 01 00 00	Allgemein
034 02 00 00	Leistungsklasse 3 – Nur einmotorige Hubschrauber
034 03 00 00	Leistungsklasse 2
034 05 00 00	Leistungsklasse 1 – Nach JAR – 29 zugelassene Hubschrauber
Gegenstand 070: FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
071 01 00 00	Allgemeine Anforderungen
071 02 00 00	Spezielle betriebliche Verfahren und Gefahren (Allgemeine Aspekte)

071 03 00 00	Hubschrauber – Notverfahren
Gegenstand 082: AERODYNAMIK - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
082 01 00 00	Unterschall Aerodynamik
082 02 00 00	Schallnahe Aerodynamik und Kompressibilitätseffekt
082 03 00 00	Hubschraubermuster
082 04 00 00	Hauptrotor Aerodynamik
082 05 00 00	Hauptrotormechanik
082 06 00 00	Heckrotor
082 07 00 00	Gleichgewicht, Stabilität und Kontrolle
082 08 00 00	Hubschrauber-Flugmechanik

Der Bewerber soll einen Kenntnisstand entsprechend dem Inhaber einer CPL(H) nachweisen und soll die Anforderungen gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) Abschnitt J erfüllen.

Der Bewerber muss eine ergänzende theoretische Prüfung in den folgenden Gegenständen Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung und Aerodynamik (Hubschrauber) wie folgt bestehen:

a) die Prüfungen in den Gegenständen Flugleistung und Aerodynamik (Hubschrauber) sind wie in JAR-FCL 2.470(b) festgelegt.

b) die Prüfungen in den Gegenständen Zelle und Systeme, Elektrik, Triebwerke, Notausrüstung, Instrumente, Beladung und Schwerpunkt, Flugplanung und Überwachung sowie flugbetriebliche Verfahren haben die Themen wie im oben angeführten Lehrplan festgelegt abzudecken.

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.050

Anrechnung von theoretischen Kenntnissen für die Erteilung eines ATPL(H) – Ergänzende Ausbildung und Prüfungsanforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.250(b)(4)

Ein Bewerber soll ergänzende theoretische Ausbildung in einem genehmigten Ausbildungslehrgang einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) entsprechend den nachstehenden Gegenständen nachweisen:

Gegenstand 021: ZELLE UND SYSTEME, ELEKTRIK, TRIEBWERK, NOTAUSRÜSTUNG	
INDEX	**THEMA**
021 02 00 00	Zelle
021 04 00 10	Fahrwerk-Kufenlandegestell/Räder, Reifen, Bremsen
021 05 00 00	Steuerorgane
021 06 00 00	Pneumatische Systeme – Druck- und Klimaanlage
021 11 00 00	Turbinentriebwerke
021 13 00 00	Sauerstoffausrüstung
021 14 00 00	verschiedene Hubschraubersysteme
021 15 00 00	Rotorkopf
021 16 00 00	Untersetzungsgetriebe
021 17 00 00	Rotorblätter
Gegenstand 022: INSTRUMENTIERUNG (H)	
INDEX	**THEMA**
022 02 00 00	Luftdatenmessung
022 07 00 00	Hubschrauber-Autopiloten
022 12 00 00	Warnsysteme, Annäherungssysteme (GPWS,CAS)
022 13 00 00	integrierte Instrumente – elektronische Anzeigen
022 14 00 00	Wartung, Überwachung und Aufzeichnungssysteme
Gegenstand 030: FLUGLEISTUNG UND PLANUNG	
INDEX	**THEMA**
031 00 00 00	Beladung und Schwerpunkt – Hubschrauber
031 01 00 00	Zweck der Beladung- und Schwerpunktberechnung
031 02 00 00	Beladung
Gegenstand 033: FLUGPLANUNG UND ÜBERWACHUNG	
INDEX	**THEMA**
033 03 00 00	Kraftstoffplanung
Gegenstand 034: FLUGLEISTUNG - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
034 01 00 00	Allgemein
034 02 00 00	Leistungsklasse 3 – Nur einmotorige Hubschrauber
034 03 00 00	Leistungsklasse 2
034 05 00 00	Leistungsklasse 1 – Nach JAR – 29 zugelassene Hubschrauber
Gegenstand 070: FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
071 01 00 00	Allgemeine Anforderungen
071 02 00 00	Spezielle betriebliche Verfahren und Gefahren (Allgemeine Aspekte)

071 03 00 00	Hubschrauber-Notverfahren
Gegenstand 082: AERODYNAMIK - HUBSCHRAUBER	
INDEX	**THEMA**
082 01 00 00	Unterschall Aerodynamik
082 02 00 00	Schallnahe Aerodynamik und Kompressibilitätseffekt
082 03 00 00	Hubschraubermuster
082 04 00 00	Hauptrotor Aerodynamik
082 05 00 00	Hauptrotormechanik
082 06 00 00	Heckrotore
082 07 00 00	Gleichgewicht, Stabilität und Kontrolle
082 08 00 00	Hubschrauber-Flugmechanik

Der Bewerber soll einen Kenntnisstand entsprechend dem Inhaber einer ATPL(H) nachweisen und soll die Anforderungen gemäß den Bestimmungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) Abschnitt J erfüllen.

Der Bewerber muss eine ergänzende theoretische Prüfung in den folgenden Gegenständen Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung und Aerodynamik (Hubschrauber) wie folgt bestehen:

a) die Prüfungen in den Gegenständen Flugleistung und Aerodynamik (Hubschrauber) sind wie in JAR-FCL 2.470(a) festgelegt.

b) die Prüfungen in den Gegenständen Zelle und Systeme, Elektrik, Triebwerke, Notausrüstung, Instrumente, Beladung und Schwerpunkt, Flugplanung und Überwachung sowie flugbetriebliche Verfahren haben die Themen wie im oben angeführten Lehrplan festgelegt abzudecken.

Anhang 4 zu JAR-FCL 2.050

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

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

1. Dem Bewerber für eine IR(H), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL(H) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie

2. Dem Bewerber für eine CPL(H), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine IR(H) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie

3. Dem Bewerber für eine ATPL(H) oder dem Bewerber für eine ATPL(H) mit IR(H), der die entsprechende theoretische Prüfung für eine CPL(H) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Flugleistung (Hubschrauber)
- Aerodynamik (Hubschrauber)
- VFR Sprechfunkverfahren

4. Dem Bewerber für eine ATPL(H) mit IR(H), der die entsprechende Prüfung für eine ATPL(H) bestanden hat, werden die theoretischen Kenntnisse für die folgenden Gegenstände angerechnet:

- Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse - Zelle/ Systeme/ Triebwerke
- Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse – Instrumentierung
- Beladung und Schwerpunkt
- Flugleistung (Hubschrauber)
- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie
- Allgemeine Navigation
- Aerodynamik (Hubschrauber)
- VFR Sprechfunkverfahren

Anhang 1a zu JAR-FCL 2.055

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

(Siehe JAR-FCL 2.055)

EINFÜHRUNG

1. Ein Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Flugausbildung und/oder eine Ausbildung in 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 Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Genehmigung nur, wenn

(a) die Behörde die JAR-FCL-Anforderungen durchsetzen kann und

(b) die FTO alle Anforderungen dieser Anlage (JAR-FCL 2) erfüllt.

Dieser Anhang enthält Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung der Genehmigung für eine FTO. Eine FTO muss nur die Anforderungen erfüllen, die sich auf die von ihr angebotene Ausbildung beziehen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3. Eine FTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Behörde die gemäß Ziffer 32 und 33 dieses Anhanges geforderten Betriebs- und Ausbildungshandbücher vorzulegen. Die FTO hat den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Verfahren festzulegen, um die Erfüllung der geltenden Bestimmungen der JAR-FCL sicherzustellen. Diese Verfahren müssen ein Qualitätssystem für die FTO beinhalten, damit Mängel unverzüglich festgestellt und selbständig behoben werden können. Nach 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 Behörde ist nicht verpflichtet, einer FTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten 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 Behörde darstellen.

4. Die FTO hat sämtliche Ausbildungslehrgänge der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

5. Die zuständige Behörde 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 Kontrollbesuch erhält die FTO von der zuständigen Behörde eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

6. Die zuständige Behörde hat gemäß den §§ 47 und 48 LFG vorzugehen, 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 Behörde; dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen hat die FTO die zuständige Behörde zu befragen.

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

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

9. Eine FTO muss der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

Eine FTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Person ernennen, die der zuständigen Behörde glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Bei dieser Person handelt es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer.

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 Behörde nachweisen, 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 Aufgaben kombiniert und je nach Umfang der angebotenen Ausbildung von ein oder zwei Personen in Voll- oder Teilzeitbeschäftigung wahrgenommen werden. Mindestens ein Mitarbeiter muss in Vollzeit tätig sein. In FTOs, die nur theoretischen Unterricht durchführen, können die Aufgaben des Ausbildungsleiters und des Leiters der theoretischen Ausbildung miteinander kombiniert werden. Die ernannte Person muss über solide Führungsqualitäten verfügen und die Anforderungen gemäß Ziffer 19 erfüllen.

12. Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Lehrberechtigten muss hinsichtlich des Umfanges der angebotenen Ausbildung den Anforderungen der zuständigen Behörde genügen.

13. Das Verhältnis der Flugschüler zu den Lehrberechtigten, ohne den Ausbildungsleiter, darf in der Regel nicht mehr als 6:1 betragen. In theoretischen Gegenständen, 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. Er 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 gewesen sein.

LEITER DER PRAKTISCHEN AUSBILDUNG (CFI)

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 höchsten Lizenz für beruflich tätige Piloten sein, für die er ausbildet;

(b) im Besitz der Berechtigung(en) sein, für die er ausbildet;

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

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

LEHRBERECHTIGTE; AUSGENOMMEN ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG 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 Musterberechtigungen; oder

(c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Behörde zur Durchführung besonderer Ausbildungen in der FTO sein (siehe JAR-FCL 2.305).

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

ANERKANNTE LEHRBERECHTIGTE FÜR DIE AUSBILDUNG AN SYNTHETISCHEN FLUGÜBUNGSGERÄTEN

18. Für die Ausbildung in einem 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 Punkt 3 des Anhanges 1 zu JAR-FCL 2.005 sind. Für die Ausbildung in einem Flugsimulator und/oder einem FNPT II müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung (FI(H), IRI(H), TRI(H), TRI(MPH), oder einer Anerkennung SFI(H) oder STI(H) entsprechend dem durchzuführenden Lehrgang sein.

LEITER DER THEORETISCHEN AUSBILDUNG (CGI)

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 CGI 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 Gegenständen 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 Gegenständen 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, praktischen und simulierten Flugausbildung (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) personenbezogene Daten; z. B. Ablauf der Gültigkeitsdauer von flugmedizinischen Zeugnissen, 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 Behörde 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 Vorkehrungen zu treffen, damit Probleme, die während der theoretischen Ausbildung auftreten in der anschließenden praktischen Ausbildung gelöst werden können. Der Inhalt und Ablauf des Ausbildungsprogramms müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde 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 oder denen Autorotationen vorgeführt werden können sowie ein oder mehrere Hubschrauber, die für die Simulation von Instrumentenflugbedingungen und die Durchführung der geforderten Instrumentenflugausbildung und Prüfung in geeigneter Weise ausgerüstet sind.

26. Es dürfen nur Hubschrauber für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Behörde für diesen Zweck genehmigt worden sind. Falls der für die Prüfung eingesetzte Hubschrauber dem für die Ausbildung nach Sicht eingesetzten Simulator nicht entspricht, ist die maximale Anrechnung beschränkt auf die dem Ausbildungsprogramm für FNPT II/III zugeordnete.

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 sowie Autorotationen bis zum Aufsetzen 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 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 einer jeden Piste gesehen werden kann;

(c) eine geeignete elektrische Pistenbefeuerung für die Nachtflugausbildung; und

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

28. Es müssen Orte zur Verfügung stehen für:

- einen Betrieb in schwierigem Gelände (confined area)
- eine Autorotation mit simuliertem Triebwerkausfall
- Hanglandungen

RÄUMLICHKEITEN FÜR DEN FLUGBETRIEB

29. Folgende Räumlichkeiten müssen vorhanden sein:

(a) Ein Flugüberwachungsraum;

(b) Ein Flugvorbereitungsraum mit folgenden Einrichtungen:

- geeigneten aktuellen Luftfahrtkarten;
- aktuellen Informationen des Flugberatungsdienstes;
- aktuellen 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 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 zur Verfügung stehen, etc.;

(e) Möblierte Aufenthaltsräume für Lehrberechtigte und Flugschüler.

EINRICHTUNGEN FÜR DIE THEORETISCHE AUSBILDUNG

30. 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

31. Ein Flugschüler, der zur Ausbildung angenommen wird, muss im Besitz des vorgeschriebenen flugmedizinischen Zeugnisses für die angestrebte Lizenz sein und die von der zuständigen Behörde genehmigten Aufnahmebedingungen der FTO erfüllen.

AUSBILDUNGS- UND BETRIEBSHANDBUCH

32. Eine FTO hat ein Ausbildungs- und ein Betriebshandbuch zu erstellen und auf aktuellem 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 zuständige Behörde gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase Anforderungen, Zweck und Ziele 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 sachdienliche Informationen liefern, z.B. für Lehrberechtigte, 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-Mitgliedstaaten

(Siehe JAR-FCL 2.055(a)(1))

(Siehe JAR-FCL 2.030)

(Siehe JAR-FCL 2.485)

FTOs dürfen unter folgenden Voraussetzungen Teile der Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführen:

(a) Vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen dieses Anhangs kann eine Genehmigung erteilt werden. Unter der Voraussetzung, dass die zuständige Behörde die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Überwachung für gegeben hält, wird die Ausbildung auf die durchgehende Ausbildung für ATPL(H) oder Teile dieser Ausbildung beschränkt (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305).

(b) Die Zwischenprüfung im Fach Navigation in Phase 2 der durchgehenden Ausbildung für ATPL(H) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten, der an der Ausbildung des Bewerbers nicht beteiligt war, abgenommen werden, vorausgesetzt, der Lehrberechtigte ist im Besitz einer JAR-FCL-Lizenz, die die Rechte einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (Flight Instructor/FI(H)), soweit zutreffend, beinhaltet. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für CPL(H) der ATPL(H)-Ausbildung von einem örtlich ansässigen Prüfer (H) (Flight Examiner/FE(H)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Ernennung gemäß JAR-FCL 2 Abschnitt I und von der betreffenden FTO völlig unabhängig; es sei denn, die zuständige Behörde hat zu einer anderen Regelung ihre ausdrückliche schriftliche Zustimmung erteilt.

(c) Die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist in einem JAA-Mitgliedstaat nach Festlegung der zuständigen Behörde, die die Ausbildung genehmigt hat, abzulegen. Eine FTO, die eine Ausbildung für die Instrumentenflugberechtigung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten anbietet, muss im Rahmen dieser Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Inlandes oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Behörde treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ablegt.

(d) Die theoretische ATPL-Ausbildung kann von einer FTO, die eine Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführt, erteilt werden. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb von Lizenzen oder Berechtigungen sind von der zuständigen Behörde durchzuführen (siehe JAR-FCL 2.485). Die Prüfungsvereinbarungen (siehe JAR-FCL 2.030) sind im Hinblick auf die Ausbildung außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten sorgfältig zu berücksichtigen.

(e) Die Ausbildung darf nur unter der direkten Aufsicht eines CFI(H) oder seines ernannten Vertreters, der eine JAR-FCL-Lizenz und eine Lehrberechtigung gemäß Ziffer 15 des Anhanges 1a zu JAR-FCL 2.055 besitzt und bei der Durchführung einer Ausbildung in einem Nicht-JAA-Staat anwesend ist, erfolgen.

Anhang 1c zu JAR-FCL 2.055

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

1. FTOs mit ständiger Hauptniederlassung außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten, die für den Erwerb von JAR-FCL-Lizenzen und zugehörigen Berechtigungen ausbilden möchten, müssen die Genehmigung dieser Lehrgänge bei der zuständigen Behörde beantragen. Die Genehmigung unterliegt folgenden Voraussetzungen:

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

(b) Die zuständige Behörde, 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 auszuüben. Die Kosten und das Verfahren bei Genehmigung und Aufsicht dürfen die zuständige Behörde nicht in unangemessener Weise belasten; und

(c) die zuständige Behörde kann die Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen während des Genehmigungsverfahrens und für die Durchführung von Ausbildungslehrgängen ausreichend sicherstellen.

(d) die nationale Behörde des Nicht-JAA-Mitgliedstaates, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, kann die zuständige Behörde bei dem Genehmigungsverfahren unterstützen und die Aufsicht über die Ausbildungslehrgänge führen, sofern zwischen dem jeweiligen JAA-Staat und Nicht-JAA-Mitgliedstaat eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde.

2. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung, wird der FTO 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-Mitgliedstaaten haben, bedeutet „Durchsetzung und Einhaltung von Rechtsbestimmungen“, dass die zuständige Behörde in der Lage sein muss:

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

(b) Ausbildungsflüge und andere Ausbildungsstandards zu überprüfen, die die zuständige Behörde für notwendig erachtet;

(c) ihre Verantwortung für die Erteilung, Änderung, die Anordnung des Ruhens oder den Widerruf von Genehmigungen in Übereinstimmung mit österreichischem Recht wahrzunehmen.

Die zuständige Behörde kann, vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen mit dem betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaat, in dem die FTO ihre Hauptniederlassung hat, die Verantwortung für die unter Absatz 3(a) aufgeführten Aufgaben auf den Nicht-JAA-Mitgliedstaat 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 Behörde in der Lage sieht, die entsprechende Aufsicht in Übereinstimmung mit den Verfahren der JAA zu führen.

5. Die praktische Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung ist im Inland durchzuführen. FTOs müssen im Rahmen der Ausbildung Vorkehrungen für eine fliegerische Eingewöhnung in die Luftraumstruktur des Inlandes oder in die Luftraumstruktur eines anderen JAA-Mitgliedstaates nach dem Ermessen der zuständigen Behörde treffen, bevor ein Flugschüler die praktische Prüfung für den Erwerb der Instrumentenflugberechtigung mit einem von der genehmigenden Behörde ermächtigten Prüfer ablegt.

6. Die Zwischenprüfung in Navigation in Phase 2 der durchgehenden Ausbildung für ATPL(H) kann von einem örtlich ansässigen Lehrberechtigten (FI(H)), der von der zuständigen Behörde 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 die CPL(H) der durchgehenden ATPL(H)-Ausbildung von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Behörde oder bestimmten und anerkannten Flugprüfer (FE(H)) abgenommen werden, vorausgesetzt, der Prüfer ist im Besitz einer Ernennung gemäß Abschnitt I und von der betreffenden FTO vollständig unabhängig, es sei denn, die zuständige Behörde 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 Behörde 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 Behörde genügen.

9. Nach Abschluss der geforderten Ausbildung kann die praktische Prüfung für die PPL(H) von einem örtlich ansässigen, von der zuständigen Behörde 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 Ausbildung kann in einer FTO durchgeführt werden, die genehmigte Ausbildungen außerhalb von JAA-Mitgliedstaaten durchführt. Die theoretischen Prüfungen für den Erwerb einer Lizenz oder Berechtigung sind von der zuständigen Behörde durchzuführen (siehe JAR-FCL 2.485).

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055

Zivilluftfahrerschule für Musterberechtigungen (TRTO) 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. Eine TRTO ist eine Organisation, die über Personal und Ausrüstung verfügt und mit geeigneter Infrastruktur eine Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung und/oder eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC-Ausbildung) und/oder eine Ausbildung in synthetischen Flugübungsgeräten und, soweit erforderlich, 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 Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Genehmigung nur, wenn

(a) die Behörde die JAR-FCL Anforderungen durchsetzen kann und

(b) die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt.

Dieser Anhang enthält Bestimmungen für die Erteilung, Verlängerung und Änderung einer Genehmigung für Zivilluftfahrerschulen für Musterberechtigungen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN

3. Eine TRTO, die einen Antrag auf Genehmigung stellt, hat der zuständigen Behörde entsprechend Ziffer 17 und 26-27 dieses Anhangs die Ausbildungs- und Betriebshandbücher einschließlich Qualitätsmanagementsystemen und Beschreibungen ihrer Ausbildungspläne vorzulegen. Nach Vorlage des Antrages, einschließlich vollständiger Unterlagen, wird die TRTO an Ort und Stelle überprüft, um sicherzustellen, dass sie die Bestimmungen dieses Anhangs erfüllt. Vorbehaltlich einer zufrieden stellenden Überprüfung, wird der TRTO zunächst eine Genehmigung für einen Zeitraum von einem Jahr erteilt; eine Verlängerung der Genehmigung kann für weitere Zeiträume von bis zu drei Jahren erteilt werden. Eine zuständige Behörde ist nicht verpflichtet, einer TRTO mit Sitz außerhalb der JAA-Mitgliedstaaten 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 Behörde darstellen.

4. Die TRTO hat sämtliche Lehrgänge der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

5. Die zuständigen Behörde hat gemäß den §§ 47 und 48 LFG vorzugehen, 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 Behörde; dies gilt jedoch nicht für geringfügige Änderungen im täglichen Betriebsablauf. In Zweifelsfällen hinsichtlich der Geringfügigkeit von Änderungen ist die zuständige Behörde zu befragen.

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

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

8.

(a) Eine TRTO muss der zuständigen Behörde nachweisen, dass sie über ausreichende finanzielle Grundlagen verfügt, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen.

(b) Eine TRTO muss eine den Anforderungen der zuständigen Behörde genügende Person ernennen, die der zuständigen Behörde glaubhaft macht, dass ausreichende finanzielle Grundlagen vorhanden sind, um die Ausbildung gemäß den genehmigten Standards durchzuführen. Bei dieser Person handelt es sich um den verantwortlichen Geschäftsführer.

ÜBERPRÜFUNG

9. Nach der ersten Überprüfung führt die zuständige Behörde 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 Flugvorbesprechungen zu gewähren. Nach dem Kontrollbesuch erhält die TRTO von der zuständigen Behörde eine Kopie des Überprüfungsberichtes.

BETRIEBSLEITUNG 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 Behörde genügt. Der Ausbildungsleiter hat sicherzustellen, dass die TRTO die Bestimmungen der JAR-FCL erfüllt. Diese Person trägt die alleinige unmittelbare Verantwortung gegenüber der zuständigen Behörde.

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

LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN

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

(a) im Besitz einer gültigen CPL oder ATPL und der gültigen Berechtigung(en) sein, für die sie ausbilden;

(b) im Besitz einer Lehrberechtigung für die in der/den Ausbildung(en) verwendeten Hubschrauber sein; oder

(c) im Besitz einer Anerkennung der zuständigen Behörde zur Durchführung besonderer Ausbildungen in der TRTO sein (siehe JAR-FCL 2.305).

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

15. Für die Flugausbildung müssen Lehrberechtigte im Besitz einer CPL oder ATPL sein, oder in den drei Jahren vor ihrer ersten Ernennung gewesen sein - ausgenommen SFIs, die im Besitz einer Anerkennung gemäß Punkt 3 zu Anhang 1 zu JAR-FCL 2.005 und STIs , die im Besitz einer Anerkennung gemäß Punkt 4 der Anlage 1 zu JAR-FCL 2.005 sind - und über Erfahrungen als Lehrberechtigter für die entsprechende Ausbildung verfügen. Für den Erwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten und/oder die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung in einem Flugsimulator und/oder FTD und/oder FNPT II/III müssen Lehrberechtigte im Besitz einer Lehrberechtigung TRI(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten sein oder über eine Ernennung 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 eines Lehrganges;

(b) ausführliche Angaben zur theoretischen und praktischen Ausbildung und ggf. zur Ausbildung an einem synthetischen Flugübungsgerät einzelner Lehrgangsteilnehmer; und

(c) personenbezogene Daten 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 Behörde 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 umfassen. 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 für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sein (sofern erforderlich).

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 oder JAR-FCL 2.255 (soweit erforderlich) 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 aktuellem 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 Behörde gewähren. Das Änderungsverfahren ist festzulegen und Änderungen sind sorgfältig zu überwachen.

26. Das Ausbildungshandbuch muss für jede Ausbildungsphase Anforderungen, Zweck und Ziele der Ausbildung 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 sachdienliche Informationen liefern, z.B. für Lehrberechtigte für Musterberechtigungen, Lehrberechtigte für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten, Lehrer für Theorieausbildung, Betriebs- und Instandhaltungspersonal, etc. und folgendes enthalten:

(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 zu JAR-FCL 2.255)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285)

Ausbildungsorganisation

1. Unterrichtsräume müssen entweder in der Hauptniederlassung der Zivilluftfahrerschule oder, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde, 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 Behörde für die Durchführung eines modularen Ausbildungsprogramms 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 Behörde genügt.

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

4. Es bleibt der genehmigten FTO überlassen, ob sie ihre Lehrgänge auf der Grundlage von Vollzeitanwesenheit oder Fernunterricht anbietet. Für alle Gegenstände der modularen Fernlehrgänge muss Direktunterricht vorgesehen werden. Der Direktunterricht muss mindestens 10 % der Gesamtdauer des Lehrganges umfassen.

LEHRBERECHTIGTE

5. Alle Lehrberechtigten müssen mit den Anforderungen des Fernunterrichtsprogramms einschließlich des Qualitätssicherungsprogramms 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 die folgenden Lehrgänge genehmigt:

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

(b) genehmigte Theorie-Vorbereitungslehrgänge für eine erste mehrmotorige Hubschrauber-Musterberechtigung.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.075

Form und Inhalt von Pilotenlizenzen

ALLGEMEINES

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

2. Der Lizenzinhaber hat einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.

3. Flugmedizinische Einschränkungen (z.B. das Tragen von Sehhilfen, etc.) sind in das Tauglichkeitszeugnis einzutragen.

4. Die zuständige Behörde ist in diesem Fall die ausstellende Behörde.

Beispiel für eine im Einklang mit den Regelungen der JAA (§ 41 LFG) ausgestellte Lizenz:

Deckblatt

Bezeichnung der Behörde und Logo (in englischer Sprache und in der Landessprache) PILOTENLIZENZ (in englischer Sprache und in der Landessprache) Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO und den Regelungen von JAR-FCL (in englischer Sprache und in der Landessprache)	Bestimmungen Die Größe einer Seite darf nicht mehr als 1/8 DIN A4 Format betragen

Seite 2

I	**Ausstellerstaat**	Bestimmungen
III	**Lizenznummer**	Die Nummer der Lizenz beginnt immer mit dem/den UN-Länderkennbuchstaben des Ausstellerstaates
IV	**Name und Vorname(n) des Inhabers**	
IVa	**Geburtsdatum** (siehe Anmerkung) **und Geburtsort**	Datumsangaben sind in der allgemeingültigen Form, d.h. Tag/Monat/Jahr vollständig aufzuführen (z.B. 21/01/1995).
V	**Anschrift** Straße, Postleitzahl, Ort	Siehe JAR-FCL 2.070
VI	**Staatsangehörigkeit**	
VII	**Unterschrift des Inhabers**	
VIII	**Ausstellende Behörde** z.B. Die Erteilung dieser CPL(H) erfolgte auf der Grundlage einer ATPL(H), erteilt von ...(Nicht-JAA-Mitgliedstaat).	
X	**Unterschrift der Behörde und Ausstellungsdatum**	
XI	**Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde**	

Seite 3

II	**Art der Lizenz, Datum der Erstausstellung und Länderkennbuchstabe**	Abkürzungen werden gemäß JAR-FCL verwendet (z.B. PPL(H), ATPL(H), etc.) Datumsangaben sind in der allgemeingültigen Form d.h. Tag/Monat/Jahr vollständig aufzuführen (z.B. 21/01/1995)
IX	**Gültigkeit:** Diese Lizenz ist gültig bis ..... Die Rechte der Lizenz dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber ein entsprechendes, gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Gemäß JAR-FCL 2.015(a)(1) ist der Lizenzinhaber berechtigt, die Rechte seiner Lizenz auf Luftfahrzeugen auszuüben, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind. Der Lizenzinhaber hat einen amtlichen Lichtbildausweis mitzuführen.	Die Gültigkeitsdauer der Lizenz beträgt längstens fünf Jahre, beginnend mit dem unter II genannten Datum der Erstausstellung. Dieser Lichtbildausweis wird nicht näher festgelegt; außerhalb des Ausstellerstaates der Lizenz genügt ein Reisepass.
XII	**Sprechfunkberechtigungen:** Der Inhaber dieser Lizenz hat die Fähigkeit nachgewiesen, den Sprechfunkverkehr an Bord eines Luftfahrzeuges in englischer Sprache (oder anderen festgelegten Sprachen) auszuüben.	
XIII	Bemerkungen: z.B. gültig auf im Ausstellerstaat der Lizenz eingetragenen Hubschraubern. Sprachkenntnisse: (Sprache(n))	Platz für sonstige, die Lizenz betreffende Eintragungen, die von der ICAO, EU-Verordnungen/-Vorschriften oder Bestimmungen der JAA gefordert werden. Vorhandene Sprachkenntnisse können einzutragen werden

Seite 4

XII		Bestimmungen
Klasse /Muster/ Instrumentenflug	**Bemerkungen / Einschränkungen**	Diese Seite steht dem Ausstellerstaat für Eintragungen im Anschluss an die Erstausstellung von Berechtigungen oder die Erneuerung von abgelaufenen Berechtigungen zur Verfügung. Eintragungen über Erstausstellungen und Erneuerungen von Berechtigungen werden stets von der zuständigen Behörde vorgenommen. Betriebliche Einschränkungen werden in die Rubrik Bemerkungen/Einschränkungen neben dem jeweiligen eingeschränkten Recht eingetragen, (z.B. praktische Prüfung für Instrumentenflug mit Kopilot durchgeführt, Ausbildungsrechte auf ein bestimmten Luftfahrzeugmuster Eingeschränkt. Medizinische Einschränkungen (z.B. gültig nur für Tätigkeit als Kopilot) werden gemäß den Eintragungen im Tauglichkeitszeugnis hier vermerkt.
Fluglehrer		

Seiten 5,6 und 7

Bei der Durchführung von Befähigungsüberprüfungen zur Verlängerung von Muster- und Instrumentenflugberechtigungen stehen diese Seiten dem Prüfer, der die Befähigungsüberprüfungen abnimmt, für Eintragungen in die Lizenz zur Verfügung. Ersatzweise können Eintragungen über die Verlängerung von Berechtigungen nach den Bestimmungen des jeweiligen JAA-Mitgliedstaates auch nur von dieser vorgenommen werden.

Umfasst eine auf einem mehrmotorigen Hubschrauber durchgeführte Befähigungsüberprüfung auch eine Prüfung im Instrumentenflug, verlängert sich dadurch auch die Instrumentenflugberechtigung (mit Einschränkungen, falls vorhanden). Wird bei einer Befähigungsüberprüfung keine Prüfung im Instrumentenflug durchgeführt und lassen sich Instrumentenflugrechte, die auf anderen Hubschraubern in Befähigungsüberprüfungen erworben wurden, nicht entsprechend übertragen, vermerkt der Prüfer hinter der Verlängerung dieser Berechtigung den Zusatz „VFR“ (Visual Flight Rules).

Ruhende Berechtigungen sind von der zuständigen Behörde spätestens fünf Jahre nach der letzten Verlängerung aus der Lizenz zu entfernen.

XII

Berechtigung	Datum der Prüfung	Gültig bis	Prüfer Ernennungsnr.	Unterschrift des Prüfers

Jede Seite bietet Platz für zehn Eintragungen über die Erstausstellung und Verlängerung von Berechtigungen.

Seite 8

Abkürzungsverzeichnis	

Abschnitt B - Flugschüler (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.085 Anforderungen

(a) Ein Flugschüler, der eine Lizenz oder Berechtigung gemäß § 25 anstrebt, hat über einen Flugschülerausweis gemäß § 12 zu verfügen.

(b) Der Flugschüler darf ohne Zustimmung 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 hat über jenes Tauglichkeitszeugnis zu verfügen, welches für die Ausstellung der angestrebten Lizenz erforderlich ist. Falls eine CPL(H) oder ATPL(H) angestrebt wird, kann, wenn die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist, die zuständige Behörde einen Flugschülerausweis auch ausstellen, wenn ein der Bewerber Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 gemäß den Bestimmungen der Anlage 2 (JAR-FCL 3) 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. Der Inhaber einer PPL(H) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 oder 2 ist.

JAR-FCL 2.110 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Abhängig von anderen anzuwendenden Vorschriften ist der Inhaber einer PPL(H) berechtigt, als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern im nichtgewerblichen Luftverkehr tätig zu sein.

(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, 2.135 und 2.261(a) und, sofern zutreffend, 2.010(a)(4) nachweist, erfüllt damit die Anforderungen für die Erteilung einer PPL(H) und hat mindestens die Musterberechtigung für das in den 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 Pilotenlizenzen oder gleichwertigen Rechten für Flugzeuge, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, Ultraleichthubschrauber, Tragschrauber, Segelflugzeuge oder Reisemotorsegler können zehn Prozent ihrer gesamten Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch nicht mehr als sechs Stunden, für eine PPL(H) anrechnen lassen.

JAR-FCL 2.125 Ausbildungslehrgang

(Siehe Anhang 1, 2 und 3 zu JAR-FCL 2.125)

(a) Allgemeines

Der Bewerber für eine PPL(H) hat in einer FTO oder einer registrierten Zivilluftfahrerschule die erforderliche Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.125 nachzuweisen. Eine registrierte Zivilluftfahrerschule ist unbeschadet der Bestimmung des § 25 Abs. 4 auf die Ausbildung mit einmotorigen Hubschraubern und einer maximalen zugelassenen Sitzplatzkapazität von vier beschränkt. In Ausnahmefällen können gegenwärtig für die Ausbildung benutzte einmotorige Hubschrauber weiterhin in registrierten Zivilluftfahrerschulen mit einer Ausnahmegenehmigung verwendet werden. Die Voraussetzungen für die Registrierung der Zivilluftfahrerschule sind in Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 2.125 enthalten.

(b) Flugausbildung

Der Bewerber für eine PPL(H) muss auf einem Hubschraubermuster mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis folgende Flugzeiten nachweisen:

1. mindestens 25 Stunden mit Lehrberechtigtem, davon mindestens 5 Stunden Instrumentenflugzeit mit Lehrberechtigtem sowie
2. mindestens 10 Stunden im Alleinflug unter Aufsicht. Darin müssen Flüge mit mindestens fünf Stunden im Allein-Überlandflug einschließlich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 185 km (100 NM) enthalten sein; bei diesem Allein-Überlandflug sind auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen.

(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 die Übungen 1 bis 3, nach Ermessen eines Lehrberechtigten für Flugausbildung (FI(H)), mit mindestens fünf Stunden Instrumentenausbildungszeit absolvieren.

(3) Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.

JAR-FCL 2.130 Theoretische Prüfung

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

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

JAR-FCL 2.135 Praktische Fähigkeiten

(Siehe JAR-FCL 2.130 und 2.135)

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 und 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 hat folgende Gegenstände in dem Umfang zu umfassen, wie sie für Inhaber von Privatpilotenscheinen von Bedeutung sind:

Luftrecht, allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistung und Flugplanung, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, Navigation, flugbetriebliche Verfahren, Aerodynamik und Sprechfunkverkehr.

Die zuständige Behörde hat in Entsprechung mit § 44 Abs. 3 LFG die näheren Bestimmungen zur theoretischen Ausbildung von Privatpiloten festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise zu veröffentlichen.

FLUGAUSBILDUNG

3. Der Lehrplan für die Flugausbildung zum PPL(H) muss insbesondere folgendes umfassen:

(a) Flugvorbereitung, einschließlich Bestimmung 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, an der Steuerung, an der elektrische und hydraulischen Anlage

(i) Steilkurven

(j) Übergänge vom Schwebeflug in den Vorwärtssteigflug oder aus dem Sinkflug in den Schwebeflug, Quickstopps, Flugübungen mit Seiten- bzw. Rückenwind, Schräglandungen und Starts

(k) Flüge mit eingeschränkter Triebwerksleistung in schwierigem Gelände, einschließlich Auswahl von - und Starts und Landungen auf nicht präparierten Hubschrauberlandeplätzen

(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, Koppelnavigation und, falls vorhanden, unter Verwendung von Funknavigationshilfen

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

HUBSCHRAUBER FÜR DIE AUSBILDUNG UND PRÜFUNG

4. Es müssen in ausreichender Anzahl Hubschrauber zur Verfügung stehen, die für die Ausbildungslehrgänge und Prüfungen geeignet sind. Jeder Hubschrauber muss mit einem Doppelsteuer für den Fluglehrer und den Flugschüler ausgerüstet sein. Schwenkbare Steuer sind nicht zulässig. Je nach Art der Ausbildung müssen ein oder mehrere Hubschrauber vorhanden sein, mit dem oder denen Autorotationen demonstriert werden können sowie ein oder mehrere Hubschrauber, die für die Simulation von Instrumentenflugbedingungen sowie Instrumentenflugausbildung und Prüfung in geeigneter Weise ausgerüstet sind. Für die Flugausbildung und die Prüfung für IR(H) muss eine angemessene Zahl von IFR zugelassenen Hubschraubern zur Verfügung stehen. Es dürfen nur Hubschrauber für die Ausbildung eingesetzt werden, die von der zuständigen Behörde 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 einen Bereich für Start und Landung, die den Ausbildungshubschraubern die Möglichkeit bietet, normale Starts oder Landungen mit der höchstzulässigen Start- oder Landemasse sowie 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 Startflugbahn 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 mit normalen fliegerischen Fähigkeiten oder Verfahren durchgeführt werden kann;

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

(c) eine geeignete Befeuerung der Piste/des Start und Landebereiches für die Nachtflugausbildung;

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

6. Hubschrauberübungsgelände müssen vorhanden sein für die Durchführung von:

- Flugübungen in schwierigem Gelände
- Autorotationen mit simuliertem Triebwerksausfall
- Schräglandungen und Starts

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.125

Registrierte Zivilluftfahrerschulen, die nur für den Erwerb der PPL ausbilden

(Siehe JAR-FCL2.125(a))

1. Der Antrag auf Registrierung muss vom Inhaber der Zivilluftfahrerschule oder dem namhaft gemachten verantwortlichen Geschäftsführer an die zuständige Behörde gestellt werden. Die zuständige Behörde hat den Antragsteller mit dem Antragsformular zu versehen.

2. Das Antragsformular für die Registrierung muss die Informationen wie in Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125 enthalten.

3. Nach Erhalt des ausgefüllten Antragsformulars ist von der zuständigen Behörde gemäß § 45 LFG vorzugehen.

4. Jede Änderung der auf dem Formular eingetragenen Informationen hat die registrierte Zivilluftfahrerschule der zuständigen Behörde mitzuteilen.

5. Die Schule bleibt registriert, solange nicht die Registrierung gemäß § 48 LFG widerrufen wurde.

Anhang 3 zu JAR-FCL 2.125

Inhalte eines Antragsformulars zur Registrierung einer PPL(H) Zivilluftfahrerschule

(Siehe JAR-FCL 2.125)

a	Name und Adresse der Flugschule, Club, Gruppen usw.
b	Name des/der Besitzer(s)
c	Beabsichtigtes Datum des Beginns der Ausbildung
d	Name, Adresse und Telefonnummer der Fluglehrer und ihrer Qualifikationen
e	(i) Name und Adresse des Flugplatzes, wenn zutreffend, auf dem die Ausbildung durchgeführt werden soll (ii) Name des Flugplatzbetreibers
f	Liste der Hubschrauber, die eingesetzt werden sollen, einschließlich aller synthetischen Flugübungsgeräten (wenn zutreffend), die von der Zivilluftfahrerschule benutzt werden sollen mit einer Aufstellung der: Hubschraubermuster, Registrierungen, eingetragene Besitzer, Lufttüchtigkeitskategorien
g	Art der von der Zivilluftfahrerschule beabsichtigten Ausbildung: Theoretische Ausbildung für PPL(H) Flugausbildung für PPL(H) verbunden mit einer einmotorigen Musterberechtigung (siehe JAR-FCL 2.125(a)) Nachtflugqualifikation Weitere (Spezifizierung) (Siehe JAR-FCL 2.017)
h	Versicherungsnachweis der Luftfahrzeuge
i	Angabe ob die Zivilluftfahrerschule durchgehend oder zeitweise ausbilden möchte
j	Alle zusätzlichen Informationen, die die Behörde anfordert
k	Die untenstehende Erklärung des Antragstellers, dass die gemachten Angaben a bis j richtig sind und Ausbildung gemäß JAR-FCL durchgeführt wird
	Datum
	Unterschrift

Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125

Ausbildungslehrgang für den Erwerb einer PPL(H)-Nachtflugqualifikation

(Siehe JAR-FCL 2.125(c)

Das Ziel des Lehrganges ist es, Inhaber einer PPL(H) für die Durchführung von Flügen bei Nacht zu qualifizieren.

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.

Der Lehrgang ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen.

Für die Eintragung der Qualifikation in die Lizenz ist von dem Lehrberechtigten oder Ausbildungsleiter eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges auszustellen.

Theoretische Ausbildung

Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung muss mindestens fünf Unterrichtsstunden umfassen, wobei folgendes wiederholt und/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 durch Desorientierung bei Nacht
- Gefahren durch Wetterverschlechterung bei Nacht
- Funktion und Störungen der Instrumentenanlagen
- Beleuchtung der Instrumente und Notbeleuchtungssysteme im Cockpit
- Eintragung in Navigationskarten zum Gebrauch unter Cockpitbeleuchtung
- praktische Grundlagen der Navigation
- Grundlagen der Funknavigation
- Festlegung und Einhaltung der Sicherheitshöhe
- Gefahren durch Vereisung, Vermeidung von Vereisung bzw. Ausweichmanöver

Flugausbildung

In jedem Fall sind die Übungen 4 bis 6 des Lehrplanes für die praktische Ausbildung zum Erwerb der Nachtflugqualifikation durchzuführen.

Bei den Übungen 1 bis 3 können bis zu 50% der geforderten Flugausbildung in einem synthetischen Flugübungsgerät STD(H) durchgeführt werden. Sämtliche Übungen müssen jedoch auch in einem Hubschrauber während des Fluges geübt werden.

Mit Sternchen (*) gekennzeichnete Übungsteile sind in simulierten Instrumentenflugbedingungen durchzuführen und können bei Tageslicht stattfinden.

Die Übungen 1 bis 3 des Lehrplanes für die praktische Ausbildung müssen mindestens 10 Stunden umfassen.

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, davon mindestens eine Stunde Überlandflüge und fünf Platzrunden im Alleinflug bei Nacht enthalten sein. Jede Platzrunde muss einen Start und eine Landung enthalten.

Die Flugübungen müssen Folgendes umfassen:

- Übung 1

  (ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übungen 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 Übungen sicher und fachkundig durchzuführen)
- Erklären und Vorführen des Gebrauchs von Funknavigationshilfen beim Fliegen nach Instrumenten, einschließlich Standortbestimmung und Einhalten eines Kurses über Grund (Tracking)*.
- Übung 3 (ist so oft zu wiederholen, bis der Flugschüler in der Lage ist, die Übungen 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 Übungen 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
  - Vermeiden 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- und Endanflugteil)
  - simulierter Ausfall der hydraulischen Steuerung (einschließlich Landung)
  - Ausfall der Innen- und Außenbeleuchtung
  - andere 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 Lehrberechtigtem und als SPIC, bis ein zufrieden stellender 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 zur Durchführung der PPL Prüfung wird von der zuständigen Behörde festgelegt. Diese Prüfung ist eine schriftliche Prüfung in den nachfolgend aufgeführten neun Gegenständen und kann gemäß den Festlegungen der zuständigen Behörde an einem oder mehreren Tagen abgelegt werden. Mehrere Prüfungsgegenstände können zusammengefasst werden. Eine Prüfung besteht aus mindestens 120 Fragen.

Gegenstand	Zeitdauer	
Luftrecht und ATC-Verfahren		**Die Unterteilung der Zeiten ist von der zuständigen Behörde festzulegen.**
Allgemeine Luftfahrzeugkunde		
Flugleistung und Flugplanung		
Menschliches Leistungsvermögen		
Meteorologie		
Navigation		
Flugbetriebliche Verfahren		
Aerodynamik		
Sprechfunkverkehr		
Gesamt	6:00	

Für den Nachweis der erforderlichen theoretischen Kenntnisse im Gegenstand Sprechfunkverkehr ist ein entsprechendes Funkerzeugnis gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 erforderlich. Praktische Sprechfunkprüfungen am Boden können nach Ermessen der zuständigen 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 Behörde festlegt; Die Prüfungen können wahlweise in deutscher oder englischer Sprache abgehalten werden, sofern nicht auch bei Prüfungen in deutscher Sprache gesonderte Kenntnisse in englischer Sprache erforderlich sind. Die zuständige Behörde informiert den Bewerber, in welchen Sprachen Prüfungen durchgeführt werden.

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

5. Vorbehaltlich anderer Bestimmungen dieser Anlage, hat der Bewerber die theoretischen Prüfungen für den Erwerb der PPL(H) erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten alle Prüfungsteile bestanden hat. Die Frist wird vom Ende des Kalendermonats an gerechnet, in dem der Bewerber den ersten Prüfungsversuch unternommen hat. Eine bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 24 Monaten, ab dem Datum des Bestehens, für den Erwerb einer PPL(H) akzeptiert.

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 Behörde 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 nur 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.

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 Behörde festzulegen. Die praktische Prüfung kann beliebig oft wiederholt werden.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

10. Die zuständige Behörde gibt dem Prüfer (FE) Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

11. Sollte der Bewerber die praktische Prüfung aus für den Prüfer (FE) nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird eine Prüfung aus für den FE 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 FE 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.

14. Das Fluggebiet und die Flugstrecke für den Navigationsflug sind vom FE auszuwählen und alle Übungen in geringer Flughöhe oder im Schwebeflug sind auf einem genehmigten Flugplatz/Gelände durchzuführen. Flugstrecken für Abschnitt 3 können auf dem 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 10 Minuten Dauer bestehen. Die praktische Prüfung kann in zwei Flügen abgelegt werden.

15. Der Bewerber hat dem FE die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funkeinrichtungen. Kontrollen sind in Übereinstimmung mit der autorisierten Checkliste oder dem Flughandbuch für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster durchzuführen. Im Rahmen der Flugvorbereitung für die praktische Prüfung hat der Bewerber das Setzen der Triebwerkleistungen 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 FE 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	±150 ft
- in simulierter erheblicher Notlage	±200 ft
- Schweben im Bodeneffekt	±2 ft
Steuerkurs/Einhalten einer Funkstandlinie	
- normaler Flug	±10°
- in simulierter erheblicher Notlage	±15°
Geschwindigkeit	
- Start und Anflug	-10/+15/ Knoten

- alle anderen Flugzustände	±15 Knoten
Abdrift über Grund	
- Abheben und Schweben im Bodeneffekt	±3 ft
- 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. Das Antragsformular für die praktische Prüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.135

Praktische Prüfung/Prüfungsformular 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, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc. gelten für alle Abschnitte.

Abschnitt 1 Kontrollen und Verfahren 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 Kommunikations- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e	Verfahren vor dem Abflug, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle-Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren
f	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen des Triebwerks und Verfahren nach dem Flug
Abschnitt 2 Schwebeflugübungen, fortgeschrittene 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 im stationären 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	Schräglandungen und Starts sowie Landungen und Starts außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k	Starts mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l	Landungen (verschiedene Anflugprofile)
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerksleistung
n	Autorotationen (vom Prüfer (FE) sind zwei Übungen auszuwählen: 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	Überprüfungen 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 Funknavigationshilfen (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 angebracht, 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 mindestens vier der folgenden Flugübungen auszuwählen:	
a	Triebwerksstörungen, einschließlich Reglerfehler, 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 zutreffend
e	Störungen am Hauptrotor und/oder Störung des Drehmomentenausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers einschließlich Rauchkontrolle und –entfernung soweit zutreffend
g	Andere außergewöhnliche– und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, Abschnitte 7 und 8; darin enthalten für mehrmotorige Hubschrauber: - Simulierter Ausfall eines Triebwerkes beim Start: - 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 - Die Landung mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes: - 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 - Berufspilotenlizenz (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. Der Inhaber einer CPL(H) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist.

JAR-FCL 2.150 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Vorbehaltlich weiterer Bestimmungen ist der Inhaber einer CPL(H) berechtigt:

(1) alle Rechte einer PPL(H) auszuüben;

(2) als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Hubschraubern in allen Verwendungsarten (§ 2 ZLLV 2005) außer der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen tätig zu sein;

(3) als verantwortlicher Pilot in der Verwendungsart der gewerblichen Beförderung von Personen und Sachen auf Hubschraubern mit einem Piloten tätig zu sein;

(4) als Kopilot bei der gewerblichen Beförderung auf Hubschraubern mit zwei Piloten 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, 2.170, 2.261(a) und, sofern zutreffend, 2.010(a)(4) 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 bis 5 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (5))

(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-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

2) Anrechnung

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

(b) Modulare Ausbildung

(1) Flugerfahrung

Der Bewerber für eine CPL(H), der nicht Absolvent einer durchgehenden Ausbildung ist, muss mindestens 185 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis nachweisen.

(2) Anrechnung

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 (100 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;

(4) 5 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 (5))

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine CPL(H) hat eine theoretische Ausbildung in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. Dieser Lehrgang muss mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 2.165 abgestimmt sein.

(b) Prüfung

Der Bewerber für eine CPL(H) hat theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer CPL(H) entsprechen. Des Weiteren muss er die Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.261(a) und des Abschnitts J erfüllen.

(c) Der Bewerber, der an einer durchgehenden Ausbildung teilgenommen 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) bis (4) nachzuweisen.

JAR-FCL 2.165 Flugausbildung

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

(a) Lehrgang

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

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

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

(3) Durchgehende Ausbildung für CPL(H)/IR – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(3);

(4) Durchgehende Ausbildung für CPL(H) – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und2.165(a)(4)

(5) Modulare Ausbildung für CPL(H) – Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(5).

(b) Nachtflugausbildung

Der Bewerber muss mindestens fünf Stunden auf Hubschraubern bei Nacht durchgeführt haben, davon mindestens drei Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten, einschließlich mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation sowie 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 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(1) bis (a)(5))

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

Der Bewerber für eine CPL(H) muss die Fähigkeit nachweisen, 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 (a)(5) ablegen.

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

Durchgehende Ausbildung für ATPL(H)/IR

(Siehe JAR-FCL 2.160, 2.165 und 2.170)

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

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

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

1. Das Ziel einer durchgehenden ATPL(H)/IR Ausbildung ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Kopilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit zwei Piloten bei der gewerblichen Beförderung und für den Erwerb der CPL(H)/IR, jedoch ohne weitere Zusatzqualifikation (z.B. Arbeitsflüge)

2. Bewerber, die eine durchgehende ATPL(H)/IR Ausbildung absolvieren wollen, müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, wie von der FTO erstellt, abschließen.

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

4. Der Bewerber kann entweder als Anfänger oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL2.165(a)(1) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 & 2.165(a)(1), Ziffer 13) angerechnet werden und zwar:

(a) bis zu höchstens 40 Stunden, davon können bis zu 20 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein oder

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

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

5. Der Bewerber, der nicht alle Teile des ATPL(H)/IR-Ausbildungslehrgangs besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung stellen.

6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der weiteren Ausbildung beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.

7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und der englischen Sprache verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Mit dem Abschluss des Lehrganges müssen die geforderten englischen Sprachkenntnisse den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200 entsprechen.

8. Der Lehrgang muss umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der ATPL(H) und IR führt;

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug; 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 Erfüllung der Anforderungen der theoretische Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung und dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 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 und die Instrumentenflugberechtigung (H) erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse in den unten bezeichneten Gegenständen zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer ATPL(H)/IR gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer ATPL(H)/IR-Lehrgang muss mindestens 750 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 Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein. Die 750 Unterrichtsstunden sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Gegenstände folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	40
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	80
Flugleistung und Flugplanung	90
Menschliches Leistungsvermögen	50
Meteorologie	60
Navigation	150
Flugbetriebliche Verfahren	20
Aerodynamik	30
Sprechfunkverkehr	30

Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.

11. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 25 Stunden theoretischen Unterricht mit Übungen enthalten.

THEORETISCHE PRÜFUNG

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

FLUGAUSBILDUNG

13. Die Flugausbildung, umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 195 Stunden. Innerhalb dieser 195 Stunden hat der Bewerber mindestens folgendes durchzuführen:

(a) 140 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten,

(b) 55 Stunden als verantwortlicher Pilot darin enthalten 14 Stunden Alleinflugzeit am Tage, eine Stunde Alleinflugzeit bei Nacht und können darin 40 Stunden als SPIC enthalten sein.

(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. Flugzeit als SPIC kann durch Alleinflugzeit ersetzt werden);

(c) 50 Stunden Überlandflug, davon 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) 5 Stunden auf Hubschraubern bei Nacht, davon drei Stunden mit einem Lehrberechtigten mit mindestens einer Stunde Überlandflug und fünf Nacht-Platzrunden im Alleinflug. Jede Platzrunde muss einen Start und eine Landung beinhalten;

(e) 50 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten, darin enthalten:

(i) 10 Stunden Grundausbildung im Instrumentenflug (Basic Instrument Instruction) und

(ii) 40 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug mit mindestens 10 Stunden in einem für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassenen mehrmotorigen Hubschrauber

(f) 15 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC).

(g) die in den 140 Stunden Ausbildung mit Lehrberechtigtem enthaltenen:

(i) 75 Stunden Sichtflugausbildung können bis zu:
(1) 30 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) der Stufe C/D, oder
(2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder
(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber FNPT II/III, oder
(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchgeführt werden.

(ii) 50 Stunden Instrumentenflugausbildung können bis zu:
(1) 20 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) oder FTD 2,3 oder FNPT II/III oder
(2) 10 Stunden in mindestens einem Hubschrauber FTD 1 oder FNPT I oder einem Flugzeug FNPT I beziehungsweise einem Flugzeug durchgeführt werden

(iii) 15 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung, können in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) oder Hubschrauber FTD 2,3 (MCC) oder in einem FNPT II/III (MCC) durchgeführt werden.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird ein anderes Muster ist als der Hubschrauberflugsimulator, der für das Sichtflugtraining verwendet wird, muss die maximal mögliche Anrechnung auf die Anrechnung für den Hubschrauber FNPT II/III beschränkt werden.

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 und die praktische Prüfung für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung entweder auf einem mehrmotorigen oder einmotorigen Hubschrauber in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 abzulegen sowie alle weiteren Prüfungen, die gemäß JAR-FCL 2.262(c) gefordert werden.

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

Durchgehende Ausbildung für ATPL(H) (Keine Instrumentenflugberechtigung)

(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 bei der gewerblichen Beförderung nach VFR und für den Erwerb der CPL(H), jedoch ohne weitere Zusatzqualifikation (z.B. Arbeitsflüge)

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

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

4. Der Bewerber kann entweder als Anfänger oder als Inhaber einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) zur Ausbildung zugelassen werden. Anfänger müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (JAR-FCL2.165(a)(2) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 & 2.165(2), Ziffer 13) angerechnet werden und zwar:

(a) bis zu höchstens 40 Stunden, davon können bis zu 20 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein oder

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

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

5. Der Bewerber, der nicht alle Teile des ATPL(H)-Ausbildungslehrgangs besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz stellen.

6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der weiteren Ausbildung beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.

7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und der englischen Sprache verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Mit dem Abschluss des Lehrganges müssen die geforderten englischen Sprachkenntnisse den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200 entsprechen.

8. Der Lehrgang muss umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der ATPL(H) führt;

(b) eine Ausbildung im Sichtflug und eine Grundausbildung im Instrumentenflug; 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 Erfüllung der Anforderungen der theoretische Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung und dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 12 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 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 AUSBILDUNG

10. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung für 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 550 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 Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein.

Die 550 Unterrichtsstunden sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Gegenstände folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	30
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	70
Flugleistung und Flugplanung	65
Menschliches Leistungsvermögen	40
Meteorologie	40
Navigation	120
Flugbetriebliche Verfahren	20
Aerodynamik	30
Sprechfunkverkehr	25

Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.

11. Der MCC-Lehrgang muss mindestens 20 Stunden theoretischen Unterricht mit Übungen enthalten.

THEORETISCHE PRÜFUNG

12. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (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 mindestens 150 Stunden. Innerhalb dieser 150 Stunden hat der Bewerber mindestens folgendes durchzuführen:

(a) 95 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten,

(b) 55 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten 14 Stunden Alleinflugzeit am Tage, eine Stunde Alleinflugzeit bei Nacht und kann enthalten 40 Stunden als SPIC.

(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. Flugzeit als SPIC kann durch Alleinflugzeit ersetzt werden);

(c) 50 Stunden Überlandflug, davon 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 mit mindestens einer Stunde Überlandflug und fünf Nachtplatzrunden im Alleinflug. Jede Platzrunde muss einen Start und eine Landung beinhalten;

(e) 10 Stunden Grundausbildung im Instrumentenflug als Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten

(f) 10 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung.

(g) die in den 95 Stunden Ausbildungszeit mit Lehrberechtigtem enthaltenen:

(i) 75 Stunden Sichtflugausbildung können bis zu:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) der Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber FNPT II/III, oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchgeführt werden.

(ii) 10 Stunden Instrumentenflug-Grundausbildung können bis zu: 5 Stunden in einem Hubschrauber-FTD 1 oder FNPT I oder einem Flugzeug-FNPT I oder Flugzeug durchgeführt werden

(iii) 10 Stunden Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung, können in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) oder Hubschrauber FTD 2,3 (MCC) oder in einem FNPT II/III (MCC) durchgeführt werden.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird ein anderes Muster ist als der Hubschrauberflugsimulator, der für das Sichtflugtraining verwendet wird, muss die maximal mögliche Anrechnung auf die Anrechnung für den Hubschrauber FNPT II/III beschränkt werden.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

14. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPLH) auf einem mehrmotorigen Hubschrauber in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 abzulegen sowie alle weiteren Prüfungen, die gemäß JAR-FCL 2.262(c) gefordert werden.

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

Durchgehende Ausbildung für CPL(H)/IR

(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)/IR ist die Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur Ausübung einer Tätigkeit als Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten und für den Erwerb der CPL(H)/IR für mehrmotorige Hubschrauber.

2. Bewerber für eine CPL(H)/IR in einer durchgehenden Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Lehrganges, wie von der FTO erstellt, abschließen.

3. Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 9 und 30 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 ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (siehe JAR-FCL 2.165(a)(3) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a)(3), Absatz 12) angerechnet werden und zwar:

(a) bis zu höchstens 40 Stunden. Davon können bis zu 20 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein oder,

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

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

5. Der Bewerber, der nicht alle Teile der Ausbildung für CPL(H)/IR besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz und, soweit zutreffend, für eine Instrumentenflugberechtigung stellen.

6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der weiteren Ausbildung beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.

7. Die FTO hat sicherzustellen, dass der Bewerber vor der Zulassung zur Ausbildung über ausreichende Kenntnisse in Mathematik, Physik und der englischen Sprache verfügt, die es ihm erleichtern, dem theoretischen Unterricht zu folgen. Mit Beendigung des Lehrganges müssen die geforderten englischen Sprachkenntnisse den Anforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200 entsprechen.

8. Der Lehrgang muss umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(H)/IR führt, und für die Musterberechtigung auf mehrmotorigen Hubschraubern die zusätzlichen Anforderungen nach JAR-FCL 2.255(a); und

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

9. Mit Erfüllung der Anforderungen der theoretische Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261) und dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 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 und die Instrumentenflugberechtigung (H) für mehrmotorige Hubschrauber erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse in den unten bezeichneten Gegenständen zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(H)/IR erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Ein genehmigter theoretischer CPL(H)/IR-Lehrgang muss mindestens 500 Unterrichtsstunden umfassen, wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia-/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein. Die 500 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Gegenstände folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	30
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	50
Flugleistung und Flugplanung	60
Menschliches Leistungsvermögen	15
Meteorologie	40
Navigation	100
Flugbetriebliche Verfahren	10
Aerodynamik	25
Sprechfunkverkehr	30

Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.

THEORETISCHE PRÜFUNG

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

FLUGAUSBILDUNG

12. Die Flugausbildung umfasst, einschließlich aller Zwischenprüfungen, insgesamt mindestens 180 Stunden. Innerhalb dieser 180 Stunden hat der Bewerber mindestens folgendes durchzuführen:

(a) 125 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten,

(b) 55 Stunden als verantwortlicher Pilot, darin enthalten 14 Alleinflugstunden am Tage und eine Stunde Alleinflugzeit bei Nacht und kann 40 Stunden als SPIC enthalten.

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. Flugzeit als SPIC kann durch Alleinflugzeit ersetzt werden.

(c) 10 Stunden Überlandflug mit Lehrberechtigtem

10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Überlandflug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 185 km (100NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen des Hubschraubers am Boden durchzuführen sind;

(d) 5 Stunden auf Hubschraubern bei Nacht, davon 3 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten mit mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation und fünf Nacht-Platzrunden im Alleinflug.; Jede Platzrunde muss einen Start und eine Landung beinhalten und

(e) 50 Stunden Instrumentenzeit mit Lehrberechtigtem, davon:

(i) 10 Stunden Grundausbildung im Instrumentenflug und

(ii) 40 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, davon mindestens 10 Stunden in einem mehrmotorigen Hubschrauber, der für Flüge nach IFR zugelassen ist.

(f) die in den 125 Stunden Ausbildung mit Lehrberechtigtem enthaltenen:

(i) 75 Stunden Sichtflugausbildung können bis zu:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) der Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber FNPT II/III, oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchgeführt werden.

(ii) 50 Stunden Instrumentenflugausbildung können bis zu:

(1) 20 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) oder FTD 2,3oder FNPT II/III oder

(2) 10 Stunden mindestens in einem Hubschrauber FTD 1 oder FNPT I oder Flugzeug FNPT I oder Flugzeug durchgeführt werden.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird ein anderes Muster ist als der Hubschrauberflugsimulator, der für das Sichtflugtraining verwendet wird, muss die maximal mögliche Anrechnung auf die Anrechnung für den Hubschrauber FNPT II/III beschränkt werden.

PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

13. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) entweder auf einem mehrmotorigen oder einem einmotorigen Hubschrauber in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 und die praktische Prüfung für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(4)

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 der CPL(H), ausgenommen die Instrumentenflugberechtigung oder irgendeine weitere Spezialisierung (z.B. Arbeitsflüge).

2. Bewerber für eine CPL(H) in einer durchgehenden Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, wie von der FTO erstellt, abschließen.

3. Die Dauer eines Lehrganges muss zwischen 9 bis 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 ohne Vorkenntnisse müssen die Bestimmungen für Flugschüler des Abschnitts B der JAR-FCL erfüllen. Inhabern einer PPL(H) kann die Hälfte (50%) ihrer vor Beginn der Ausbildung geflogenen Stunden auf Hubschraubern auf die geforderte Flugausbildung (siehe JAR-FCL 2.165(a)(4) und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 & 2.165 (a)(4), Absatz 12) angerechnet werden und zwar:

(a) bis zu höchstens 40 Stunden. Davon können bis zu 20 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten geflogen worden sein oder,

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

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

5. Der Bewerber, der nicht alle Teile der Ausbildung für CPL(H) besteht oder nicht in der Lage ist, die Ausbildung abzuschließen, kann bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung für eine niedrigere Lizenz stellen.

6. Bewerber, die während eines Ausbildungslehrganges zu einer anderen FTO wechseln möchten, müssen bei der zuständigen Behörde die offizielle Festlegung der weiteren Ausbildung beantragen, die in der anderen FTO noch durchzuführen sind.

7. 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.

8. Der Lehrgang muss umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(H) führt; und

(b) eine Ausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

9. Mit Erfüllung der Anforderungen der theoretische Ausbildung und Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261) und dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 11 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 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

THEORETISCHE AUSBILDUNG

10. Der Bewerber hat Kenntnisse zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(H) erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 300 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) umfassen (oder 200 Stunden, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL ist), wobei sich diese aus Unterricht im Klassenraum, interaktiven Videoprogrammen, Dia/Tonbandvorführungen, Einzelplatzstudium, rechnergestützten Ausbildungsverfahren und anderen von der zuständigen Behördegenehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein

Die 300 Unterrichtsstunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) sind so aufzuteilen, dass für die einzelnen Gegenstände folgende Mindeststundenzahlen erreicht werden:

Gegenstand	**STUNDEN**
Luftrecht	25
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	30
Flugleistung und Flugplanung	25
Menschliches Leistungsvermögen	10
Meteorologie	30
Navigation	55
Flugbetriebliche Verfahren	8
Aerodynamik	20
Sprechfunkverkehr	10

Andere Stundenaufteilungen können durch die zuständige Behörde genehmigt werden.

THEORETISCHE PRÜFUNG

11. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (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 fünf Stunden aus Instrumentenbodenzeit bestehen können. Innerhalb dieser 135 Stunden, hat der Bewerber mindestens folgendes durchzuführen:

(a) 85 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten,

(b) 50 Stunden als verantwortlicher Pilot; darin enthalten 14 Alleinflugstunden am Tage und eine Stunde Alleinflugzeit bei Nacht und kann 35 Stunden als SPIC enthalten.

(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 Lehrberechtigtem

(d) 10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot mit einem Überlandflug nach Sichtflugregeln über eine Strecke von mindestens 185 km (100NM), bei dem auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen Landungen mit Absetzen am Boden bis zum vollständigen Stillstand durchzuführen sind;

(e) 5 Stunden auf Hubschraubern bei Nacht, davon 3 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten mit mindestens einer Stunde Überlandflugnavigation und fünf Nacht-Platzrunden im Alleinflug.; Jede Platzrunde muss einen Start und eine Landung beinhalten und

(f) 10 Stunden Ausbildungszeit im Instrumentenflug mit Lehrberechtigtem, davon mindestens fünf Stunden in einem Hubschrauber.

(g) die in den 85 Stunden Ausbildung mit Lehrberechtigtem enthaltenen:

(i) 75 Stunden Sichtflugausbildung können bis zu:

(1) 30 Stunden in einem Hubschrauberflugsimulator (FS) der Stufe C/D, oder

(2) 25 Stunden in einem FTD 2,3, oder

(3) 20 Stunden in einem Hubschrauber FNPT II/III, oder

(4) 20 Stunden in einem Flugzeug oder Reisemotorsegler durchgeführt werden.

(ii) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung können bis zu 5 Stunden in mindestens einem Hubschrauber FTD 1 oder FNPT I oder Flugzeug FNPT I oder Flugzeug durchgeführt werden.

Wenn der Hubschrauber, der für die Flugausbildung verwendet wird ein anderes Muster ist als der Hubschrauberflugsimulator, der für das Sichtflugtraining verwendet wird, muss die maximal mögliche Anrechnung auf die Anrechnung für den Hubschrauber FNPT II/III beschränkt werden.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

13. Nach Abschluss der Flugausbildung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 abzulegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(5)

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 der CPL(H), ausgenommen die Instrumentenflugberechtigung oder irgendeine weitere Spezialisierung (z.B. Arbeitsflüge).

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

(a) im Besitz einer gemäß ICAO Anhang 1 erteilten PPL(H) sein;

(b) vor Beginn des flugpraktischen Teiles der Ausbildung über 155 Stunden als Pilot auf Hubschraubern verfügen, davon 50 Stunden als verantwortlicher Pilot und 10 Stunden Überlandflug (105 Stunden als Pilot auf Hubschraubern sofern er Inhaber einer CPL(A) ist und 135 Stunden als Pilot auf Hubschraubern sofern er Inhaber einer PPL(A) ist) und

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

3. Bewerber für eine CPL(H) in einer modularen Ausbildung müssen unter der Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO, alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, genehmigten Ausbildungslehrganges, wie von der FTO erstellt, abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer Zivilluftfahrerschule, die nur für Theorieausbildung genehmigt wurde, durchgeführt werden, wobei der Ausbildungsleiter dieser Organisation für die Überwachung dieses Teiles des Lehrganges zuständig ist.

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. 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.

6. Der Lehrgang muss umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der CPL(H) führt; und

(b) eine Flugausbildung im Sicht- und Instrumentenflug.

7. Mit dem erfolgreichen Abschluss der theoretischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 9 und der praktischen Prüfung(en) gemäß Ziffer 12, hat der Bewerber die theoretischen und praktischen Anforderungen für die Ausstellung einer CPL(H) erfüllt sowie die Musterberechtigung für das in der Prüfung verwendete Hubschraubermuster erworben.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

8. Der Bewerber hat Kenntnisse zu erwerben, wie sie für den Inhaber einer CPL(H) erforderlich sind. Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten des Lehrplanes für die theoretische Ausbildung festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer CPL(H)-Lehrgang muss mindestens 200 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 Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Genehmigung der zuständigen Behörde ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein

THEORETISCHE PRÜFUNG

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

FLUGAUSBILDUNG

10.

(a) Bewerber, die nicht im Besitz einer Instrumentenflugberechtigung sind, müssen mindestens 30 Stunden Ausbildungszeit mit einem Lehrberechtigten erhalten,

(b) Bewerbern mit einer gültigen IR(H) kann die Instrumentenflugausbildung mit Lehrberechtigtem voll angerechnet werden,

(c) Bewerber mit einer gültigen IR(A) müssen mindestens fünf Stunden der Instrumentenflugausbildung mit Lehrberechtigtem auf einem Hubschrauber nachweisen,

(d) von den in den 30 Stunden mit Lehrberechtigtem enthaltenen:

(i) 20 Stunden Sichtflugausbildung, können 5 Stunden in einem Hubschrauber-Flugsimulator (FS) oder FTD 2,3 oder FNPT II/III und

(ii) von den10 Stunden Instrumentenflugausbildung, können 5 Stunden in mindestens einem Hubschrauber FTD 1oder FNPT I oder Flugzeug FNPT I oder Flugzeug durchgeführt werden

11. Bewerber, die nicht im Besitz einer Nachtflugqualifikation für Hubschrauber sind, müssen zusätzlich mindestens fünf Stunden Nachtflugausbildung (siehe JAR-FCL 2.125(c) und Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125) absolvieren.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

12. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung und der Erfüllung der entsprechenden Anforderungen an die Flugerfahrung hat der Bewerber die praktische Prüfung für den Erwerb einer CPL(H) in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.170 abzulegen.

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 zum Erwerb einer CPL(H) muss die gesamte geforderte Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, einschließlich der Ausbildung auf dem/der in der Prüfung verwendeten Hubschraubermuster. Bewerber, die eine durchgehende Ausbildung für ATPL(H) abgeschlossen haben, müssen die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber ablegen. Bewerber, die eine durchgehende oder modulare Ausbildung für CPL(H) abgeschlossen haben, können die Prüfung auf einem einmotorigen oder vorbehaltlich der gemäß JAR_FCL 2.255(a) geforderten Flugerfahrung von 70 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, auf einem mehrmotorigen Hubschrauber ablegen. Der in der praktischen Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.055 erfüllen.

2. Das Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, wird von der zuständigen Behörde festgelegt.

3. Der Bewerber muss die Abschnitte 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, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Abschnitt 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 praktische 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 Behörde festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

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

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

7. Nach Ermessen des FE, kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der FE 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 den nationalen Vorschriften.

9. Das Fluggebiet und die Flugstrecke sind vom FE auszuwählen und alle Übungen in niedriger Höhe 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/der Fluges/Flüge muss mindestens 90 Minuten betragen.

10. Der Bewerber hat dem FE die durchgeführten Kontrollen und Maßnahmen anzusagen, einschließlich der Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen. 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 Triebwerkleistungen 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 FE 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

12. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- gleichmäßige und exakte Durchführung sämtlicher Übungen;
- gutes Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer (airmanship);
- Anwendung der Luftfahrtkenntnisse; 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 werden vom FE entsprechend berücksichtigt:

Flughöhe	
- normaler Flug	± 100ft
- mit simuliertem Triebwerksausfall	± 150ft
Einhalten einer Funkstandlinie	± 10°
Steuerkurs	
- normaler Flug	± 10°
- mit simuliertem Triebwerksausfall	± 15°
Geschwindigkeit	
- Start und Anflug mit mehrmotorigen Hubschraubern	± 5 Knoten
- alle anderen Flugzustände	± 10 Knoten
Abdrift über dem Boden	
- Abheben und Schweben im Bodeneffekt	±3 ft
- Aufsetzen	keine Seitwärts- oder Rückwärtsbewegung

PRÜFUNGSINHALT

14. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Die Flugübungen des Abschnitts 4 können in einem FNPT II(H) oder einem Flugsimulator(H)durchgeführt werden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.170

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

(Siehe JAR-FCL 2.170)

Gebrauch der Checkliste, Verhalten als Pilot (Fliegen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, Eisverhütungs-/Enteisungsverfahren etc.) gelten für alle Abschnitte.

Abschnitt 1 Kontrollen und Verfahren 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 Sprechfunk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen
e	Verfahren vor dem Abflug, Sprechfunkverfahren, Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle
f	Abstellen des Hubschraubers, Abstellen des Triebwerks und Verfahren nach dem Flug
Abschnitt 2 Schwebeflugübungen, fortgeschrittene 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 im stationären 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	Schräglandungen und Starts sowie Landungen und Starts außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)
k	Starts mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)
l	Landungen (verschiedene Anflugprofile)
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerksleistung
n	Autorotationen (vom Prüfer (FE) sind zwei Übungen auszuwählen: 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	Überprüfungen 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	Einhalten eines vorbestimmten 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, bis 90°, links und rechts
Abschnitt 5 Außergewöhnliche- und Notverfahren (wenn angebracht, 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 mindestens vier der folgenden Flugübungen auszuwählen:	
a	Triebwerksstörungen, einschließlich Reglerfehler, 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 zutreffend
e	Störungen am Hauptrotor und/oder Störung des Drehmomentenausgleiches (nur im Flugsimulator oder im Gespräch)
f	Verfahren bei Ausbruch eines Feuers einschließlich Rauchkontrolle und –entfernung soweit zutreffend
g	Andere außergewöhnliche– und Notverfahren gemäß dem entsprechenden Flughandbuch und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, Abschnitte 7 und 8; darin enthalten für mehrmotorige Hubschrauber: - Simulierter Ausfall eines Triebwerkes beim Start: - 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 - Die Landung mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes: - 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 Anlage 2, JAR-FCL 3.355 (b) flugmedizinisch tauglich sein und über ein entsprechendes gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 oder Klasse 2 verfügen.

JAR-FCL 2.175 Erfordernis einer IR(H)

(a) Der Inhaber einer Pilotenlizenz 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 Lehrberechtigtem.

(b) In JAA-Mitgliedstaaten, in denen nach nationalem Recht Instrumentenflüge unter bestimmten Bedingungen (z.B. bei Nacht) verlangt werden, ist der Inhaber einer Pilotenlizenz berechtigt, nach Instrumentenflugregeln zu fliegen, vorausgesetzt, er verfügt über eine den Umständen, dem Luftraum und den Flugbedingungen, in denen der Flug durchgeführt wird, entsprechende Berechtigung. Nationale Berechtigungen, die es Piloten erlauben, nach Instrumentenflugregeln nicht nur unter Sichtflugwetterbedingungen zu fliegen ohne eine gültige Instrumentenflugberechtigung IR(H) zu besitzen, müssen auf die Ausübung im Luftraum des Staates, der die Lizenz ausgestellt hat, beschränkt werden.

JAR-FCL 2.180 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

(1) Vorbehaltlich der Beschränkungen der Berechtigung aufgrund der Unterstützung durch einen anderen Piloten, der während der praktischen Prüfung die Tätigkeiten eines Kopiloten ausführt (Flugbetrieb mit zwei Piloten/multi-pilot restriction), gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 sowie weiteren Bedingungen, die in den JARs spezifiziert sind, ist der Inhaber einer IR(H) berechtigt, Hubschrauber bis zu einer Entscheidungsmindesthöhe von 200 Fuß (60 m) nach Instrumentenflugregeln zu führen, ausgenommen als PIC in MPH. Um die Rechte als PIC in MPH auszuüben, muss der Inhaber mindestens 70 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, von denen nicht mehr als 30 Stunden Instrumentenbodenzeit sein dürfen, nachweisen. Für die Anrechnung von Instrumentenflugzeit auf Flugzeugen siehe JAR-FCL 2.280(b).

(2) Die Instrumentenflugberechtigung für Entscheidungsmindesthöhen von weniger als 200 Fuß (60 m) kann im Anschluss an weitere Ausbildung und Prüfungen gemäß JAR-OPS 3, und Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240 & 2.295 von der zuständigen Behörde erteilt werden.

(b) Voraussetzungen

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

JAR-FCL 2.185 Gültigkeitsdauer, Verlängerung und Erneuerung

(a) Die Gültigkeitsdauer einer IR(H) beträgt ein Jahr, gerechnet ab dem Datum der Erteilung oder der Verlängerung oder gerechnet ab dem Ablauf einer gültigen IR(H), falls die Verlängerung gemäß JAR-FCL 2.246(a) erfolgte.

(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 sieben Jahre nicht verlängert/erneuert, muss der Inhaber die theoretische und praktische Prüfung für den Erwerb einer IR(H) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.210 erneut ablegen.

JAR-FCL 2.190 Flugerfahrung

Der Bewerber für eine IR(H) muss im Besitz einer PPL(H) mit Nachtflugqualifikation oder CPL(H) oder ATPL(H) sein und über mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern oder Flugzeugen verfügen, davon mindestens zehn Stunden auf Hubschraubern. Für einen Bewerber, der eine durchgehende Ausbildung für ATPL(H)/IR, ATPL(H), CPL(H)/IR oder CPL(H) zufrieden stellend abgeschlossen hat, entfällt das Erfordernis von 50 Stunden Überlandflugzeit als verantwortlicher Pilot.

JAR-FCL 2.195 Theoretische Kenntnisse

(a) Lehrgang

Der Bewerber für eine IR(H) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule (FTO) nachzuweisen. Der Lehrgang soll, soweit möglich, mit der Flugausbildung gemäß JAR-FCL 2.205 abgestimmt sein.

(b) Der Bewerber hat Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer IR(H) entsprechen. Des Weiteren muss er die Bestimmungen des Abschnitts J dieser Anlage (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) muss die PPL(H), CPL(H) oder ATPL(H) um Sprechfunkkenntnisse in englischer Sprache erweitert haben.

JAR-FCL 2.205 Flugausbildung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205)

Der Bewerber für eine IR(H) hat entweder die Teilnahme an einer durchgehenden Flugausbildung, die auch die Ausbildung zum Erwerb einer IR(H) umfasst (siehe JAR-FCL 2.165), oder eine genehmigte modulare Flugausbildung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205 nachzuweisen. Ist der Bewerber im Besitz einer IR(A), kann die gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205 geforderte Flugausbildung auf zehn Stunden verringert werden.

JAR-FCL2.210 Praktische Fähigkeiten

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

Allgemeines: Der Bewerber für eine IR(H) muss die Fähigkeit nachweisen, die Verfahren und Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210 so durchzuführen, wie es die Rechte einer IR(H) erfordern. Ein Bewerber, der die Musterberechtigung für den in der Prüfung verwendeten Hubschrauber erwerben möchte, muss außerdem die Bestimmungen von JAR-FCL 2.240 erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.200

IR(H) - Kenntnisse der englischen Sprache

(Siehe JAR-FCL 2.200)

(Siehe JAR-FCL 2.005(b)(5))

(Siehe JAR-FCL 2.010(a)(4))

(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) Flug:

Sprechfunkverkehr bezogen auf alle Flugphasen, einschließlich Notsituationen;

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

(b) 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-Flugplan, etc;
- Benutzung 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 Flugvorbereitung.

Diese Forderung wird als erfüllt angesehen, wenn der Bewerber für eine IR(H) oder der 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 Lehrgangs 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 wurden.

2. Alternativ können die oben aufgeführten Forderungen auch durch eine besondere, von der zuständigen oder im Auftrag der zuständigen Behörde 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.

3. Wenn die unter 1. und 2. beschriebene Prüfung den Anforderungen an die Sprachkenntnisse gemäß JAR-FCL 2.010(a)(4) entspricht, kann sie gemäß § 119a für eine Bescheinigung der Sprachkenntnisse in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.005(b)(5) herangezogen werden.

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 in Übereinstimmung mit ICAO PANS-OPS Dokument 8168 zu führen.

2. Bewerber für eine modulare Ausbildung für IR(H) müssen im Besitz einer PPL(H) mit der Berechtigung zur Durchführung von Flügen bei Nacht ausgestellt nach den Regeln des Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125, oder einer CPL(H) oder ATPL(H) jeweils gemäß ICAO Annex 1 ausgestellt, sein. Die Zivilluftfahrerschule muss vor Beginn des IR(H) Ausbildungslehrganges sicherstellen, dass der Bewerber Inhaber der Musterberechtigung für Hubschrauber ist, die in der praktischen Prüfung verwendet wird oder eine genehmigte Ausbildung für diese Musterberechtigung absolviert hat. Falls die praktische Prüfung im MPH- Betrieb durchgeführt wird, muss der Bewerber einen zufrieden stellenden Nachweis des MCC erbringen.

3. Bewerber für eine IR(H) in einer modularen Ausbildung müssen unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO alle Ausbildungsabschnitte eines fortlaufenden, von der FTO erstellten, genehmigten Ausbildungslehrganges abschließen. Die theoretische Ausbildung kann auch in einer genehmigten Zivilluftfahrerschule für Theorieausbildung durchgeführt werden, wobei der Ausbildungsleiter dieser Organisation für die Überwachung dieses Teils des Lehrganges zuständig ist.

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 umfassen:

(a) eine theoretische Ausbildung, die zum Kenntnisstand der IR(H) führt;

(b) eine Flugausbildung im Instrumentenflug.

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

THEORETISCHE AUSBILDUNG

7. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist von der zuständigen Behörde gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470 festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer IR(H)-Lehrgang muss mindestens 200 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 Behörde genehmigten Unterrichtsmitteln in entsprechenden Anteilen zusammensetzen können. Genehmigte Fernlehrgänge können nach Genehmigung der zuständigen Behörde ebenfalls als Teil der Ausbildung angeboten werden. Der Bewerber hat Inhaber eines entsprechenden Funkerzeugnisses gemäß dem Funker-Zeugnisgesetz 1998 zu sein.

THEORETISCHE PRÜFUNG

8. Der Bewerber hat, in Übereinstimmung mit Abschnitt J dieser Anlage (JAR-FCL 2), Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer IR(H) entsprechen.

FLUGAUSBILDUNG

9. Ein IR(H)-Lehrgang für einmotorige Hubschrauber muss mindestens 50 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen:

(a) bis zu 20 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I (H) oder (A) bestehen können. Diese 20 Stunden Ausbildung in einem FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem für diesen Lehrgang genehmigten Luftfahrzeug ersetzt werden, oder

(b) bis zu 35 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem Hubschrauber FNPT II/III oder Flugsimulator bestehen können.

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden auf einem IFR-zugelassenen Hubschrauber durchgeführt werden.

10. Ein IR(H)-Lehrgang für mehrmotorige Hubschrauber muss mindestens 55 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug umfassen, von denen:

(a) bis zu 20 Stunden aus Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I (H) oder (A) bestehen können. Diese 20 Stunden Ausbildung in einem FNPT I (H) oder (A) können durch 20 Stunden Ausbildungszeit für IR(H) in einem für diesen Lehrgang genehmigten Luftfahrzeug ersetzt werden, oder

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

Die Instrumentenflugausbildung muss mindestens 10 Stunden auf einem IFR-zugelassenen, mehrmotorigen Hubschrauber durchgeführt werden.

11. Für Inhaber einer PPL(H) mit einer gemäß Anhang 4 zu JAR-FCL 2.125 erworbenen Nachtflugqualifikation oder einer in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der ICAO erworbenen CPL(H) oder ATPL(H) kann sich die gemäß Ziffer 9 und 10 geforderte Gesamtflugzeit um fünf Stunden verringern.

12. Die Flugübungen bis zur praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(H) müssen folgendes umfassen:

(a) Flugvorbereitung für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich Benutzung des Flughandbuches und entsprechender Unterlagen der Flugverkehrsdienste zur Vorbereitung eines IFR Flugplanes;

(b) Verfahren und Übungen für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln unter normalen, außergewöhnlichen und Notfallbedingungen, die mindestens folgendes umfassen:

- Übergang vom Sichtflug zum Instrumentenflug beim Start
- Standardverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
- IFR-Streckenflugverfahren
- Warteverfahren
- Instrumentenanflüge bis zum festgelegten Minimum
- Fehlanflugverfahren
- Landungen nach Instrumentenanflügen, einschließlich Platzrundenanflug (circling approach);

(c) Übungen während des Fluges und besondere Flugeigenschaften;

(d) soweit gefordert, Durchführung der oben genannten Übungen auf einem mehrmotorigen Hubschrauber, einschließlich Führen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks und Abstellen und Wiederanlassen eines 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 einer IR(H), in Übereinstimmung mit Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.210, auf einem während des Lehrganges benutzten Hubschrauber 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 zum Erwerb einer IR(H) hat diese Prüfung auf einem Hubschrauber des in der Ausbildung verwendeten Musters abzulegen. Der in der praktischen Prüfung verwendete Hubschrauber muss die Bestimmungen für Ausbildungshubschrauber gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.055 erfüllen.

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

3. Der Bewerber muss alle Abschnitte der praktischen Prüfung bestehen. Wird in einem Prüfungsabschnitt eine Übung nicht bestanden, so gilt dieser Abschnitt als nicht bestanden. Wird mehr als ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der nur einen Abschnitt 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 praktische Prüfung ist innerhalb von sechs Monaten abzulegen.

4. Nach einer nicht bestandenen Prüfung kann eine weitere Ausbildung erforderlich sein. Werden auch im zweiten Versuch nicht alle Abschnitte bestanden, ist die weitere Ausbildung von der zuständigen Behörde festzulegen. Die Anzahl der Prüfungsversuche ist nicht beschränkt.

DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNG

5. Die Prüfung soll möglichst praxisnah durchgeführt werden. Die Flugstrecke wird vom Prüfer ausgewählt. Ein wesentliches Kriterium ist die Fähigkeit des Bewerbers zur Planung und Durchführung des Fluges anhand der üblichen Flugvorbereitungsunterlagen. Der Bewerber ist für die Flugplanung 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 Behörde gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung.

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 das Luftfahrzeug 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 soll sich an der Flugdurchführung 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 die Tätigkeiten eines Copiloten aus, sind die Rechte der Instrumentenflugberechtigung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten beschränkt. Eine Beschränkung auf den Flugbetrieb mit zwei Piloten kann aufgehoben werden, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.210 auf einem Hubschrauber mit einem Piloten so durchführt, als sei er der einzige Pilot an Bord. Diese Instrumentenflugprüfung kann in einem FNPT II/III oder einem Flugsimulator durchgeführt werden. Die Verantwortung für die Flugdurchführung richtet sich nach den nationalen Vorschriften.

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

11. Der Bewerber für eine IR(H) 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 Triebwerkleistungen und die Geschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebs- oder Flughandbuch des betreffenden Hubschraubers zu berechnen.

PRÜFUNGSTOLERANZEN

12. Der Bewerber hat folgende Fähigkeiten nachzuweisen:

- Führen des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
- gleichmäßige 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	±100ft
- Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+50ft/-0ft
- Mindestsinkflughöhe/MAP/Höhe über NN	+50ft/-0ft
Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund	
- Einhalten einer Funkstandlinie	±5°
- Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Gleitweg und Gleitpfad
Steuerkurs	
- alle Triebwerke in Betrieb	±5°
- mit simuliertem Triebwerkausfall	±10°
Geschwindigkeit	
- alle Triebwerke in Betrieb	±5 Knoten
- mit simuliertem Triebwerkausfall	+10 Knoten/-5 Knoten

PRÜFUNGSINHALT

14. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.210 sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Der Prüfungsabschnitt 2 c sowie Abschnitt 6 kann aus Sicherheitsgründen in einem FTD II/III oder FS durchgeführt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.210

Inhalt der praktischen Prüfung für den Erwerb einer IR(H)

(Siehe JAR-FCL 2.185 und 2.210)

Abschnitt 1 Abflug	
a	Benutzung des Flughandbuchs (oder entsprechender Unterlagen), insbesondere Berechnung von Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Benutzung von Unterlagen der Flugverkehrsdienste und des Wetterdienstes
c	Vorbereitung des ATC-Flugplans sowie des IFR-Flugplanungsformulares
d	Vorflugkontrolle
e	Wettermindestbedingungen
f	Rollen/Schwebeflug auf festgelegten Strecken unter Einhaltung der Anweisungen der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten
g	Besprechung vor dem Start (TO/Briefing), Verfahren und Kontrollen
h	Übergang zum Instrumentenflug
i	Instrumentenabflugverfahren
Abschnitt 2 Allgemeine Flugübungen	
a	Fliegen des Hubschraubers ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich:
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate one turn)
c	Beenden von ungewöhnlichen Fluglagen, einschließlich Kurven mit gleich bleibender 30°Querneigung und steilen Sinkflugkurven
Abschnitt 3 IFR-Streckenflugverfahren	
a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Anschneiden von Funkstandlinien, zum Beispiel NDB, VOR, RNAV
b	Benutzung von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, Setzen der Triebwerksleistung,
d	Höhenmessereinstellungen
e	Berechnung und Korrektur der voraussichtlichen Ankunftszeiten
f	Überwachung des Flugverlaufes, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Systemmanagement
g	Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren, 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 Anflugs und der Landung, Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen (APP/Briefing)
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
	* entweder in Abschnitt 4 oder 5 durchzuführen
Abschnitt 5 Nichtpräzisionsanflug	
a	Einstellen, Überprüfen und Identifizieren von Navigationshilfen
b	Anflugverfahren, Höhenmessereinstellungen
c	Besprechung des Anflugs und der Landung, Sinkflug-, Anflug- und Landekontrollen (APP/Briefing)
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
	* entweder in Abschnitt 4 oder 5 durchzuführen
Abschnitt 6 Außergewöhnliche- und Notverfahren	
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:	
a	Triebwerksausfall nach dem Start oder während des Anfluges* (in sicherer Höhe, sofern nicht in einem Flugsimulator, FNPT II/III oder FTD 2,3 durchgeführt) * nur mehrmotorige Hubschrauber
b	Ausfall von Stabilisierungsanlagen (SAS oder Autopilot)/Hydraulikanlage (soweit zutreffend)
c	Ausfall von Fluginstrumenten
d	Autorotationssinkflug und Abfangen (mit Motorhilfe) in einer vorgegebenen Höhe
e	Manueller Präzisionsanflug ohne Flugkommandoanlage* Manueller Präzisionsanflug mit Flugkommandoanlage* * Nur eine dieser Übungen ist durchzuführen

Abschnitt F - Musterberechtigungen (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.220 Musterberechtigungen (H)

(a) Kriterien

Für die Festlegung von Musterberechtigungen für Hubschrauber muss folgendes berücksichtigt werden:

(1) Musterzulassung;

(2) Flugeigenschaften

(3) Mindestflugbesatzungen gemäß Musterzulassung;

(4) Stand der Technik.

(b) Einteilung

Für jedes Hubschraubermuster ist eine Musterberechtigung erforderlich.

(c) Aufstellung

(1) Musterberechtigungen für Hubschrauber werden in Übereinstimmung mit der von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Liste der Hubschraubermuster erteilt. Für den Wechsel auf einen Hubschrauber einer anderen Baureihe des gleichen Musters ist eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen je nach der unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde zu treffenden Festlegung erforderlich.

(2) Die Hubschrauber, die nicht in der Liste der Hubschraubermuster enthalten sind, können in eine JAR-FCL Lizenz eingetragen werden, sofern die Berechtigungen auf Hubschrauber beschränkt sind, die in dem Staat der die Berechtigung einträgt, registriert sind.

(d) Die Bedingungen für die Erteilung und Verlängerung/Erneuerung von Musterberechtigungen für Trag- und Flugschrauber sind von der zuständigen Behörde festzulegen.

JAR-FCL 2.225 Erfordernis von Musterberechtigungen

Der Inhaber einer Pilotenlizenz 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 auf die Tätigkeit als Kopilot eingeschränkt oder bestehen andere anzuwendende Vorschriften, ist die Berechtigung mit diesen Einschränkungen oder Auflagen zu versehen.

JAR-FCL 2.230 Sonderregelungen

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

JAR-FCL 2.235 Musterberechtigungen - Rechte, Anzahl und Baureihen

(a) Rechte

Vorbehaltlich der Bestimmungen von JAR-FCL 2.220(a) ist der Inhaber einer Musterberechtigung berechtigt, die entsprechenden Hubschrauber zu führen.

(b) Anzahl von Musterberechtigungen

Die Bestimmungen der JAR-FCL sehen hinsichtlich der Anzahl von Musterberechtigungen, die ein Pilot zur selben Zeit besitzen kann, keinerlei Einschränkungen vor. Es können jedoch Einschränkungen für die gleichzeitige Ausübung von Rechten durch die Bestimmungen der Betriebsvorschriften JAR-OPS 3 bestehen.

(c) Baureihen

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

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

(2) Ein Vertrautmachen erfordert den Erwerb zusätzlicher Kenntnisse.

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 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 gemäß JAR-FCL 2.255, 2.261 und 2.262(a) 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 Hubschraubermuster erweitern möchte, muss einen Lehrgang, der mindestens fünf Stunden Ausbildung im Instrumentenflug mit Lehrberechtigten auf dem betreffenden Hubschraubermuster beinhaltet erfolgreich abschließen sowie eine praktische Prüfung auf dem Muster an einer genehmigten FTO/TRTO gemäß Abschnitt 5 des

Anhanges 2 oder 3 zu JAR-FCL 2.240 bestehen. Drei Stunde der Ausbildung können auf einem FS oder FTD 2/3 oder FNPT II/III durchgeführt werden.

(5) Unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt kann von der zuständigen Behörde eine Musterberechtigung einem Bewerber erteilt werden, der die Anforderungen eines Nicht-JAA-Mitgliedstaates für diese Berechtigung erfüllt, vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen gemäß JAR-FCL 2.250 oder 2.255, soweit zutreffend. Eine solche Berechtigung ist auf Hubschrauber beschränkt, die in diesem Nicht-JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedstaates betrieben werden. Die Beschränkung kann aufgehoben werden wenn der Inhaber mindestens 500 Stunden als Pilot auf einem Hubschrauber des entsprechenden Musters geflogen ist und die Anforderungen für die Verlängerung gemäß JAR-FCL 2.245 erfüllt hat.

(6) Eine in einer Lizenz enthaltene Musterberechtigung, die von einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat 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 einen einmotorigen turbinen- oder kolbengetriebenen Hubschrauber mit < 3175 kg wenigstens 100 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf dem Muster vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen von JAR-FCL 2.240(a)(2), 2.250 oder 2.225, soweit zutreffend.

(ii) für alle anderen Hubschrauber wenigstens 350 Stunden Flugerfahrung als Pilot auf dem Muster vorbehaltlich der Erfüllung der Bestimmungen von JAR-FCL 2.250 oder 2.255, soweit zutreffend.

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

(2) die Prüfungsinhalte und -abschnitte für den Erwerb einer Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten und einmotorige Hubschrauber sind in den Anhängen 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten.

Alle zutreffenden Übungen der entsprechenden praktischen Prüfung sind innerhalb der sechs Monate, die dem Eingangsdatum des Antrages auf Erwerb der Berechtigung unmittelbar vorangehen, erfolgreich abzuschließen.

JAR-FCL 2.245 Musterberechtigungen - Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

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

(a) Musterberechtigungen für Hubschrauber - Gültigkeit

Die Gültigkeit von Musterberechtigungen für Hubschrauber beträgt ein Jahr, beginnend mit dem Ausstellungsdatum oder, bei einer Verlängerung der Berechtigung innerhalb der Gültigkeitsdauer, mit dem Ablauf der Gültigkeitsdauer.

(b) Musterberechtigungen für Hubschrauber -Verlängerung

Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber hat der Inhaber 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 2 Stunden als Pilot eines entsprechenden Hubschraubermusters innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung. Die Befähigungsüberprüfung kann bei den 2 Stunden mit eingerechnet werden.

(3) für die in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) aufgeführten einmotorigen Hubschrauber mit Kolbentriebwerk mindestens die Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.245(b)(1) auf einem der entsprechenden Muster für die eine Berechtigung erworben wurde, 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 auf dem Muster durchgeführt werden, das nicht für die letzte Befähigungsüberprüfung benutzt wurde.

(4) für einmotorige turbinengetriebene Hubschrauber mit einem höchstzulässigem Startgewicht (MTOM) < 3175 kg mindestens eine Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.245(b)(1) auf einem der entsprechenden Muster vorausgesetzt der Bewerber kann nachweisen:

(i) 300 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) auf Hubschraubern; und

(ii) 15 Stunden auf jedem der/des Muster(s), die mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden sollen; und

(iii) kann mindestens 2 Stunden Flugzeit als verantwortlicher Pilot auf jedem der anderen Muster während der Gültigkeitsperiode nachweisen, die mit der Befähigungsüberprüfung verlängert werden sollen; und

(iv) außer mit einer schriftlichen Genehmigung der zuständigen Behörde muss die Befähigungsüberprüfung auf dem Muster durchgeführt werden, das nicht für die letzte Befähigungsüberprüfung benutzt wurde.

(5) Die Verlängerung einer IR(H), soweit zutreffend, sollte mit den Anforderungen für die Verlängerung einer Musterberechtigung wie in (1) gemäß JAR-FCL 2.246 verbunden werden.

(c) Ein Bewerber, der eine Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung nicht besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung und aller weiteren Berechtigungen, die gemäß JAR-FCL 2.245(b)(3) oder (b)(4) verlängert wurden, nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung auf dem selben Muster erfolgreich abgeschlossen hat.

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

(1) Werden die Rechte einer Muster-, oder Instrumentenflugberechtigung ausschließlich auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist, kann die zuständige Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates erfüllt sind.

(2) Werden die Rechte einer Muster-, oder Instrumentenflugberechtigung auf einem Hubschrauber ausgeübt, der in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen ist und von einem Luftfahrtunternehmer eines Nicht-JAA-Mitgliedstaates gemäß Artikel 83bis des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt betrieben wird, kann die zuständige Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die Gültigkeitsdauer der Berechtigung erweitern, oder die Berechtigung verlängern, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen des betreffenden Nicht-JAA-Mitgliedstaates 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) oder (c) und, soweit zutreffend, JAR-FCL 2.185 zu erfolgen, bevor die Rechte auf Hubschraubern ausgeübt werden, die in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen sind und von einem Luftfahrtunternehmer eines JAA-Mitgliedstaates betrieben werden.

(4) Eine in einem Nicht-JAA-Mitgliedstaat erworbene oder verwendete Berechtigung kann unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde weiterhin als Teil einer JAR-FCL-Lizenz gelten, vorausgesetzt, dass die Anforderungen des betreffenden Staates erfüllt sind und die Berechtigung auf in diesem Staat eingetragene Luftfahrzeuge beschränkt ist oder von einem Luftfahrtunternehmer dieses Nicht-JAA-Mitgliedstaates betrieben wird.

(e) Abgelaufene Berechtigungen

Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Musterberechtigung, hat der Bewerber alle von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen zu erfüllen und eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 auf dem entsprechenden Muster abzulegen. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung beginnt mit dem Zeitpunkt der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erneuerung.

(f) Vereinbarkeit mit JAR-OPS

Die Verlängerungsbedingungen von JAR-FCL 2.245(b) sind erfüllt, wenn der Bewerber eine Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-OPS 3.965 bestanden hat und wenn der Unternehmer der zuständigen Behörde nachweist, dass die verbindlichen Übungen (M) von Anhang 2 oder 3 zu JAR-FCL 2.240 in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 während der 12 Monate vor der Verlängerung in Übereinstimmung mit JAR-OPS 3.965(a)(2) durchgeführt wurden. Dafür muss die

Befähigungsüberprüfung im Unternehmen während der drei Monate vor Ablauf der Musterberechtigung durchgeführt werden.

JAR-FCL 2.246 Instrumentenflugberechtigung - Verlängerung und Erneuerung

(a) Verlängerung

(1) Eine IR(H) ist innerhalb von 3 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung zu verlängern. Falls möglich ist die Verlängerung einer IR(H) mit der Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung einer Musterberechtigung zu verbinden. Die Verlängerung einer IR(H) in Verbindung mit der Befähigungsüberprüfung für die Musterberechtigung ist vom Bewerber gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 durchzuführen.

(2) Der Bewerber für die Verlängerung einer IR(H), die nicht mit der Verlängerung der Muster - berechtigung verbunden wird, muss entweder durchführen:

(i) Abschnitt 5 und relevante Teile von Abschnitt 1 des Anhanges 3 zu JAR-FCL 2.240 durchführen, oder

(ii) Abschnitt 5 und relevante Teile von Abschnitt 1 des Anhanges 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295.

Ein FTD II/III oder Flugsimulator kann benutzt werden, aber zumindest jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung der IR(H) muss in diesem Fall im Hubschrauber durchgeführt werden.

(3) Nicht Bestandteil der Bestimmungen

(4) Der Bewerber, der die relevanten Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.246(a)(1) oder (a)(2) vor Ablauf der Gültigkeit der Instrumentenflugberechtigung nicht besteht, darf die Rechte der IR(H) auf dieser Musterberechtigung nicht wahrnehmen bis die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgelegt wird.

(b) Erneuerung: (siehe auch JAR-FCL 2.185(c))

(1) Wenn die Instrumentenflugberechtigung abgelaufen ist, hat der Bewerber:

(i) Auffrischungsschulung und zusätzliche Anforderungen, wie sie von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen sind, zu erfüllen, und

(ii) eine Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.246(a)(1) oder (a)(2) bestehen.

JAR-FCL 2.250 Musterberechtigung 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:

Der Bewerber muss für den Kurs zum Ersterwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten:

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

(i) 70 Stunden als verantwortlicher Pilot oder 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 gemäß JAR-FCL 2.262(b) bestanden haben.

(2)

(i) im Besitz einer Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss eines Lehrganges für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) sein. Sofern der Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung zusätzlich zum Lehrgang für Musterberechtigung (siehe JAR-FCL 2.261 und 2.262 und Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)) durchzuführen ist, findet diese Bestimmung keine Anwendung; und

(ii) Bei Bewerbern, die eine Erfahrung von mehr als 500 Stunden auf mehrmotorigen für den Betrieb mit einem Piloten zugelassenen Hubschraubern im Rahmen eines von der zuständigen Behörde genehmigten Betriebes mit zwei Piloten nachweisen, wird die Forderung nach der MCC als erfüllt angesehen; und

(3) die Bestimmungen von JAR-FCL 2.285 erfüllt haben soweit zutreffend für ATPL(H).

(b) Der Kenntnisstand, der bei Piloten vorausgesetzt wird, die eine PPL(H) oder CPL(H) und Musterberechtigungen für Hubschrauber mit zwei Piloten besitzen, die nicht nach den Bestimmungen der JAR-FCL erteilt worden sind, reicht nicht aus, um die Anforderungen des vorangegangenen Absatzes (3) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.255 Musterberechtigung mit einem Piloten – Voraussetzungen

Voraussetzungen für die Ausbildung:

Der Bewerber für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber muss:

(a) erfolgreich an einem genehmigten Vorbereitungslehrgang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.225 in einer FTO oder TRTO teilgenommen haben oder zumindest die theoretische ATPL(H) Prüfung gemäß JAR-FCL 2.470(a) bestanden haben; und

(b) als Bewerber, der keine erfolgreiche Teilnahme und Abschluss einer durchgehenden ATPL(H)/IR, ATPL(H) oder CPL(H)/IR nachweisen kann, mindestens 70 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern verfügen.

(c) Der Nachweis der erfolgreichen Teilnahme an dem genehmigten Vorbereitungslehrgang gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255 ersetzt nicht den Nachweis gemäß JAR-FCL 2.285(b) für die Erteilung einer ATPL(H).

JAR-FCL 2.261 Musterberechtigungen - Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung

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

(Siehe Anhang1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und JAR-FCL 2.295 sowie 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) Theoretische Ausbildung und Prüfungsbestimmungen

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. Bei einem Bewerber, der bereits eine Musterberechtigung für ein Hubschraubermuster, betrieben entweder mit einem oder zwei Piloten, besitzt, können die theoretischen Kenntnisse vorausgesetzt werden, falls er für eine weitere Musterberechtigung für das selbe Hubschraubermuster in der umgekehrten Funktion mit zwei oder einem Piloten tätig werden soll.

(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 einer FTO oder einer TRTO durchzuführen. Ausbildungslehrgänge können außerdem von einem Luftfahrtunternehmer oder Hersteller oder einer vertraglich für diese arbeitende Zivilluftfahrerschule oder, unter besonderen Umständen, von einem für den jeweiligen Zweck ermächtigten Lehrberechtigten durchgeführt werden.

(2) Diese Lehrgänge bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörde und die Schulen müssen, gemäß den Festlegungen der zuständigen Behörde, die einschlägigen Bestimmungen des Anhanges 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 hat in folgenden Fällen die Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung zu beinhalten:

(i) für Flugschüler, 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)) sowie Anhang 1 zu JAR-FCL 2.160 und 2.165(a)(2);

(ii) für Inhaber einer PPL(H) oder CPL(H), die nicht an einer durchgehenden ATPL 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:

(i) für MCC/IR: 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen und 20 Stunden praktische MCC-Ausbildung umfassen. Bei Flugschülern, die an einem Lehrgang der durchgehenden ATPL(H)/IR Ausbildung teilnehmen, verringert sich die praktische Ausbildung um 5 Stunden.

(ii) für MCC/VFR: 25 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen und 15 Stunden praktische MCC-Ausbildung umfassen. Bei Flugschülern, die an einem Lehrgang der durchgehenden ATPL(H) Ausbildung teilnehmen, verringert sich die praktische Ausbildung um fünf Stunden.

Die MCC-Ausbildung sollte, wenn möglich, mit dem Lehrgang zum Ersterwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten verbunden werden.

(3) Die MCC -Ausbildung ist innerhalb von sechs Monaten entweder unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer 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 Behörde, die einschlägigen Bestimmungen der Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055 erfüllen. Weitere Einzelheiten zur MCC-Ausbildung sind Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d) zu entnehmen. Es ist ein FNPT II/III (MCC), ein FTD 2,3 oder ein Flugsimulator zu verwenden. Wenn möglich, sollte die MCC-Ausbildung mit der Ausbildung für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten verbunden werden, wobei die praktische MCC-Ausbildung auf nicht weniger als 10 Stunden für MCC/IR und 7 Stunden für MCC/VFR 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 2.295 sowie 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 sowie Anhang 3 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 Abschluss der MCC-Ausbildung hat der Bewerber die Fähigkeit zur Durchführung der Aufgaben eines Piloten auf Hubschraubern mit zwei Piloten entweder durch das Ablegen der praktischen Prüfung für Musterberechtigungen auf Hubschraubern mit zwei Piloten gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 nachzuweisen oder er erhält eine Teilnahmebestätigung für den MCC-Lehrgang.

Anhang 1 zur JAR-FCL 2.220

Aufstellung der Hubschraubermuster

Die Liste der bestehenden Hubschraubermuster und die für die Ausübung der Musterberechtigung gegebenenfalls erforderlichen Unterschiedsschulungen und Vertrautmachungen sind unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295

Praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen für Hubschrauber und ATPL (einschließlich Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung)

(Siehe JAR-FCL 2.240 bis2.262 und 2.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL2.261(a))

1. Der Bewerber muss die geforderte Ausbildung in Übereinstimmung mit dem Lehrplan (siehe auch Anhang1 zu JAR-FCL 2.261(a) und Anhang 2 und 3 zu JAR-FCL 2.240) abgeschlossen haben. Aufgrund einer Empfehlung durch das Joint Evaluation Board (JOEB) und nach Zustimmung durch die JAA kann der Lehrplan aufgrund früherer Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugen reduziert werden. Die Verfahren für den Nachweis der Prüfungsreife des Bewerbers, einschließlich der Aushändigung des Ausbildungsnachweises des Bewerbers an den Prüfer, werden von der zuständigen Behörde festgelegt.

2. Übungen, die im Rahmen von praktischen Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen durchzuführen sind, sind jeweils in der Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 sowie Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten. Aufgrund einer Empfehlung durch das Joint Operational Evaluation Board (JOEB) und nach Zustimmung durch die JAA können bestimmte Übungen der praktischen Prüfungen, die mit denen von anderen Muster oder Varianten vergleichbar sind, anerkannt werden, falls der Pilot auf diesen anderen Musterberechtigungen Erfahrung nachweisen kann. Dies gilt nicht für die praktische Prüfung zum Erwerb des ATPL. Mit Genehmigung der zuständigen Behörde können verschiedene Prüfungssituationen für praktische Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zur Durchführung eines simulierten Streckenflugbetriebes (line operation) entwickelt werden. Der Prüfer wählt dann eine dieser Situationen aus. Soweit vorhanden, sind Flugsimulatoren und sonstige genehmigte Übungsgeräte zu verwenden. Die Abschnitte der Musterberechtigung und der Instrumentenflugberechtigung sind als separate Prüfungen – VFR und IFR – zu werten, und ein Nichtbestehen in einer der Prüfungen hat keinen Einfluss auf die Gültigkeit der Anderen.

3. Bewerber für die praktische ATPL Prüfung, die praktische Prüfung und die Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen einschließlich der Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung müssen die entsprechenden Anforderungen wie folgt nachweisen:

(a) Für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten oder ATPL:

Abschnitte 1 bis 4 und 6 (wenn zutreffend) der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung des Anhangs 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 bestehen. Werden mehr als fünf Übungen vom Bewerber nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Abschnitte, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein.

(b) Für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten:

Abschnitte 1 bis 4 und 6 (wenn zutreffend) der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung des Anhangs 3 zu JAR-FCL 2.240 bestehen. Werden mehr als fünf Übungen nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu fünf Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Übungen, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden. Alle Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung müssen innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein.

(c) Für eine Instrumentenflugberechtigung:

(i) Abschnitt 5 der Befähigungsüberprüfung in entweder Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 bestehen. Werden mehr als 3 Übungen nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Ein Bewerber, der bis zu 3 Übungen nicht besteht, muss die nicht bestandenen Übungen wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung/-überprüfung eine Übung nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung/Überprüfung zu wiederholen. Dies gilt auch für Übungen, die bei einem vorherigen Versuch bestanden wurden.

(ii) Sofern die Absicht besteht, eine zusätzliche Berechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60m/200ft (CAT II/III) zu erwerben, muss der Bewerber alle Übungen in Anhang 4 zu JAR-FCL 2.240 auf dem entsprechenden 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 Behörde gibt dem Prüfer Sicherheitshinweise für die Durchführung der Prüfung/Überprüfung.

6. Sollte der Bewerber die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer nicht gerechtfertigten Gründen abbrechen, werden die nicht durchgeführten Übungen als nicht bestanden gewertet. Wird die Prüfung/Überprüfung aus für den Prüfer gerechtfertigten Gründen abgebrochen, sind in einem weiteren Flug nur die nicht durchgeführten Übungen zu prüfen.

7. Nach Ermessen des Prüfers kann der Bewerber jede Übung und jedes Verfahren einmal wiederholen. Der Prüfer kann die Prüfung/Überprüfung jederzeit abbrechen, wenn die 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/Befähigungsüberprüfung verwendeten Hubschraubermuster und, soweit zutreffend, mit dem MCC-Konzept durchzuführen. Flugleistungsdaten für Start, Anflug und Landung sind vom Bewerber in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch des verwendeten Hubschraubermusters festzulegen. Falls der IR(H) Abschnitt der Prüfung/Überprüfung durchgeführt wird, sind Entscheidungshöhen, Mindestsinkflughöhen und Fehlanflugpunkt vom Bewerber festzulegen. Für die IR Befähigungsüberprüfung sollte der Flug unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflugbedingungen und unter Anwendung der IFR Verfahren durchgeführt werden.

BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR PRAKTISCHE PRÜFUNGEN/ BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNGEN FÜR HUBSCHRAUBER MIT ZWEI PILOTEN UND DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG FÜR DEN ERWERB EINER 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 übernehmen.

10. Der Bewerber muss, außer in den Übungen 3 bis 3.15 des außergewöhnlichen Betriebs sowie Übungen 4 bis 4.7 der Notverfahren, die gemäß dem MCC als PF oder PNF durchgeführt werden dürfen, in allen Abschnitten der Prüfung/Überprüfung als steuernder Pilot (PF) tätig sein (gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295). Der Bewerber für die erstmalige Erteilung eines Hubschraubermusters mit zwei Piloten oder ATPL(H) muss außerdem die Fähigkeit nachweisen, als nicht steuernder Pilot (PNF) tätig zu sein. Der Bewerber kann für die Prüfung/Überprüfung entweder den linken oder den rechten Sitz wählen.

11. Unabhängig davon, ob der Bewerber als steuernder oder nicht steuernder Pilot tätig ist, sind bei der Prüfung/Überprüfung für eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten, die sich auf die Aufgaben des verantwortlichen Piloten erstrecken soll, folgende Bereiche besonders zu berücksichtigen:

(a) Zusammenarbeit der Flugbesatzung;

(b) Übersicht über den Betrieb des Hubschraubers durch geeignete Überwachung; und

(c) der jeweiligen Betriebssituation, einschließlich von Notfällen, entsprechende Festlegung von Prioritäten und Entscheidungsfindung in Übereinstimmung mit Sicherheitsaspekten und anwendbaren Regeln und Vorschriften.

12. Die Prüfung/Überprüfung sollte so weit wie möglich die Situation des gewerblichen Luftverkehrs simulieren. Ein grundlegendes Element ist die Fähigkeit, 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;

(d) Anwendung der Luftfahrtkenntnisse;

(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 und beim Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern, soweit zutreffend; und

(g) effektive Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern, soweit zutreffend.

14. Die folgenden Toleranzen stellen allgemeine Richtwerte dar. Turbulenzen, Flugeigenschaften und Flugleistung des verwendeten Hubschraubermusters sind vom Prüfer entsprechend zu berücksichtigen.

IFR Toleranzen:

Flughöhe	
- allgemein	± 100 ft
- Durchstarten bei Erreichen der Entscheidungshöhe	+ 50 ft/-0 ft
- Mindestsinkflughöhe/Höhe über NN	+ 50 ft/-0 ft
Einhalten eines vorbestimmten Kurses über Grund	
-Einhalten einer Funkstandlinie	± 5°
-Präzisionsanflug	Hälfte des Anzeigebereiches, Gleitweg und Gleitpfad
Steuerkurs	
- normaler Betrieb	± 5°
- außergewöhnlicher Betrieb/Notverfahren	± 10°
Geschwindigkeit	
- alle Triebwerke in Betrieb	± 10 Knoten
- mit simuliertem Triebwerkausfall	+ 10 Knoten/-5 Knoten

VFR Toleranzen:

Flughöhe	
- allgemein	± 100 ft
Steuerkurs	
- normaler Betrieb	± 5°
- außergewöhnlicher Betrieb/Notverfahren	± 10°
Geschwindigkeit	
- allgemein	± 10 Knoten
- mit simuliertem Triebwerksausfall	+ 10 Knoten/-5 Knoten
Drift über Grund	
- Abheben und Schweben im Bodeneffekt	± 3 ft
- Aufsetzen	± 2 ft (keine Rückwärts- oder Seitwärtsbewegung

INHALT DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG/BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG

15. Inhalte und Abschnitte der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung sind für Hubschrauber mit zwei Piloten und für ATPL in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und für Hubschrauber mit einem Piloten in Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 enthalten. Für die Bewerber, die gleichzeitig IR(H) abschließen wollen, muss Abschnitt 5 des entsprechenden Anhangs durchgeführt werden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung kann von der zuständigen Behörde festgelegt werden.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295

Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf Hubschraubern mit zwei Piloten und ATPL (einschließlich der Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung)

(Siehe JAR-FCL 2.240 bis 2.262 und .295)

1. Die folgenden Zeichen bedeuten:

P = Ausgebildet als verantwortlicher Pilot oder Kopilot sowie 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. Die folgenden Abkürzungen werden verwendet, um das Übungsgerät zu bezeichnen:

FS = Flugsimulator

FTD = Flugübungsgerät

H = Hubschrauber

3.1

a) Bewerber für die praktische Prüfung zur Erteilung einer Musterberechtigung mit zwei Piloten für Hubschrauber und ATPL müssen nur die Abschnitte 1 bis 4 und - falls zutreffend - Abschnitt 6 durchführen.

b) Bewerber für die Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung mit zwei Piloten für Hubschrauber müssen nur Abschnitt 1 bis 4 und – falls zutreffend – Abschnitt 6 durchführen.

3.2 Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

3.3 Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind nur von Bewerbern unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu fliegen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

4. Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung 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 Lehrgangs wird folgendes berücksichtigt:

(a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß JAR-STD;

(b) die Qualifikation des Lehrers;

(c) der Umfang der streckenflugbezogenen Ausbildung während des Lehrgangs;

(d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des auszubildenden Piloten; und

(e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen.

		Praktische Ausbildung				**Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
Übung/Verfahren (einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung)		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Abschnitt 1 Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen							
1.1	Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P		M	
1.2	Cockpit-Kontrolle		P	→		M	
1.3	Anlassverfahren,	P	→	→		M	

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren (einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung)		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen						
1.4	Rollen/Schwebeflug nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P	→		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	→	→		M	
Abschnitt 2 Flugübungen und Flugverfahren							
2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	→		M	
2.2	Schräglandungen und Abflüge		P	→			
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	→	→			
2.4							
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz vor Erreichen von TDP, oder DPATO		P	→		M	
2.4.2	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz nach Passieren von TDP, oder DPATO		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 Abfangen mit Motorhilfe		P	→		M	
2.7	Landungen (verschiedene Anflugprofile)		P	→		M	
2.7.1	Durchstarten oder Landung mit simuliertem Triebwerksausfall vor LDP oder DPBL		P	→		M	
2.7.2	Landung mit simuliertem Triebwerksausfall nach LDP oder DPBL		P	→		M	
Abschnitt 3 normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren							
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren					M	(mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren (einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung)		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
							müssen ausgewählt werden)
3.1	Triebwerk	P	→	→			
3.2	Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	→	→			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	→	→			
3.4	Kraftstoffanlage	P	→	→			
3.5	Elektrische Anlage	P	→	→			
3.6	Hydraulische Anlage	P	→	→			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	→	→			
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	→	→			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanl age	P	→	→			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	→	→			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P	→	→			
3.12	Flächennavigationsgeräte (RNAV)	P	→	→			
3.13	Fahrwerk	P	→	→			
3.14	Hilfstriebwerk (APU)	P	→	→			
3.15	Funk, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	→	→			
Abschnitt 4 außergewöhnliche- und Notverfahren							
4	Außergewöhnliche- und Notverfahren					M	(mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden)
4.1	Feuerbekämpfung (einschließlich Evakuierung soweit anwendbar)	P	→	→			
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	→	→			
4.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	→	→			
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)	P	→	→			
4.5	Ausfall der Heckrotorsteuerung (falls anwendbar)	P	→	→			
4.5.1	Verlust/Ausfall des Heckrotors (falls anwendbar)	P	→	Ein Hub-schraub-			

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren (einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung)		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
				er darf nicht für diese Übung benutzt werden			
4.6	Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds	P	→	→			
4.7	Ausfall der Kraftübertragung (Getriebe)	P	→	→			
4.8	Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	→	→			
Abschnitt 5 Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)							
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug sobald 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	Warteverfahren	P*	→*	→ *			
5.4	Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60m(200 ft)(CAT1)	P*	→*	→*			
5.4.1	manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	→*	→*		M* (nur prakt. Prüfung)	
5.4.2	manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	→*	→*			
5.4.3	mit Autopilot	P*	→*	→*			
5.4.4	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks (der Triebwerksausfall muss während des Endanfluges vor Überflug des Voreinflugzei-chens (OM) bis zum Absetzen oder Beendigung des Durchstartverfahrens simuliert werden)	P*	→*	→*		M*	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	→*	→*		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	→*	→*			
5.6.1	Andere Fehlanflugverfahren	P*	→*	→*			

		Praktische Ausbildung				**Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
Übung/Verfahren (einschließlich Zusammenarbeit der Flugbesatzung)		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe	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

Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten (einschließlich der Befähigungsüberprüfung 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. Die folgenden Abkürzungen werden verwendet, um das Übungsgerät zu bezeichnen:
   S = Flugsimulator
   FTD = Flugübungsgerät
   H = Hubschrauber

3.1 Die mit Sternchen (*) gekennzeichneten Übungen sind nur von Bewerbern unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen zu fliegen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

3.2 Instrumentenflugverfahren (Abschnitt 5) sind nur von Bewerbern durchzuführen, die eine IR(H) für Hubschrauber mit zwei Piloten verlängern, erneuern oder diese Berechtigung auf ein anderes Muster ausdehnen möchten.

4. Der Buchstabe „M“ in einer Spalte bedeutet, dass diese Übung für die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung 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 Lehrgangs wird folgendes berücksichtigt:
   (a) die Einstufung des Flugsimulators gemäß JAR-STD;
   (b) die Qualifikation des Lehrers;
   (c) der Umfang der streckenflugbezogenen Ausbildung während des Lehrgangs;
   (d) die Qualifikation und Erfahrung im Streckenflugeinsatz des auszubildenden Piloten; und
   (e) die Streckenflugerfahrung unter Aufsicht, die nach Erteilung der neuen Musterberechtigung vorgesehen.

		Praktische Ausbildung				**Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
Übung/Verfahren		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
Abschnitt 1 Flugvorbereitung und Vorflugkontrollen							
1.1	Außenkontrolle; Position der zu kontrollierenden Punkte und Zweck der Kontrolle			P		M	
1.2	Cockpit-Kontrolle		P	→		M	
1.3	Anlassverfahren, Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung der Navigations- und Sprechfunkfrequenzen	P	→	→		M	

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
1.4	Rollen/Schwebeflug nach Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle oder des Lehrberechtigten		P	→		M	
1.5	Verfahren und Kontrollen vor dem Start	P	→	→		M	
Abschnitt 2 Flugübungen und Flugverfahren							
2.1	Starts (verschiedene Abflugprofile)		P	→		M	
2.2	Schräglandungen und Abflüge		P	→			
2.3	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)	P	→	→			
2.4	Start mit simuliertem Triebwerksausfall						
2.4.1	Start mit simuliertem Triebwerkausfall kurz vor Erreichen von TDP, oder DPATO		P	→		M	
2.4.2	Start mit simuliertem Triebwerksausfall kurz nach Passieren von TDP, oder DPATO		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 Abfangen mit Motorhilfe		P	→		M	
2.7	Landungen (verschiedene Anflugprofile)		P	→		M	
2.7.1	Durchstarten oder Landung mit simuliertem Triebwerksausfall vor LDP oder DPBL		P	→		M	
2.7.2	Landung mit simuliertem Triebwerksausfall nach LDP oder DPBL		P	→		M	
Abschnitt 3 normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren							
3	Normaler und außergewöhnlicher Betrieb der folgenden Systeme und Verfahren					M	(mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden)

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
3.1	Triebwerk	P	→	→			
3.2	Klimaanlage (Heizung und Lüftung)	P	→	→			
3.3	Pitot-Anlage/statische Druckanlage	P	→	→			
3.4	Kraftstoffanlage	P	→	→			
3.5	Elektrische Anlage	P	→	→			
3.6	Hydraulische Anlage	P	→	→			
3.7	Steuer- und Trimmanlage	P	→	→			
3.8	Eisverhütungs- und Enteisungsanlage	P	→	→			
3.9	Autopilot/Flugkommandoanlage	P	→	→			
3.10	Stabilisierungsanlage (SAS)	P	→	→			
3.11	Wetterradar, Funkhöhenmesser, Transponder	P	→	→			
3.12	Flächennavigationsgeräte (RNAV)	P	→	→			
3.13	Fahrwerk	P	→	→			
3.14	Hilfstriebwerk (APU)	P	→	→			
3.15	Funk, Navigationsgeräte, Instrumente, Flugmanagementsysteme	P	→	→			
Abschnitt 4 außergewöhnliche- und Notverfahren							
4	Außergewöhnliche- und Notverfahren					M	(mindestens 3 Übungen aus diesem Abschnitt müssen ausgewählt werden)
4.1	Feuerbekämpfung (einschließlich Evakuierung soweit zutreffend)	P	→				
4.2	Rauchbekämpfung und Rauchentfernung	P	→				
4.3	Triebwerksausfall, Abstellen und Wiederanlassen in sicherer Höhe	P	→				
4.4	Kraftstoff ablassen (simuliert)	P	→				
4.5	Ausfall der Heckrotorsteuerung (falls anwendbar)	P	→				

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
4.5.1	Verlust/Ausfall des Heckrotors (falls anwendbar)	P	→	Ein Hub-schrauber darf nicht für diese Übung benutzt werden			
4.6	Ausfall der Kraftübertragung (Getriebe)	P	→	→			
4.7	Andere Notverfahren gemäß entsprechendem Flughandbuch	P	→	→			
Abschnitt 5 Instrumentenflugverfahren (durchzuführen unter tatsächlichen oder simulierten Instrumentenflug-Wetterbedingungen)							
5.1	Start nach Instrumenten: Übergang zum Instrumentenflug sobald 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	Warteverfahren	P*	→*	→ *			
5.4	Präzisionsanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 60m(200 ft)(CAT 1)	P*	→*	→*			
5.4.1	manuell, ohne Flugkommandoanlage	P*	→*	→*		M* (nur prakt. Prüfung)	
5.4.2	manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	→*	→*			
5.4.3	mit Autopilot	P*	→*	→*			
5.4.4	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks (der Triebwerksausfall muss während des Endanfluges vor Überflug des Voreinflugzeichens (OM) bis zum Absetzen oder Beendigung des Durchstartverfahrens simuliert werden)	P*	→*	→*		M*	
5.5	Nichtpräzisionsanflug bis zur MDA/H	P*	→*	→*		M*	
5.6	Durchstarten mit allen Triebwerken bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*	→*	→*			
5.6.1	Andere Fehlanflugverfahren	P*	→*	→*			

		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren		FTD	FS	H	Initialen des Flug-lehrers nach Ab-schluss der Aus-bildung	Geprüft in FS, H	Initialen des Prüfers nach Abschluss der Prüfung
5.6.2	Durchstarten mit simuliertem Triebwerksausfall bei Erreichen der DA/DH oder MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Autorotation unter IMC und Abfangen mit Motorhilfe	P*	→*	→*		M*	
5.8	Aufrichten aus ungewöhnlichen Fluglagen	P*	→*	→*		M*	
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 ft) (CAT II/III)

A. Ergänzende theoretische Ausbildung

1. Ergänzende Anforderungen an 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

	Praktische Ausbildung			**Praktische Prüfung/ Befähigungsüberprüfung**	
Übung/Verfahren	Ausbildung in		Initialen des Ausbilders nach abgeschlossener Ausbildung	Geprüft in	Initialen des Prüfers nach Bestandener Prüfung
	FS	H		FS/H	
Erweiterung einer Musterberechtigung für Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von weniger als 60 m (200 ft) (CAT II/III). 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 für die Musterzulassung für Instrumentenanflüge nach CAT II/III notwendig ist, zu verwenden.					
1	P*	→*		M*	
2	P*	→*		M*	
3 bei Erreichen der Entscheidungshöhe Durchstarten mit Ausfall von Bordeinrichtungen. Besondere Aufmerksamkeit muss bei den Durchstartverfahren auf die vorkalkulierten manuellen oder automatischen Fluglageführung gerichtet werden	P*	→*		M*	
4	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 beinhaltet eine Liste von einmotorigen, kolbengetriebenen Hubschraubermustern und Lizenzeintragungen für die Verlängerung von Musterberechtigungen gemäß JAR-FCL 2.245(b)(3). Die zuständige Behörde kann zusätzliche Muster bestimmen, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Hersteller	Hubschraubermuster und Lizenzeintragung
Agusta-Bell	
- SE piston	Bell 47
Bell Helicopters	
- SE piston	Bell 47
Brantley	
- SE piston	BrantleyB2
Breda Nardi	
- SE piston	HU269
Enstrom	
- SE piston	ENF28
Hiller	
- SE piston	UH12
Hughes/Schweizer	
- SE piston	HU269
Westland	
- SE piston	Bell47

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.255

Inhalt des genehmigten Vorbereitungslehrganges für die erste Musterberechtigung für ein mehrmotoriges Hubschraubermuster

(Siehe JAR-FCL 2.255(a))

(Siehe Anhang 2 zu JAR-FCL 2.055)

1. Der genehmigte Vorbereitungslehrgang muss die folgenden Gegenstände des theoretischen ATPL(H) Lehrganges enthalten:

020 Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
- Zelle/ Systeme/ Triebwerk
- Instrumente/ Elektronik

030 Flugleistung und Flugplanung
- Masse und Schwerpunklage
- Flugleistung

2. Am Ende des Lehrganges muss der Teilnehmer eine Bescheinigung erhalten, die den erfolgreichen Abschluss bestätigt.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a)

Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse im Rahmen praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen zum Erwerb von Musterberechtigungen

(Siehe JAR-FCL 2.261(a))

1. Die theoretische Ausbildung ist von einem ermächtigten 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 von der zuständigen Behörde festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Lehrplan abdecken, soweit dieser auf das betreffende Hubschraubermuster zutrifft. In Abhängigkeit der eingebauten Ausrüstung und Systeme muss die Ausbildung folgendes beinhalten, kann jedoch auch umfangreicher sein:

(a) Festigkeitsverband, Kraftübertragungen, Rotor und Ausrüstung des Hubschraubers, Normalbetrieb der Systeme und Störungen
- Abmessungen
- Triebwerk einschließlich Hilfsturbine (APU), Rotoren und Kraftübertragungen
- Kraftstoffanlage
- Klimaanlage
- Eisverhütung, Scheibenwischanlage und Regenabweisungssystem
- Hydraulikanlage
- Fahrwerk
- Steuerungsanlage, Stabilisierungsanlage und Autopilot
- Elektrische Stromversorgung
- Flugüberwachungsinstrumente, Funk-, Radar- und Navigationsausrüstung
- Cockpit, Fluggastkabine und Frachtraum
- Notausrüstung

(b) Betriebsgrenzen
- Allgemeine Betriebsgrenzen entsprechend dem Flughandbuch des Hubschraubers
- Mindestausrüstungsliste

(c) Flugleistung, Flugplanung und -überwachung
- Flugleistung
- Flugplanung

(d) Beladung, Schwerpunkt und Bereitstellung
- Beladung und Schwerpunkt
- Bereitstellung am Boden

(e) Notverfahren

(f) Besondere Anforderungen für Hubschrauber mit elektronischen Fluginstrumentenanlagen (EFIS)

g) Sonderausrüstung

3. Für den Ersterwerb einer Musterberechtigung für Hubschrauber muss die schriftliche oder Computer gestützte Prüfung mindestens 50 Auswahlfragen (Multiple Choice) umfassen, die die Hauptgegenstände des Lehrplans in geeigneter Form abdecken. Um die Prüfung zu bestehen, müssen in jedem Hauptgegenstand mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht werden.

4. Bei Befähigungsüberprüfungen für mehrmotorige Hubschrauber mit zwei oder einem Piloten sind die theoretischen Kenntnisse durch einen Fragebogen mit Auswahlfragen oder durch 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 Ausbildungsumfang ist abhängig von:

(i) Komplexität des Hubschraubermusters, Flugeigenschaften, Stand der Technologie

(ii) Kategorie des Hubschraubers (einmotorige, kolben- oder turbinengetriebene Hubschrauber, mehrmotorige, turbinengetriebene Hubschrauber mit zwei Piloten)

(iii) Erfahrung des Bewerbers

(iv) Verfügbarkeit von FSTDs

b) Synthetische Flugübungsgeräte (FSTDs)

Die Stufe der Qualifikation und die Komplexität des Musters bestimmen den Umfang der praktischen Ausbildung, die einschließlich der praktischen Prüfung in FSTDs durchgeführt werden kann. Vor der praktischen Prüfung hat der Schüler während der praktischen Ausbildung seine Kompetenz in den Übungen der praktischen Prüfung zu demonstrieren.

2. Ersterteilung

Die genehmigte Flugausbildung (außer der praktischen Prüfung) muss insgesamt mindestens bestehen aus:

Hubschrauber - muster	im Hubschrauber	Anrechnung von Ausbildungszeit bei Nutzung eines FSTD
SEP(H)	5 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 2 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 4 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt
SET(H) unter 3175 kg MTOM	5 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 2 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 4 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt
SET(H) über 3175 kg MTOM	8 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 2 Std Hubschrauber und 10 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3:mindestens 4 Std Hubschrauber und 10 Std gesamt
SPH MET(H) JAR/FAR 27 und 29	8 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 2 Std Hubschrauber und 10 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3:mindestens 4 Std Hubschrauber und 10 Std gesamt
MP(H)	10 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 2 Std Hubschrauber und 12 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3:mindestens 4 Std Hubschrauber und 12 Std gesamt

Inhaber einer IR(H), die die IR(H) auf ein weiteres Muster ausdehnen möchten, müssen zusätzlich 2 Stunden Instrumentenflugausbildung auf dem Muster nach Instrumentenflugregeln absolvieren, die in einem FS C/D oder FTD 2/3 durchgeführt werden können. Inhaber einer SE IR(H), die erstmalig die IR Rechte auf ME IR(H) ausdehnen möchten, müssen die Anforderungen in JAR-FCL 2.240(a)(4) erfüllen.

3. Zusätzliche Muster

Die genehmigte Flugausbildung (außer der praktischen Prüfung) muss insgesamt mindestens bestehen aus:

Hubschrauber-muster	im Hubschrauber	Anrechnung von Ausbildungszeit bei Nutzung eines FSTD
SEP(H) zu SEP(H) im Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) enthalten	2 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 1 Std Hubschrauber und 3 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 1 Std Hubschrauber und 4 Std gesamt
SEP(H) zu SEP(H) im Anhang 1 zu JAR-FCL 2.245(b)(3) nicht enth.	5 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 1 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 2 Std Hubschrauber und 7 Std gesamt
SET(H) zu SET(H)	2 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 1 Std Hubschrauber und 3 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 1 Std Hubschrauber und 4 Std gesamt
Unterschieds-schulung auf einmotorigen H	1 Stunde	nicht anwendbar
MET(H) zu MET(H)	3 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 1 Std Hubschrauber und 4 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 2 Std Hubschrauber und 5 Std gesamt
Unterschieds-schulung auf mehrmotorigen H	1 Stunde	nicht anwendbar
MP(H) zu MP(H)	5 Stunden	Bei Nutzung FS C/D: mindestens 1 Std Hubschrauber und 6 Std gesamt Bei Nutzung FTD 2/3: mindestens 2 Std Hubschrauber und 7 Std gesamt

Inhaber einer IR(H), die die IR(H) auf ein weiteres Muster ausdehnen möchten, müssen zusätzlich 2 Stunden Instrumentenflugausbildung auf dem Muster ohne Sicht nach außen absolvieren, die in einem FS C/D oder FTD 2/3 durchgeführt werden können. Inhaber einer SE IR(H), die erstmalig die IR Rechte auf ME IR(H) ausdehnen möchten, müssen die Anforderungen in JAR-FCL 2.240(a)(4) erfüllen.

Praktische Prüfung

4. Nach Abschluss der entsprechenden Flugausbildung muss der Bewerber die praktische Prüfung für eine Musterberechtigung, falls zutreffend auch den Abschnitt Instrumentenflug, gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 und Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 wenn zutreffend absolvieren.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)

Lehrgang für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung (Hubschrauber)

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))

1. Der Lehrgang hat zum Ziel, sich Fähigkeiten in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung (MCC) anzueignen, um Hubschrauber mit zwei Piloten sicher nach Instrumenten- und Sichtflugregeln (soweit zureffend) führen zu können:

a. der verantwortliche Pilot übt seine Leitungs- und Entscheidungsfunktion aus, unabhängig davon, ob er als steuernder Pilot (PF) oder nicht steuernder Pilot (PNF) tätig ist.

b. die Aufgaben des PF und des PNF klar festgelegt und so verteilt sind, dass der PF seine volle Aufmerksamkeit auf die Handhabung und Steuerung des Luftfahrzeugs richten kann.

c. die Zusammenarbeit in Anpassung an die auftretenden normalen, außergewöhnlichen- und Notsituationen in geordneter Weise stattfindet.

d. die gegenseitige Überwachung, Information und Unterstützung zu jeder Zeit sichergestellt ist.

LEHRBERECHTIGTE

2. Lehrberechtigte für die MCC -Ausbildung müssen mit den menschlichen Faktoren (Human Factors) und effektives Arbeiten als Besatzung (Multi Crew Co-operation(MCC)) von Grund auf vertraut sein. Bezüglich aktueller Entwicklungen im Bereich Menschliche Faktoren und MCC sollten sie auf dem neuesten Stand sein.

THEORETISCHE KENNTNISSE

3. Der Lehrplan für die theoretische Ausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Ein genehmigter theoretischer MCC -Ausbildungslehrgang muss mindestens 25 Stunden umfassen.

FLUGAUSBILDUNG

4. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

BESCHEINIGUNG ÜBER DEN ABSCHLUSS

5. Bei Abschluss des Lehrganges kann dem Lehrgangsteilnehmer eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss des Lehrganges erteilt werden.

GEGENSEITIGE ANRECHNUNG (Cross Crediting)

6. Der Inhaber einer Bescheinigung über den Abschluss der MCC -Ausbildung auf Flugzeugen oder bei Nachweis einer Flugerfahrung von mindestens 500 Stunden als Pilot von Flugzeugen mit zwei Piloten ist von der Forderung befreit, den Lehrplan für die theoretische Ausbildung absolvieren zu müssen.

Abschnitt G - Linienpilotenlizenz (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 Klasse 1 sein. Der Inhaber einer ATPL(H) darf seine mit der Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn er in Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 ist.

JAR-FCL 2.275 Rechte und Voraussetzungen

(a) Rechte

Unbeschadet anderer 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 in allen Verwendungsarten tätig zu sein.

(b) Voraussetzungen

Der Bewerber für eine ATPL(H), der die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.010(a)(4), 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 für 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 diesen 1000 Stunden können bis zu 100 Stunden im STD angerechnet werden, bei Verwendung eines FNPT jedoch höchstens 25 Stunden. Die Gesamtstundenzahl muss mindestens umfassen:

(1) 350 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten

(2)

(i) 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 Behörde genügt; oder

(ii) 250 Stunden als Kopilot auf Hubschraubern, die gemäß JAR-FCL 2.280(a)(1) betrieben werden, der die Aufgaben und Tätigkeiten des verantwortlichen Piloten unter dessen Aufsicht ausübt, sofern die Art der Aufsicht den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt und die Rechte des ATPL nur auf den Betrieb mit zwei Piloten beschränkt sind;

(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 Behörde genügt;

(4) 30 Stunden Instrumentenzeit, davon höchstens 10 Stunden Instrumentenbodenzeit; und

(5) 100 Stunden Nachtflug als verantwortlicher Pilot oder Kopilot.

(b) Inhabern von Pilotenlizenzen oder gleichwertigen Dokumenten für andere Luftfahrzeugkategorien wird die auf anderen Luftfahrzeugkategorien durchgeführte Flugzeit gemäß JAR-FCL 2.155(a) angerechnet. Davon ausgenommen ist Flugzeit auf Flugzeugen, die bis zu 50% auf alle unter Absatz (a) genannten erforderlichen Flugzeiten angerechnet wird.

(c) Die geforderte Flugerfahrung ist vor Ablegung 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) hat eine genehmigte theoretische Ausbildung in einer Zivilluftfahrerschule für Flugausbildung (FTO) nachzuweisen. 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) hat theoretische Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten einer ATPL(H) entsprechen und gemäß den Bestimmungen in JAR-FCL Abschnitt J.

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) sein, eine Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten besitzen und über eine Ausbildung in der Zusammenarbeit der Flugbesatzung gemäß JAR-FCL 2.261(d) (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)) verfügen.

JAR-FCL 2.295 Praktische Fähigkeiten

(a) Der Bewerber für eine ATPL(H) muss die Fähigkeit nachweisen, 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 den Rechten einer ATPL(H) entspricht.

(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 die erstmalige Erteilung einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit zwei Piloten verbunden werden.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.285

Modulare theoretische Ausbildung für ATPL(H)

(Siehe JAR-FCL 2.285)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL2.470)

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. Bewerber für ATPL(H) in einer modularen theoretischen Ausbildung müssen innerhalb von 18 Monaten, unter Aufsicht des Ausbildungsleiters einer genehmigten FTO, 450 Stunden (eine Unterrichtsstunde = 60 Minuten) theoretischen Unterricht für den Erwerb der ATPL erhalten haben. Bewerber müssen im Besitz der PPL(H) gemäß ICAO Annex 1 sein.

Bei Inhabern einer CPL(H) verringert sich die theoretische Ausbildung um 200 Stunden.

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 gemäß dem von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachenden Lehrplan 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 Behörde genehmigte Unterrichtsmittel umfassen. Genehmigte Fernlehrgänge können ebenfalls als Teil der Ausbildung zugelassen werden.

Abschnitt H - Lehrberechtigungen (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.300 Lehrberechtigungen und Ernennungen – Zweck

Es werden fünf Kategorien von Lehrberechtigungen unterschieden.

(a) Lehrberechtigung für Flugausbildung - Hubschrauber (FI(H))

(b) Lehrberechtigung für Musterberechtigungen - Hubschrauber (TRI(H))

(c) Lehrberechtigung für Instrumentenflug - Hubschrauber (IRI(H))

(d) Ernennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten - Hubschrauber (SFI(H))

(e) Ernennung für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten - Hubschrauber (STI(H))

Mehrere Lehrberechtigungen

Lehrberechtigte können im Besitz mehrerer Lehrberechtigungen sein, wenn sie die entsprechenden Anforderungen und Erfahrungen entsprechend diesem Abschnitt erfüllen.

JAR-FCL 2.305 Lehrer - Allgemeines

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(a) Die für den Erwerb, Verlängerung oder Erneuerung einer Pilotenlizenz oder Berechtigung geforderte Flugausbildung dürfen nur Personen durchführen, die

(1) im Besitz einer Pilotenlizenz einschließlich Lehrberechtigung sind; oder

(2) im Besitz einer besonderen von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten Erlaubnis (Anerkennung) sind, für den Fall, dass:

(i) neue Hubschrauber eingeführt werden;

(ii) historische Hubschrauber oder Hubschrauber spezieller Bauart zum Verkehr zugelassen werden, für die niemand eine Lehrberechtigung besitzt; oder

(iii) die Ausbildung außerhalb von JAA -Mitgliedstaaten 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 (FI(H), TRI(H), IRI(H) oder Ernennung (SFI)(H)) oder STI(H) sind.

JAR-FCL 2.310 Lehrberechtigungen und Ernennungen - Allgemeines

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) Voraussetzungen

Alle Lehrberechtigten müssen:

(1) mindestens 18 Jahre 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, von denen höchstens fünf Stunden als Instrumentenbodenzeit in einem FSTD durchgeführt werden dürfen;

(4) mindestens 20 Stunden Überlandflugzeit auf Hubschraubern als verantwortlicher Pilot nachweisen;

(5) außer für SFI und STI Ernennung mindestens im Besitz der Lizenz und gültiger Muster- und/oder Instrumentenflugberechtigung sein, für die sie ausbilden;

(6) außer für SFI und STI Ernennung mindestens 15 Stunden Erfahrung als Pilot auf dem Muster haben, auf denen die Ausbildung durchgeführt werden soll, von denen nicht mehr als 7 Stunden in einem FSTD sein dürfen;

(7) außer für SFI und STI Ernennung berechtigt sein, den Hubschrauber während dieser Ausbildung als verantwortlicher Pilot zu führen; und

die speziellen Voraussetzungen für jede Lehrberechtigungskategorie erfüllen.

Die relevante Erfahrung von 15 Stunden unter der Ziffer (6) wird als gegeben angesehen, wenn eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320 E bestanden wurde.

(b) Anrechnung für weitere Berechtigungen und für die Verlängerung.

Bewerbern für weitere Lehrberechtigungen können die erworbenen und nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten für eine Ausbildungstätigkeit auf den Erwerb weiterer Lehrberechtigungen angerechnet

werden. Stunden als Prüfer während praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen können für die Verlängerungsanforderungen von Lehrberechtigungen angerechnet werden.

(c) Erfahrung.

Die Rechte einer Lehrberechtigung dürfen nicht ausgeübt werden, wenn der Lehrberechtigte in den vorhergehenden 12 Monaten nicht mindestens 15 Stunden Ausbildungstätigkeit als Fluglehrer, Lehrer für Muster-/Instrumentenflugberechtigungen oder auf FSTD nachweisen kann. Stunden auf einem Pilotensitz während praktischer Prüfungen/Befähigungsüberprüfungen können für diese Forderung angerechnet werden.

Falls die Anforderungen über die Erfahrungen nicht erfüllt werden können und die Lehrberechtigung gültig ist, muss eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320 E bestanden werden.

JAR-FCL 2.315 Lehrberechtigungen und Ernennungen - Gültigkeitsdauer

(Siehe JAR-FCL 2.305 (a) (2))

(a) Die Gültigkeitsdauer von Lehrberechtigungen und Ernennungen beträgt drei Jahre zusätzlich zum verbleibenden Rest des Erteilungsmonats. Falls die Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung erfolgt ist, wird die Gültigkeitsperiode für weitere 3 Jahre, gerechnet ab dem Ende der vorherigen Gültigkeitsdauer, verlängert. Falls die Erteilung in den letzten 12 Monaten der Gültigkeitsperiode der vorherigen Überprüfung des Lehrers erfolgt ist, soll die Gültigkeitsperiode von diesem Erteilungsdatum 3 Jahre von der vorherigen Überprüfung des Lehrers gelten. Ein Lehrer, der seine Lehrberechtigung zusammen mit seiner Ernennung als Prüfer verlängert, kann die Gültigkeitsperiode der Lehrberechtigung mit der Ernennung als Prüfer zusammenlegen.

(b) Die Gültigkeitsdauer für eine besondere Ernennung (siehe JAR-FCL 2.305(a)(2)) darf längstens drei Jahre betragen.

(c) Ein Bewerber, der nicht alle Abschnitte einer Befähigungsüberprüfung vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer einer Lehrberechtigung besteht, darf die Rechte dieser Berechtigung nicht ausüben, bis er die Befähigungsüberprüfung erfolgreich abgeschlossen hat.

JAR-FCL 2.320A FI(H) Voraussetzungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

(Siehe JAR-FCL 2.320 C(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 Stunden Flugzeit auf Hubschraubern nachweisen, von denen:

(1) mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot, falls er Inhaber eines ATPL(H) oder CPL(H) ist, oder

(2) mindestens 200 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern, falls er Inhaber eines PPL(H) ist.

(b) Die Voraussetzungen in JAR-FCL 2.310 erfüllen; und

(c) während der letzten sechs Monate vor Beginn der Ausbildung eine besondere Auswahlprüfung mit einem gemäß JAR-FCL 2.320 C(g) qualifizierten FI(H), basierend auf der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240, erfolgreich abgelegt haben. Bei dieser Auswahlprüfung wird die Fähigkeit des Bewerbers zur Teilnahme am Ausbildungslehrgang beurteilt.

JAR-FCL2.320B FI(H) - Eingeschränkte Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.320 C(d))

(a) Einschränkungszeitraum

Die Rechte einer Lehrberechtigung (FI(H)) sind eingeschränkt, bis der Inhaber mindestens 100 Stunden Flugausbildung durchgeführt hat und zusätzlich bei mindestens 25 Alleinflügen von Flugschülern die Aufsicht geführt hat. Die Aufhebung der Einschränkungen der Lehrberechtigung erfolgt bei Erfüllung der Anforderungen und auf Empfehlung des aufsichtführenden Lehrberechtigten (FI(H)).

(b) Einschränkungen

Die Rechte sind eingeschränkt, unter Aufsicht eines für diesen Zweck anerkannten FI(H) folgendes durchführen:

(1) die Flugausbildung für den Erwerb der PPL(H) oder Flugausbildung in den Teilen eines durchgehenden Ausbildungslehrganges, 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 Nachtflugausbildung, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation für Hubschrauber ist und die Fähigkeit, bei Nacht auszubilden gegenüber einem zur Durchführung der FI(H)-Ausbildung anerkannten FI(H) in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.330 C(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))

(Siehe JAR-FCL 2.320B)

(Siehe JAR-FCL 2.330B(b))

(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 2.320E)

Der Inhaber einer FI(H)-Berechtigung (zu Beschränkungen siehe JAR-FCL 2.320B) ist berechtigt zur Durchführung der Flugausbildung für den Erwerb, Verlängerung oder Erneuerung von:

(a) einem PPL(H).

(b) einem CPL(H), vorausgesetzt, dass der FI(H) mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweist, davon mindestens 200 Stunden Flugausbildung und Inhaber eines CPL(H) ist;

(c) Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten;

(d) einer Nachtflugqualifikation, vorausgesetzt, dass er im Besitz einer Nachtflugqualifikation ist und die Fähigkeit, bei Nacht auszubilden, gegenüber einem zur Durchführung der Nachtflug-Ausbildung anerkannten FI(H) nachgewiesen hat und die Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung bei Nacht gemäß JAR-FCL 2.026 erfüllt;

(e) einer Instrumentenflugberechtigung (siehe JAR-FCL 2.310(a)(5)), vorausgesetzt, dass der FI(H) nachweisen kann:

(1) mindestens 200 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, davon bis zu 50 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem Flugsimulator, FTD oder FNPT II; und

(2) als Schüler einen genehmigten Theorielehrgang und mindestens fünf Stunden Flugausbildung in einem Hubschrauber oder FSTD (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340B) und die zugehörige praktische Prüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320E;

(f) einer Musterberechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte die Anforderungen eines TRI gemäß JAR-FCL 2.330B(b) und (d) sowie JAR-FCL 2.330E(b) erfüllt;

(g) einer Lehrberechtigung (FI(H)) und/oder IRI(H), vorausgesetzt, dass der Lehrberechtigte

(1) mindestens 500 Stunden Flugausbildungstätigkeit auf Hubschraubern nachweist;

(2) einem Prüfer für Lehrberechtigte FIE(H) in einer praktischen Prüfung gemäß Anhang 1 zu 2.320E die Fähigkeit nachweist, einen Lehrberechtigten FI(H) oder IRI(H), wie zutreffend, auszubilden; und

(3) für diesen Zweck die von der zuständigen Behörde erteilte Ernennung 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) Ziel des Lehrganges ist den Bewerber in die Lage zu versetzen Ausbildung auf einmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten bis zum PPL(H) Standard durchzuführen. Die Flugausbildung muss

mindestens 30 Stunden umfassen, davon 25 Stunden Ausbildungszeit 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 5 Stunden in einem für diesen Zweck von der zuständigen Behörde anerkannten FSTD durchgeführt werden. Die praktische Prüfung erfolgt zusätzlich zur Ausbildungszeit des Lehrganges.

JAR-FCL 2.320E FI(H) - Praktische Fähigkeiten

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E)

Der Bewerber für eine Lehrberechtigung (FI(H)) hat einem für diesen Zweck benannten Prüfer FIE(H) 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 gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E.

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 nachweist, oder

(2) dem eine besondere Erlaubnis gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 erteilt wurde, der die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.320G erfüllt und der Inhaber einer JAR-FCL Lizenz ist,

hat damit die Anforderungen für die Erteilung einer Lehrberechtigung (FI(H)), vorbehaltlich der anfänglichen Einschränkungen gemäß JAR-FCL 2.320B, erfüllt.

(b) Bevor die Rechte auf zusätzliche Hubschraubermuster erweitert werden, hat der Inhaber:

(1) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 zu erfüllen;

(2) falls das zusätzliche Muster ein mehrmotoriger Hubschrauber mit einem Piloten ist, die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.330B(b) und (d) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 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 als FI(H), TRI(H), IRI(H) oder als Prüfer während der Gültigkeitsdauer der Berechtigung, darin enthalten mindestens 15 Stunden Flugausbildungstätigkeit während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung.

(2) Teilnahme an einem von der zuständigen Behörde genehmigten FI -Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI);

(3) Erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsüberprüfung unter Verwendung des Prüfungsnachweises gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E während der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (FI).

(b) Für die erste Verlängerung und bei mindestens jeder zweiten Verlängerung einer FI(H)-Berechtigung muss der Inhaber, als Befähigungsüberprüfung, die Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E als eine der beiden gemäß JAR-FCL 2.320G(a) zu erfüllenden Anforderungen bestehen.

(c) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung hat der Bewerber innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Erneuerung die Voraussetzungen gemäß (a)(2) und (a)(3) zu erfüllen.

JAR-FCL 2.330A (TRI(H)) - Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))

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

Der Inhaber einer TRI(H)) ist berechtigt, Lizenzinhaber für den Erwerb, Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung auszubilden, einschließlich, wo zutreffend, die Erweiterung der

IR(H) Rechte und als TRI(MPH), die für die Zusammenarbeit der Flugbesatzung geforderte Ausbildung (siehe JAR-FCL 2.261(d), Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(d)) durchzuführen.

JAR-FCL 2.330B TRI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

Vor der Teilnahme an einem genehmigten Ausbildungslehrgang für TRI(H) muss der Bewerber:

(a) für eine TRI(H) Berechtigung auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten mindestens 250 Stunden als Pilot von Hubschraubern nachweisen können;

(b) für eine TRI(H) Berechtigung auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten mindestens 500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, einschließlich 100 Stunden als verantwortlicher Pilot auf mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten nachweisen;

(c) für eine TRI(H) Berechtigung auf Hubschraubern mit zwei Piloten mindestens 1000 Stunden Flugzeit als Pilot auf Hubschraubern, einschließlich mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten;

(d) die Voraussetzungen gemäß JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.330C – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C)

Der Bewerber für die TRI(H) muss einen genehmigten theoretischen Lehrgang und eine praktische Ausbildung in einem Hubschrauber oder als synthetische Ausbildung in einer genehmigten FTO oder TRTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C) erfolgreich abgeschlossen haben.

JAR-FCL 2.330D TRI(H) – Prüfung der Kompetenz

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320E)

Der Bewerber für die Ersterteilung einer TRI(H) hat einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck benannten TRI(H) nachzuweisen, dass er die Fähigkeit besitzt einen Piloten so ausbilden zu können, dass er den Anforderungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E (Abschnitte wie zutreffend) für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung sowie der theoretischen Ausbildung entspricht.

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)

(Siege Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E)

(a) Der Bewerber für eine erstmalige TRI(H) Berechtigung,

(1) der die Bedingungen gemäß JAR-FCL 2.305, 2.310 und 2.330A bis 2.330D erfüllt; oder

(2) der eine spezielle Erlaubnis (Anerkennung) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 besitzt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.330F erfüllt und Inhaber einer JAR-FCL Erlaubnis ist, hat die Anforderungen für die Erteilung einer TRI(H) nachgewiesen. Inhaber einer gültigen FI(H) Berechtigung haben die Anforderungen für eine entsprechende TRI(H) für Hubschrauber mit einem Piloten nachgewiesen.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Hubschraubermuster, muss der Inhaber ausreichend TRI Flugausbildung auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder FSTD erhalten haben um einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck benannten TRI(H) nachzuweisen, dass er die Fähigkeit besitzt einen Piloten so ausbilden zu können, dass er den Anforderungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E (Abschnitte wie zutreffend) für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung sowie der theoretischen Ausbildung entspricht.

(c) Für die Erweiterung der Rechte von einem Hubschrauber mit einem Piloten auf einen Hubschrauber mit zwei Piloten des selben Musters, hat der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250 und mindestens 100 Stunden in Hubschraubern mit zwei Piloten auf diesem Muster nachzuweisen. Der Bewerber für eine erstmalige TRI(H) Berechtigung für ein mehrmotoriges Hubschraubermuster mit

zwei Piloten, hat die Erfahrung gemäß JAR-FCL 2.330B(c) nachzuweisen, mit der Ausnahme, dass die 350 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten als erfüllt angesehen werden können, falls er die 100 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten auf dem selben Muster nachweisen kann.

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 eine gültige FI(H) für das entsprechende Muster haben oder zwei der folgenden drei Anforderungen erfüllen:

(1) während der Gültigkeitsperiode der Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung auf Hubschraubern oder FSTDs als FI, TRI, SFI, STI, IRI oder Prüfer nachweisen, von denen mindestens 15 Stunden innerhalb der 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit der TRI Berechtigung liegen müssen.

(2) innerhalb der Gültigkeitsperiode eine TRI(H)-Auffrischungsschulung, die den unter Beachtung der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen der zuständigen Behörde entspricht, erhalten haben.

(3) die relevanten Abschnitte eine Befähigungsüberprüfung gemäß JAR-FCL 2.330D bestehen mit einem TRI(H) der von der zuständigen Behörde für diesen Zweck bestimmt wurde.

(b) Für die erste Verlängerung und für mindestens jede zweite Verlängerung, muss der TRI(H) die Prüfung gemäß JAR-FCL 2.330D bestehen.

(c) Eine Prüfung gemäß JAR-FCL 2.330D auf einem Muster verlängert die TRI Berechtigung für andere Muster für die eine TRI Berechtigung besteht. Falls die TRI(H) Berechtigung auf der Basis einer gültigen FI(H) Berechtigung verlängert wird, wird die Gültigkeitsperiode der TRI(H) Berechtigung auf das Ablaufdatum der FI(H) Berechtigung festgesetzt.

(d) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Bewerber die Anforderungen in (a)(2) und (a)(3) erfüllen oder im Besitz einer gültigen FI(H) Berechtigung auf dem Muster innerhalb der letzten 12 Monate vor der Erneuerung gewesen sein. Falls die TRI(H) Berechtigung auf der Basis einer gültigen FI(H) Berechtigung verlängert wird, wird die Gültigkeitsperiode der TRI(H) Berechtigung auf das Ablaufdatum der FI(H) Berechtigung festgesetzt.

JAR-FCL 2.340A IRI(H) - Rechte

Die Rechte des Inhabers einer IRI(H)-Berechtigung sind beschränkt auf die Ausbildung von Lizenzinhabern für den Erwerb, Verlängerung und Erneuerung einer IR(H).

JAR-FCL 2.340B IRI(H) – Voraussetzungen und Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

Vor der Teilnahme an einem genehmigten Ausbildungslehrgang für IRI(H) muss der Bewerber:

(a) im Besitz einer gültigen IR(H) auf dem entsprechenden Muster sein;

(b) im Besitz einer gültigen TRI(H) auf dem entsprechenden Muster sein;

(c) mindestens 500 Flugstunden nach Instrumentenflugregeln nachweisen, davon mindestens 250 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern;

(d) die Voraussetzungen in JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.340C IRI(H) – Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C)

Der Bewerber für den erstmaligen Erwerb einer IRI(H) muss einen genehmigten IRI(H) Lehrgang in einer genehmigten FTO (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.340C), der eine theoretische Ausbildung und mindestens 10 Stunden Flugausbildung auf einem Hubschrauber oder FSTD enthält erfolgreich abgeschlossen haben.

JAR-FCL 2.340D IRI(H) – Praktische Prüfung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.330E)

Der Bewerber muss eine praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E (Abschnitte wie zutreffend) mit einem für diesen Zweck von der zuständigen Behörde bestimmten FIE(H) 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 IRI(H) Berechtigung,

(a) der die Bedingungen gemäß JAR-FCL 2.340A bis 2.340D erfüllt; oder

(b) der eine spezielle Erlaubnis (Anerkennung) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 besitzt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.340F erfüllt und Inhaber einer JAR-FCL Erlaubnis ist, hat die Anforderungen für die Erteilung einer IRI(H) nachgewiesen.

JAR-FCL 2.340F IRI(H) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL2.320E)

(a) Für die Verlängerung einer IRI(H) muss der Inhaber zwei der folgenden drei Anforderungen erfüllen:

(1) während der Gültigkeitsperiode der Berechtigung mindestens 50 Stunden Instrumentenflugausbildung auf Hubschraubern oder FSTDs als FI, TRI, SFI, STI, IRI oder Prüfer nachweisen, einschließlich15 Stunden Instrumentenflugausbildung innerhalb der 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit der IRI(H) Berechtigung.

(2) innerhalb der Gültigkeitsperiode eine Auffrischungsschulung, die den unter Beachtung der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen der zuständigen Behörde entspricht, erhalten haben.

(3) als Befähigungsüberprüfung die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E innerhalb der dem Ablaufdatum vorausgehenden 12 Monate bestehen.

(b) Für die erste Verlängerung und für mindestens jede zweite Verlängerung, muss der IRI(H) die Befähigungsprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E als eine von den zwei Anforderungen, die zur Erfüllung von JAR-FCL 2.340F(a) erforderlich sind bestehen.

(c) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Inhaber die Anforderungen in (a)(2) und (a)(3) innerhalb der 12 Monate vor der Erneuerung erfüllen.

(d) Eine IRI(H) Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E auf einem Muster verlängert die IRI(H) Berechtigung für andere Muster für die eine IRI(H) Berechtigung besteht.

JAR-FCL 2.350A - (SFI(H)) – Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.261(d))

Der Inhaber einer Berechtigung (SFI(H)) ist berechtigt, synthetische Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung und die für die Zusammenarbeit der Besatzung geforderte Ausbildung durchzuführen (siehe JAR-FCL 2.261(d)).

JAR-FCL2.350B - 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 2.330C)

Der Bewerber für eine Berechtigung (SFI(H)) muss:

(a) im Besitz einer von einem JAA -Mitgliedstaat ausgestellten gewerblichen Lizenz sein oder gewesen sein oder eine gewerbliche Lizenz ausgestellt von einem nicht JAA-Mitgliedstaat besitzen, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt;

(b) mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern nachweisen von denen mindestens 350 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten sein müssen;

(c) einen genehmigten TRI(H)-Lehrgang abgeschlossen haben (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C);

(d) während eines Zeitraumes von zwölf Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben;

(e) während eines Zeitraums von zwölf Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden oder mit Zustimmung der zuständigen Behörde einem ähnlichen Muster geflogen sein.

(f) die Voraussetzungen in JAR-FCL 2.350F(a) erfüllen.

JAR-FCL 2.350C – SFI(H) – Lehrgang

(Siehe Anlage 1 zu JAR-FCL 2.330C)

Der Bewerber muss:

(a) den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges für Musterberechtigungen in einer genehmigten FTO oder TRTO gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C abgeschlossen haben und

(b) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens drei Stunden Ausbildungstätigkeit in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines SFI(H), unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(H) zufrieden stellend ausgeübt haben.

JAR-FCL 2.350D – SFI(H) Prüfung der Kompetenz

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320E)

Der Bewerber für die Ersterteilung einer SFI(H) hat einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck benannten TRI(H) nachzuweisen, dass er die Fähigkeit besitzt einen Piloten so ausbilden zu können, dass er den Anforderungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320C und 2.320E (Abschnitte wie zutreffend) für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung sowie der theoretischen Ausbildung entspricht.

JAR-FCL 2.350E – SFI(H) Erteilung der Berechtigung

(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 2.330C)

(a) Der Bewerber für eine erstmalige SFI(H) Berechtigung,

(1) der die Bedingungen gemäß JAR-FCL 2.350B bis 2.350E erfüllt; oder

(2) der eine spezielle Erlaubnis (Anerkennung) gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 besitzt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.340F erfüllt und Inhaber einer JAR-FCL Erlaubnis ist, hat die Anforderungen für die Erteilung einer SFI(H) nachgewiesen.

(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) erfolgreich beendet haben;

(2) während eines Zeitraums von zwölf Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder Simulator mit Zustimmung der zuständigen Behörde einem ähnlichen Muster geflogen sein.

(3) während eines Zeitraumes von zwölf Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben;

(4) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens eine Simulator-Übungseinheit von mindestens 3 Stunden in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters, bezogen auf die Aufgaben eines SFI(H), unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten TRI(H) zufrieden stellend ausgeübt haben.

JAR-FCL 2.350F SFI(H) - Verlängerung und Erneuerung

(Siehe JAR-FCL 2.350D)

(Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E)

(a) Für die Verlängerung einer Ernennung SFI(H) muss der Inhaber zwei der folgenden drei Anforderungen erfüllen:

(1) während der Gültigkeitsperiode der Berechtigung mindestens 50 Stunden Instrumentenflugausbildung auf Hubschraubern oder FSTDs als SFI, STI, IRI oder SFE(H) nachweisen, einschließlich15 Stunden Flugausbildung innerhalb der 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit der SFI Berechtigung.

(2) innerhalb der Gültigkeitsperiode der SFI(H) eine Auffrischungsschulung, die den unter Beachtung der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Anforderungen der zuständigen Behörde entspricht, erhalten haben.

(3) als Befähigungsüberprüfung die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E (Abschnitte wie zutreffend) innerhalb der dem Ablaufdatum vorausgehenden 12 Monate bestehen.

(b) Für die erste Verlängerung und für mindestens jede zweite Verlängerung, muss der SFI(H) die Befähigungsprüfung gemäß JAR-FCL 2.350D als eine von den zwei Anforderungen, die zur Erfüllung von JAR-FCL 2.350F(a) erforderlich sind bestehen.

(c) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung muss der Inhaber die Anforderungen in (a)(2) und (a)(3) innerhalb der 12 Monate vor der Erneuerung erfüllen.

JAR-FCL 2.360A STI(H)- Rechte

(Siehe JAR-FCL 2.350F(a)(3))

Der Inhaber einer Berechtigung STI(H) ist berechtigt, synthetische Ausbildung auf Hubschraubern, die von einem Piloten geflogen werden, durchzuführen für:

(a) Erwerb einer Lizenz oder Nachtflugqualifikation, vorausgesetzt er ist oder war Inhaber einer FI(H) Berechtigung.

(b) Erwerb, Verlängerung oder Erneuerung einer Instrumentenflugberechtigung, vorausgesetzt er ist oder war Inhaber einer IRI(H) Berechtigung.

(c) Erwerb, Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung, vorausgesetzt er ist oder war Inhaber einer TRI(H) Berechtigung oder erfüllt die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.350F(a)(3).

JAR-FCL 2.360B STI(H) – Anforderungen

(Siehe JAR-FCL 2.310)

(Siehe Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240)

Der Bewerber um eine STI(H) Berechtigung muss:

(a) im Besitz einer gewerblichen Pilotenlizenz sein oder während der vorangegangenen 3 Jahre gewesen sein, die eine Lehrberechtigung, entsprechend des beabsichtigten Lehrganges, enthält oder eine Lizenz eines Nicht-JAA-Staates, die den Anforderungen der zuständigen Behörde genügt;

(b) in einem FSTD mindestens 3 Stunden Flugausbildung bezogen auf die Aufgaben eines STI(H) erhalten haben;

(c) während eines Zeitraumes von 12 Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 in einem FSTD des Hubschraubermusters entsprechend der beabsichtigten Ausbildung durchgeführt haben.

(d) während eines Zeitraums von zwölf Monaten vor der Antragstellung mindestens eine Stunde als Beobachter im Cockpit auf dem entsprechenden oder mit Zustimmung der zuständigen Behörde einem ähnlichen Muster geflogen sein und

(e) die Voraussetzungen in JAR-FCL 2.310 erfüllen.

JAR-FCL 2.360C STI(H) Lehrgang

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C)

Der Bewerber muss:

(a) den Flugsimulator bezogenen Teil des entsprechenden Lehrganges in einer genehmigten FTO oder TRTO gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C abgeschlossen haben und

(b) während eines vollständigen Lehrganges mindestens eine Simulator-Übungseinheit von mindestens drei Stunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster bezogen auf die Aufgaben eines SFI(H) durchgeführt haben.

JAR-FCL 2.360D STI(H) – Prüfung der Kompetenz

(Siehe JAR-FCL 2.360A)

Der Bewerber für die Ersterteilung einer STI(H) hat einem von der zuständigen Behörde benannten FIE(H) nachzuweisen, dass er die Fähigkeit besitzt, gemäß den Rechten in JAR-FCL 2.360A auszubilden.

JAR-FCL 2.360E STI(H) – Erteilung der Berechtigung

(Siehe JAR-FCL 2.360A bis 2.360D)

(Siehe JAR-FCL 2.360F)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 bis 2.295)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305)

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C)

(a) Der Bewerber für eine erstmalige STI(H) Berechtigung,

(1) der die Bedingungen gemäß JAR-FCL 2.360A bis 2.360D erfüllt; oder

(2) der eine spezielle Berechtigung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305 besitzt, die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.360F erfüllt und Inhaber einer JAR-FCL Erlaubnis ist, hat die Anforderungen für die Erteilung einer STI(H) nachgewiesen.

(b) Für die Erweiterung der Rechte auf weitere Hubschraubermuster FSTDs, muss der Bewerber für eine erstmalige STI(H) Berechtigung:

(1) einen genehmigten STI(H) Lehrgang (siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.330C) auf dem entsprechenden Hubschraubermuster erfolgreich beendet haben;

(2) während eines Zeitraumes von zwölf Monaten vor der Antragstellung eine Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 in einem Flugsimulator des entsprechenden Musters abgelegt haben;

(3) während eines vollständigen Lehrganges für Musterberechtigungen mindestens eine FSTD-Übungseinheit von mindestens 3 Stunden Dauer bezogen auf die Aufgaben eines STI(H) auf einem Hubschrauber des entsprechenden Musters unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten FIE(H) zufrieden stellend ausgeübt haben.

JAR-FCL 2.360F STI(H) – Verlängerung und Erneuerung

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.240)

Für die Verlängerung einer STI(H) Berechtigung muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate des Gültigkeitszeitraumes der Berechtigung:

(a) mindestens 3 Stunden Ausbildung in einem FSTD als Teil eines vollständigen CPL-, IR-, oder Musterberechtigungslehrganges ausgeübt haben, und

(b) die zutreffenden Abschnitte der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 für das entsprechende Hubschraubermuster in einem FSTD, auf dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, erfolgreich abgeschlossen haben.

Falls die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber:

(c) mindestens 3 Stunden Auffrischungsschulung in einem FSTD abgeschlossen haben;

(d) während eines vollständigen Lehrganges für CPL, IR oder Musterberechtigungslehrganges mindestens 3 Stunden Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines zu diesem Zweck von der zuständigen Behörde benannten Prüfers zufrieden stellend durchgeführt haben.

(e) die zutreffenden Abschnitte der Befähigungsüberprüfung gemäß Anhang 3 zu JAR-FCL 2.240 für das entsprechenden Hubschraubermuster in einem FSTD auf dem die Ausbildung üblicherweise durchgeführt wird, erfolgreich abgeschlossen haben.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.305

Anforderungen an eine besondere Ernennung 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 wollen, müssen:

(i) mindestens im Besitz einer - in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen - CPL und der Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Staat 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, die auch die jeweilige Ausbildungstätigkeit als Lehrberechtigter einschließen und die Anforderungen an die Flugerfahrung gemäß JAR-FCL 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 Behörde 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 2.320C ist, beinhalten;

(iv) die praktische Prüfung gemäß JAR-FCL 2.320E bestanden haben;

(v) Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis wird unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festgelegt, sie beträgt jedoch längstens drei Jahre.

(vi) Die Verlängerung oder Erneuerung einer gemäß Absatz (i) - (iv) erteilten Erlaubnis muss in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.320G erfolgen.

(b) Die Erlaubnis 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 beschränkt, für die der Lehrberechtigte die für die Ausbildung 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 wollen, müssen:

(i) mindestens im Besitz der in Übereinstimmung mit ICAO Anhang 1 erworbenen Lizenz und Berechtigungen sein, die von dem betreffenden Nicht-JAA-Staat für die Ausbildung auf in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugen gefordert werden;

(ii) 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(a)(3) und (7) für eine Tätigkeit als SFI(H) erfüllen.

(iii) als Lehrberechtigter für Musterberechtigungen TRI(H) oder gleichwertig über mindestens 100 Stunden Ausbildungstätigkeit im Hubschrauber oder Flugsimulator verfügen;

(iv) Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis wird unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festgelegt, sie beträgt jedoch längstens drei Jahre.

(v) 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 Erlaubnis 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 Pilotenlizenzen 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 Unterrichtes auszubilden;

c. sicherzustellen, dass die fliegerischen Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers einem ausreichend hohen Standard entsprechen; und

d. dem Lehrgangsteilnehmer die Grundlagen für die Durchführung der Grundausbildung sowie die Anwendung dieser für die Ausbildung zum Erwerb einer PPL zu vermitteln.

2. Bis auf den Abschnitt zu Lehrtätigkeit und Lernverhalten entsprechen alle im Lehrplan für theoretische und praktische Ausbildung enthaltenen Gegenstände denen im Lehrplan für den Erwerb einer PPL(H) und sollten dem Lehrgangsteilnehmer bereits bekannt sein.

3. Der FI(H)-Lehrgang sollte insbesondere die Rolle des Individuums im Hinblick auf die Bedeutung menschlicher Faktoren (Human Factors) beim Zusammenspiel von Mensch-Maschine und theoretischen Kenntnissen in den Vordergrund stellen. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, einschließlich seines Verständnisses für Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Bildungsniveaus.

4. Während des Lehrganges 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 Lehrgangs und der Abschlussprüfung kann dem Lehrgangsteilnehmer eine FI(H)-Berechtigung erteilt werden.

LEHRTÄTIGKEIT UND LERNVERHALTEN

6. Der Lehrplan ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. 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. Der Lehrplan für die Flugausbildung ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Eine genehmigte Ausbildung für FI(H) muss mindestens 30 Stunden Flugausbildung enthalten.

PRAKTISCHE PRÜFUNG

8. Bei Abschluss des Lehrgangs, muss der Lehrgangsteilnehmer die praktische Prüfung gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320D ablegen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.320E und 2.345

Regelungen für die praktische Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündliche theoretische Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.320E, 2.345, 2.355, und 2.395)

1. Die praktische Prüfung für eine Lehrberechtigung (FI(H)) ist in Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320E enthalten. Die Prüfung umfasst eine mündliche theoretische Prüfung am Boden, Besprechungen vor und nach dem Flug und Demonstrationen aus der FI(H) Flugausbildung 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 Anforderungen 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 Lehrprobe 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 Lehr-/und Lernverfahren nachzuweisen.

5. Die Abschnitte 2, 3 und 7 gelten für die Lehrberechtigung (FI(H)) für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten. 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) 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 wurde absichtlich freigelassen. Dort können zusätzliche Flugvorführungen des FI(H) eingetragen werden, die vom Prüfer ausgewählt und mit dem Bewerber vor Beginn der praktischen Prüfung abgestimmt werden.

7. Abschnitt 5 enthält weitere Demonstrationen von Übungselementen für die FI(H) Berechtigung für mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten. Dieser Abschnitt muss, 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 wurde absichtlich freigelassen. Dieser Teil ist für zusätzliche, im Rahmen des Prüfungsfluges vom Bewerber vorzuführende Übungen für die Instrumentenfluglehrberechtigung vorgesehen. Die Übungen werden vom Prüfer festgelegt und mit dem Bewerber vor Beginn der Prüfung abgestimmt. Diese Übungen sollen in Verbindung mit den Ausbildungsanforderungen für den Ersterwerb einer Instrumentenflugberechtigung stehen.

9. Während der praktischen Prüfung muss der Bewerber den Sitz einnehmen, den normalerweise der Lehrberechtigte einnimmt. Der Prüfer oder ein anderer FI(H) müssen die Rolle des „Flugschülers„ übernehmen. Der Bewerber muss die entsprechenden Übungen 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 bis 7 (soweit zutreffend) sind innerhalb von sechs Monaten durchzuführen; ein Abschnitt sollte jedoch, soweit möglich, jeweils an einem Tag abgeschlossen werden. Wird eine Übung der Abschnitte 2, 3 und 4 (soweit zutreffend) und 5/6 (soweit relevant) 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 sei denn, dass mit Zustimmung des Prüfers ein anderer FI(H) als verantwortlicher Pilot für den Flug bestimmt wird. Die Festlegung der Verantwortung für den Flug muss den anzuwendenden Vorschriften entsprechen.

13. Die Prüfungsinhalte und -abschnitte gemäß Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320E sind für die praktische Prüfung anzuwenden. Das Antragsformular für die praktische Prüfung ist von der zuständigen Behörde festzulegen.

Anhang 2 zu JAR-FCL 2.320E und 2.345

Inhalte der praktischen Prüfung, Befähigungsüberprüfung und mündlichen theoretischen Prüfung für den Erwerb einer Lehrberechtigung für Flugausbildung (FI(H))

(Siehe JAR-FCL 2.320E und 2.345)

ABSCHNITT 1 Theoretische Kenntnisse (mündlich)	
a	Luftrecht
b	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
c	Flugleistung und Flugplanung
d	Menschliches Leistungsvermögen und –grenzen
e	Meteorologie
f	Navigation
g	Flugbetriebliche Verfahren
h	Aerodynamik
i	Verwaltungsangelegenheiten bezüglich Ausbildung

AUSGEWÄHLTE HAUPTÜBUNG AUS DEN ABSCHNITTEN 2 UND 3

ABSCHNITT 2 Besprechung vor dem Flug	
a	Visuelle Präsentationstechniken
b	Technische Richtigkeit
c	Verständlichkeit der Erläuterungen
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethodik
f	Verwendung von Modellen und Hilfsmitteln
g	Einbeziehung des Flugschülers
ABSCHNITT 3 Flug	
a	Anordnung der Demonstration
b	Übereinstimmung von Sprache und Demonstration
c	Fehlerkorrektur
d	Handhabung des Hubschraubers
e	Lehrmethodik
f	Urteilsvermögen und Verhalten als Pilot/Sicherheit

g	Positionsbestimmung, Luftraumnutzung
ABSCHNITT 4 Weitere Übungen	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
ABSCHNITT 5 Übungen für mehrmotorige Hubschrauber	
a	[1] Maßnahmen bei einem Triebwerksausfall unmittelbar nach dem Start
b	[1] Anflug und Durchstartverfahren mit einem Triebwerk
c	[1] Anflug und Landung mit einem Triebwerk
d	
e	
f	
g	

[1] 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 Erläuterungen
d	Klarheit der Sprache
e	Lehrmethodik
f	Verwendung 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, wie zutreffend, mit einem oder zwei Piloten, die für den Flugbetrieb nach VFR oder IFR 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 2.320E)

Ziel des Lehrganges

1. Der TRI(H) 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 dem Bewerber eine adäquate Ausbildung in technischen und theoretischen Kenntnissen, Flug- und synthetischer Ausbildung vermittelt wird, die ihm die Ausbildung zum Erwerb von Musterberechtigungen mit ein- oder zwei Piloten für die der Bewerber qualifiziert ist ermöglichen (Siehe JAR-FCL 2.330A).

2. Der TRI(H) Lehrgang muss insbesondere die Rolle des Individuums im Hinblick auf die Bedeutung menschlicher Faktoren (Human Faktors) beim Zusammenspiel von Mensch – Maschine und sowie die Rolle des CRM den Vordergrund stellen. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, einschließlich seines Verständnisses für Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten.

3. Während des Lehrganges sind die Teilnehmer für die Bedeutung von Luftsicherheit zu sensibilisieren. Es wird während des Ausbildungslehrganges wichtig sein, dem Bewerber die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellung zu vermitteln wie sie für die Rolle des Lehrberechtigten für Musterberechtigung erforderlich sind.

Struktur des Lehrganges

4. Der TRI Lehrgang besteht aus drei Teilen;

(a) Teil eins Lehrtätigkeit und Lernverhalten. Ein detaillierter Syllabus ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen und muss mindestens 25 Stunden dauern. 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) und STI(A)

(b) Teil zwei technische Ausbildung. Die Ausbildung in den technischen, theoretischen Kenntnissen muss mindestens 10 Stunden umfassen, die Wiederholung der technischen Kenntnisse, die Erstellung eines Stundenplanes und die Entwicklung der Unterrichtsfähigkeiten einschließen, um dem TRI(H) die Ausbildung in den technischen, theoretischen Kenntnissen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.261(a) zu ermöglichen. Sollte eine TRI(H)-Berechtigung Hubschrauber mit zwei Piloten einschließen, so ist der MCC-Ausbildung ein entsprechender Stellenwert einzuräumen.

(c) Teil 3 Flugausbildung. Der Umfang der Flugausbildung hängt von der Komplexität des Hubschraubermusters ab. Mindestens 5 Stunden Flugausbildung für einen Hubschrauber mit einem Piloten und mindestens 10 Stunden für einen mehrmotorigen Hubschrauber mit zwei Piloten. Eine vergleichbare Anzahl von Stunden muss für die Ausbildung und das Praktizieren von Vor- und Nachflugbesprechungen jeder Übung angesetzt werden. Die Flugausbildung muss zum Ziel haben, sicherzustellen, dass der Lehrgangsteilnehmer in der Lage ist, die Flugübungen sicher und wirkungsvoll zu unterrichten und muss auf das Huschraubermuster bezogen sein, auf dem der Lehrgangsteilnehmer ausbilden möchte. Das Ausbildungsprogramm muss daher nur Übungen gemäß Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.240 und 2.295 oder Anhang 3 zu JAR-FL 2.240 enthalten.

(d) Für den Erwerb einer TRI(H) Berechtigung zur Verlängerung von Instrumentenflugberechtigungen muss der Lehrgangsteilnehmer im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung sein.

TRI Prüfung

5. Die TRI Prüfung basiert auf den relevanten Abschnitten der praktischen Prüfung für Fluglehrer (Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E) z.B. Vorflugübungen, Übungen aus dem Hauptteil (mit zusätzlichen Übungen), Nachflugbesprechung und Fragen zu den Luftfahrzeugsystemen. Diese abschließende Prüfung muss von einem von der zuständigen Behörde für diesen Zweck benannten TRI(H) durchgeführt werden.

Verlängerung und Erneuerung

6. Für die Verlängerung oder Erneuerung einer TRI(H) Berechtigung hat der Kandidat die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.330F zu erfüllen. Eine TRI(H) Prüfung auf einem einmotorigen Hubschraubermuster verlängert eine TRI(H) Prüfung auf anderen einmotorigen Mustern für die eine TRI(H) Berechtigung gehalten wird. Eine TRI(H) Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschraubermuster verlängert eine TRI(H) Berechtigung auf anderen mehrmotorigen Mustern für die eine TRI(H) Berechtigung gehalten wird.

Lehrgänge für zusätzliche Muster

7. TRIs, die sich für weitere Muster qualifizieren möchten, haben die entsprechende technische Ausbildung und mindestens eine zweistündige Flugausbildung durchzuführen und als Befähigungsüberprüfung die relevanten Abschnitte der Prüfung gemäß JAR-FCL 2.330D mit einem TRI(H) zu bestehen.

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 2.320E)

Ziel des Lehrganges

1. Dieser Lehrgang hat zum Ziel, Inhabern von Pilotenlizenzen für Hubschrauber die notwendigen Fähigkeiten für den Erwerb einer IRI(H)-Berechtigung zu vermitteln.

2. Der Lehrplan ist so zu gestalten dass:

(a) dem Bewerber eine adäquate Ausbildung in der Vermittlung der theoretischen Kenntnisse, der Flugausbildung und der synthetischen Ausbildung geboten wird, die es ihm ermöglichen für eine Instrumentenflugberechtigung für Hubschrauber gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL 2.205 auszubilden;

(b) die technischen Kenntnisse des Lehrgangsteilnehmers aufzufrischen und auf den neuesten Stand zu bringen;

(c) sicherzustellen, dass die Instrumentenflug Fähigkeiten des Lehrgangsteilnehmers einem ausreichend hohen Standard entspricht.

3. Der IRI(H)-Lehrgang sollte insbesondere die Rolle des Individuums im Hinblick auf die Bedeutung menschlicher Faktoren (Human Factors) beim Zusammenspiel von Mensch-Maschine und theoretischen Kenntnissen in den Vordergrund stellen. Besondere Aufmerksamkeit ist auf die Reife und das Urteilsvermögen des Lehrgangsteilnehmers zu richten, einschließlich seines Verständnisses für Erwachsene, ihre Verhaltensweisen und unterschiedlichen Lernfähigkeiten.

4. Während des Lehrganges 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 für Instrumentenflug verfügen muss.

Struktur des IRI(H) Lehrganges

5. Der IRI Lehrgang besteht aus drei Teilen;

(a) Teil eins Lehrtätigkeit und Lernverhalten. Ein detaillierter Syllabus ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen und muss mindestens 25 Stunden dauern. 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), TRI(H); SFI(H), STI(H),

FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), IRI(A) und STI(A)

(b) Teil zwei theoretische Kenntnisse im Instrumentenflug. Die Ausbildung in den theoretischen Kenntnissen im Instrumentenflug muss mindestens 10 Stunden umfassen, die Wiederholung der Kenntnisse im Instrumentenflug, die Erstellung eines Stundenplanes und die Entwicklung der didaktischen Fähigkeiten einschließen, um dem IRI(H) die Ausbildung in den theoretischen Kenntnissen im Instrumentenflug zu ermöglichen.

(c) Teil drei Flugausbildung. Ein genehmigter IRI(H) Lehrgang muss mindestens 10 Stunden Flugausbildung im Hubschrauber, Flugsimulator, FTD 2/3 oder FNPT II umfassen. Eine vergleichbare Anzahl von Stunden muss für die Ausbildung und das Praktizieren von Vor- und Nachflugbesprechungen jeder Übung angesetzt werden. Die Flugausbildung muss zum Ziel haben, sicherzustellen, dass der Lehrgangsteilnehmer in der Lage ist, die Flugübungen sicher und wirkungsvoll zu unterrichten. Ein detaillierter Syllabus ist unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

IRI praktische Prüfung

6. Die IRI(H) Prüfung basiert auf den relevanten Abschnitten der praktischen Prüfung für Fluglehrer (Siehe Anhang 1 und 2 zu JAR-FCL 2.320E) z.B. Vorflugübungen, Übungen aus dem Hauptteil (mit zusätzlichen Übungen, Nachflugbesprechung und Fragen zu den IFR Verfahren. Die Prüfung muss von einem FIE(H) durchgeführt werden.

Verlängerung und Erneuerung

7. Für die Verlängerung oder Erneuerung der IRI(H) Berechtigung muss der Kandidat die Anforderungen von JAR-FCL 2.340F erfüllen. Eine IRI(H) Prüfung auf einem Hubschraubermuster verlängert die IRI(H) Berechtigung auf weiteren Hubschraubermustern für die eine IRI(H) Berechtigung gehalten wird.

Abschnitt I - Prüfer (Hubschrauber)

JAR-FCL 2.420 Prüfer – Zweck

(a) Es werden fünf Kategorien von Prüfern unterschieden:

(1) Flugprüfer (FE(H))

(2) Prüfer für Musterberechtigungen (TRE(H))

(3) Prüfer für Instrumentenflug (IRE(H))

(4) Prüfer für Fluglehrer (FIE(H))

(5) Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (SFE(H))

(b) Mehrfache Kategorien. Die Prüfer sind nicht auf eine Kategorie (FE(H), TRE(H), IRE(H) oder FIE(H)) beschränkt, vorausgesetzt sie erfüllen die Qualifikation und Anforderungen an die Erfahrungen gemäß dieses Abschnittes für jede Kategorie.

JAR-FCL 2.425 Prüfer – Allgemeines

(Siehe JAR-FCL 2.030(a))

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.425)

(a) Voraussetzungen. Ein Prüfer darf keine Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Piloten Lizenz oder Berechtigung durchführen, wenn er nicht:

(1) mindestens im Besitz der Lizenz und Berechtigung ist, für die er ernannt ist praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen durchzuführen und müssen, soweit nicht anders festgelegt, die entsprechende Lehrberechtigung besitzen.

(2) soweit nicht anders festgelegt, qualifiziert sein, das Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung oder Befähigungsüberprüfung als verantwortlicher Pilot zu führen und müssen die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.435 bis 2.460 nachweisen.

(b) In Fällen, in denen kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt von der zuständigen Behörde auch Prüfer/Inspektoren ernannt werden, die die oben aufgeführten, entsprechenden Anforderungen für Lehr-, oder Musterberechtigungen nicht erfüllen.

(c) Eintragungen in die Lizenz. Werden von einem Prüfer Verlängerungsvermerke in der Lizenz vorgenommen, so hat er:

(1) die folgenden Details einzutragen: die Berechtigungen, das Datum der Überprüfung, die Gültigkeitsdauer, die Nummer der Ernennung und seine Unterschrift;

(2) das Original des Prüfungsformulars der ausstellenden Behörde zu übermitteln und eine Kopie aufzubewahren.

(3) Im Fall der Verlängerung einer Musterberechtigung für Hubschrauber gemäß JAR-FCL 2.245(b)(2), (b)(3) und (b)(4) die Verlängerungsdaten für alle betroffenen Musterberechtigungen einzutragen.

(d) Gültigkeitsdauer: Die Gültigkeitsdauer von Prüferernennungen beträgt längstens drei Jahre zusätzlich zum Monat der Ausstellung. Eine Verlängerung der Ernennung erfolgt unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde und in Übereinstimmung mit Anhang 1 zu JAR-FCL 2.425.

(e) Einhaltung der JAA-Bestimmungen: Prüfern wird eine Ernennung in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.030(a) erteilt. Sie müssen die von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt vorgegebenen Standardisierungsanforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-FCL2.425 erfüllen.

(f) Akzeptanzprüfung vor einer Ernennung zum Prüfer: Nachdem die Standardisierungsanforderungen gemäß JAR-FCL 2.425(e) erfüllt sind muss der Bewerber für eine Ernennung als Prüfer mindestens eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung in der Rolle eines Prüfers durchgeführt haben, für die er eine Ernennung anstrebt, einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung, Durchführung der Prüfung oder Befähigungsüberprüfung, Beurteilung des Bewerbers sowie Aufzeichnung und Dokumentation. Die Überwachung dieser Prüfung erfolgt durch einen Inspektor der zuständigen Behörde oder einem erfahrenen Prüfer (Senior Examiner/Assessor), der dafür mit besonderer Ernennung der zuständigen Behörde ermächtigt wurde.

(g) Verlängerung der Ernennung:

(1) Die Gültigkeitsdauer von Ernennungen für Prüfer beträgt drei Jahre zusätzlich zum verbleibenden Rest des Erteilungsmonats. Falls die Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung erfolgt ist, wird die Gültigkeitsperiode für weitere 3 Jahre gerechnet ab dem Ende der vorherigen Gültigkeitsdauer verlängert. Falls die Ernennung in den letzten 12 Monaten vor der Gültigkeitsperiode der vorherigen Überprüfung des Prüfers erfolgt ist, soll die Gültigkeitsperiode von diesem Erteilungsdatum 3 Jahre von der vorherigen Überprüfung des Prüfers gelten. Ein Prüfer, der seine Ernennung zusammen mit Lehrberechtigung verlängert, kann die Gültigkeitsperiode der Ernennung mit der Lehrberechtigung zusammenlegen lassen. Innerhalb der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer muss der Prüfer mindestens eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung, Durchführung der Prüfung oder Überprüfung und Aufzeichnung und Dokumentation unter Beobachtung eines Inspektors der zuständigen Behörde oder eines erfahrenen Prüfers (Senior Examiner/Assessor), der zu diesem Zweck besonders ernannt wurde, durchgeführt haben.

(2) Falls die Prüferernennung abgelaufen ist, muss der Prüfer, bevor er eine erneute Akzeptanzprüfung unter Aufsicht ablegt, eine Ausbildung, die unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch die zuständige Behörde festgelegt wird, absolvieren.

JAR-FCL 2.435 FE(H) - Rechte

Ein FE(H) ist berechtigt:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb der PPL(H) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten durchzuführen, vorausgesetzt, er verfügt über mindestens 1000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit und erfüllt für mehrmotorige Hubschraubermuster mit einem Piloten die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.439(b);

(b) praktische Prüfungen für den Erwerb der CPL(H) sowie praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten, vorausgesetzt er verfügt über mindestens 2000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern, davon mindestens 250 Stunden Flugausbildungstätigkeit und erfüllt für mehrmotorige Hubschraubermuster mit einem Piloten die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.439(b);

JAR-FCL 2.439 TRE(H) – Voraussetzungen

Vor der Ernennung zum TRE(H) muss der Bewerber die folgenden Anforderungen erfüllen:

(a) mehrmotorige Hubschrauber:

(1) mindestens 1500 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten nachweisen, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot, und

(2) Inhaber einer TRI(H) Berechtigung auf dem entsprechenden Muster sein, und

(3) bevor die Rechte von einem mehrmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten auf einen mehrmotorigen Hubschrauber mit zwei Piloten des selben Musters erweitert werden, muss der Inhaber die Anforderungen gemäß JAR-FCL 2.250 erfüllen und mindestens 100 Stunden auf diesem Muster mit zwei Piloten nachweisen. Der Bewerber für eine erstmalige TRE(H) Berechtigung für ein mehrmotoriges Hubschraubermuster mit zwei Piloten, hat die Erfahrung gemäß JAR-FCL 2.439(a)(1) nachzuweisen, mit der Ausnahme, dass die 1500 Stunden auf Hubschraubern mit zwei Piloten als erfüllt angesehen werden können, falls er die 500 Stunden als verantwortlicher Pilot auf Hubschraubern mit zwei Piloten auf dem selben Muster nachweisen kann.

(b) mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten:

(1) kann mindestens 1000 Stunden als Pilot von Hubschraubern nachweisen, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot, und

(2) Inhaber einer gewerblichen Lizenz für Hubschrauberpiloten sein, und wenn zutreffend eine gültige IR(H), und

(3) Inhaber einer gültigen TRI(H) Berechtigung auf dem entsprechenden Muster sein.

(c) einmotorige Hubschrauber mit einem Piloten:

(1) kann mindestens 750 Stunden als Pilot von Hubschraubern nachweisen, davon mindestens 500 Stunden als verantwortlicher Pilot, und

(2) Inhaber einer gewerblichen Lizenz für Hubschrauberpiloten sein, und

(3) Inhaber entweder einer gültigen FI(H) oder einer gültigen TRI(H) Berechtigung auf dem entsprechenden Muster sein.

JAR-FCL 2.440 TRE(H) – Rechte

Die Rechte einer TRE(H) sind wie folgt:

(a) für Hubschrauber mit zwei Piloten:

(1) praktische Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung;

(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen mit zwei Piloten;

(3) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (H) vorausgesetzt der TRE(H) ist Inhaber einer gültigen IR(H) und erfüllt JAR-FCL 2.425(e);

(4) praktische Prüfungen für den Erwerb einer ATPL(H).

(b) für Hubschrauber mit einem Piloten:

(1) praktische Prüfung für den Erwerb einer Musterberechtigung;

(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen mit einem Piloten; und

(3) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Instrumentenflugberechtigungen (H) vorausgesetzt der TRE(H) ist Inhaber einer gültigen IR(H) und erfüllt JAR-FCL 2.425(e).

JAR-FCL 2.442 TRE(H) – Ernennung

Alle Bewerber für den erstmaligen Erwerb oder Verlängerung der TRE(H) Ernennung müssen die Anforderungen gemäß JAR- FCL 2.425 erfüllen.

JAR-FCL 2.445 IRE(H) – Voraussetzungen

Vor Ernennung als IRE(H) muss der Bewerber Inhaber einer IRI(H) sein und die Standardisierungsanforderungen von JAR-FCL 2.425(e) erfüllen und zusätzlich:

(a) mindestens 2000 Stunden Flugzeit als Pilot von Hubschraubern; und

(b) mindestens 300 Stunden Instrumentenflugzeit in Hubschraubern, davon 200 Stunden als Lehrberechtigter, nachweisen.

JAR-FCL 2.450 IRE(H) – Rechte

Ein IRE(H) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den Ersterwerb von Instrumentenflugberechtigungen und Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung solcher Berechtigungen durchzuführen.

JAR-FCL 2.452 IRE(H) – Ernennung

Alle Bewerber für die erstmaligen Erwerb oder Verlängerung der IRE(H) Ernennung müssen die Anforderungen gemäß JAR- FCL 2.425 erfüllen.

JAR-FCL 2.454 SFE(H) – Voraussetzungen

Vor Ernennung als SFE(H) muss der Bewerber die Standardisierungsanforderungen von JAR-FCL 2.425(e) erfüllen und

(a) Inhaber einer ATPL(H) sein, die eine IR(H) auf dem entsprechenden Muster einschließt;

(b) mindestens 1000 Stunden Flugzeit als Pilot von Hubschraubern mit zwei Piloten nachweisen; und

(c) die Rechte einer SFI(H) ausüben dürfen (siehe JAR-FCL 2.350A).

JAR-FCL 2.455 SFE(H) – Rechte

Ein SFE(H) ist im Flugsimulator berechtigt:

(a) praktische Prüfungen für den Erwerb von Musterberechtigungen, vorausgesetzt der SFE ist Inhaber einer gültigen Musterberechtigung auf dem entsprechenden Hubschraubermuster, und

(b) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Muster- und Instrumentenflugberechtigungen, durchzuführen.

JAR-FCL 2.457 SFE(H) - Ernennung

Alle Bewerber für die erstmalige Erteilung oder Verlängerung der SFE(H) Ernennung müssen die Anforderungen gemäß JAR- FCL 2.425 erfüllen.

JAR-FCL 2.459 FIE(H) – Voraussetzungen

Vor der Ernennung als FIE(H) muss der Bewerber:

(a) Inhaber einer FI(H),TRI(H) oder IRI(H) (wie zutreffend) sein, und

(b) Inhaber einer FE(H), TRE(H) oder IRE(H) Ernennung sein, und

(c) mindestens 2000 Stunden als Pilot von Hubschraubern nachweisen, und

(d) mindestens 100 Stunden Lehrtätigkeit für Bewerber um eine FI(H), TRI(H) oder IRI(H) nachweisen, und

(e) die Standardisierungsanforderungen von JAR-FCL 2.425(e) erfüllen.

JAR-FCL 2.460 FIE(H) – Rechte

Ein FIE(H) ist berechtigt, praktische Prüfungen für den Ersterwerb und Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von FI(H), TRI(H) oder IRI(H) Berechtigungen auf Hubschraubern mit einem Piloten durchzuführen.

JAR-FCL 2.461 FIE(H) – Ernennung

Alle Bewerber für die erstmalige Erteilung oder Verlängerung der FIE(H) Ernennung müssen die Anforderungen gemäß JAR- FCL 2.425 erfüllen.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.425

Standardisierung für Prüfer

(Siehe JAR-FCL 2.425 und 2.430)

ALLGEMEINES

1. Die zuständige Behörde veröffentlicht und legt der JAA eine Liste aller anerkannten Prüfer vor, aus der hervorgeht, für welche Kategorien die Prüfer eine Ernennung 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/Überprüfung eingetreten sind, berücksichtigt.

BESTIMMUNG UND ERNENNUNG VON PRÜFERN

3. Prüfer werden in Übereinstimmung mit dieser Anlage (JAR-FCL 2) ernannt und können sein:

(a) Fluginspektoren der zuständigen Behörde; oder

(b) Lehrberechtigter einer registrierten Zivilluftfahrerschule, FTO, TRTO, eines Herstellerbetriebes oder einer vertraglich an Schulen/betriebe gebundenen Einrichtung, oder

(c) Piloten im Besitz einer besonderen Ernennung.

4. Alle Prüfer müssen entsprechend der Kategorie, in der sie tätig sind, auf dem jeweiligen Hubschraubermuster über die geeignete 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.

VERLÄNGERUNG DER ERNENNUNG ALS PRÜFER

5. Eine Verlängerung der Ernennung als Prüfer kann durch die zuständige Behörde in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.425 erfolgen. Für eine Verlängerung muss der Prüfer mindestens zwei praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen in jedem Jahr innerhalb der dreijährigen Gültigkeitsdauer der Ernennung abgenommen haben. Innerhalb der letzten 12 Monate der Gültigkeitsdauer muss der Prüfer mindestens eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung einschließlich Vor- und Nachflugbesprechung, Durchführung der Prüfung oder Überprüfung und Aufzeichnung und Dokumentation unter Beobachtung eines Inspektors der zuständigen Behörde oder eines erfahrenen Prüfers (Senior Examiner/Assessor), der zu diesem Zweck besonders ernannt wurde, durchgeführt haben.

Abschnitt J - Erforderliche theoretische Kenntnisse und Verfahren für die Durchführung von theoretischen Prüfungen für CPL(H), ATPL(H) und Instrumentenflugberechtigungen(H)

JAR-FCL 2.465 Anforderungen

Der Bewerber für eine CPL(H), ATPL(H) oder Instrumentenflugberechtigung(H) 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 Verfahren 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 eine ATPL(H) hat in folgenden 13 Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde – Struktur/Systeme/Antrieb, allgemeine Luftfahrzeugkunde- Instrumentierung; Beladung und Schwerpunkt; Flugleistung; Flugplanung und Flugüberwachung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; allgemeine Navigation; Funknavigation; flugbetriebliche Verfahren; Aerodynamik und VFR-Sprechfunkverkehr. Die Aufteilung der Prüfungsgegenstände in Prüfungsarbeiten und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten sind von der zuständigen Behörde in entsprechenden Verfahren festzulegen.

(b) Der Bewerber für eine CPL(H) hat in folgenden 9 Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation; flugbetriebliche Verfahren; Aerodynamik und VFR-Sprechfunkverkehr. Die Aufteilung der Prüfungsgegenstände in Prüfungsarbeiten und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten sind von der zuständigen Behörde in entsprechenden Verfahren festzulegen.

(c) Der Bewerber für eine IR(H) hat in folgenden 7 Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde; Flugleistung und Flugplanung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; Navigation und IFR-Sprechfunkverkehr. Die Aufteilung der Prüfungsgegenstände in Prüfungsarbeiten und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten sind von der zuständigen Behörde in entsprechenden Verfahren festzulegen.

(d) Der Bewerber für eine ATPL(H)/IR hat in folgenden 14 Gegenständen Kenntnisse in Art und Umfang nachzuweisen, die den Rechten der Lizenz entsprechen: Luftrecht; allgemeine Luftfahrzeugkunde– Struktur/Systeme/Antrieb, allgemeine Luftfahrzeugkunde- Instrumentierung; Beladung und Schwerpunkt; Flugleistung; Flugplanung und Flugüberwachung; menschliches Leistungsvermögen; Meteorologie; allgemeine Navigation; Funknavigation; flugbetriebliche Verfahren; Aerodynamik und VFR-Sprechfunkverkehr; IFR-Sprechfunkverkehr. Die Aufteilung der Prüfungsgegenstände in Prüfungsarbeiten und die Festlegung der zulässigen Prüfungszeiten sind von der zuständigen Behörde in entsprechenden Verfahren festzulegen.

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 sind der zentralen JAA-Prüfungsfragendatenbank (CQB) zu entnehmen. Neueintragungen werden in englischer Sprache unter Verwendung von Abkürzungen vorgenommen und liegen in rechnerkompatibler Form vor. Die Fragen werden im Multiple-Choice-Format erstellt. Die zuständige Behörde kann die Präsentation der Prüfungsfragen für eine Prüfung gemäß JAR-FCL 2.480 unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und der Zweckmäßigkeit festlegen.

(b) nicht Bestandteil der Bestimmungen

JAR-FCL 2.480 Prüfungsverfahren

(Siehe Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470)

(a) Häufigkeit

Die zuständige Behörde ermöglicht dem Bewerber, die geforderten Prüfungen in Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt aufgeführten Verfahren abzuschließen. Eine vollständige Prüfung für den Erwerb einer Lizenz oder Instrumentenflugberechtigung umfasst eine Prüfung in jedem der in Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470(a), (b) und (c) aufgeführten Gegenstände.

(b) Sprache

Die Prüfungen werden in einer oder mehreren Sprachen durchgeführt, die die zuständige Behörde festlegt. Die zuständige Behörde informiert den Bewerber, in welchen Sprachen Prüfungen durchgeführt werden.

(c) Inhalt

Die zuständige Behörde wählt nach einem gemeinsamen Verfahren Prüfungsfragen aus der zentralen Datenbank für Prüfungsfragen aus, damit jedes Prüfungsfach aus den Lehrplänen abgedeckt wird. Fragen können nur verändert werden, um die Übersetzung in die nationale(n) Sprache(n) zu erleichtern. Antworten auf Fragen, die eine Berechnung oder die Interpretation einer Graphik erfordern, können in veränderter Form abgefasst werden, wenn die zuständige Behörde dies für notwendig erachtet. Die zuständige Behörde 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

Die zuständige Behörde stellt das für die Beantwortung der Fragen erforderliche, geeignete Kartenmaterial, geeignete Datenblätter sowie Hilfsmittel zur Verfügung.

(f) Sicherheit

Vor Beginn der Prüfung wird die Identität des Bewerbers überprüft.

(g) Vertraulichkeit

Der Inhalt der Prüfungen ist vertraulich.

JAR-FCL 2.485 Pflichten des Bewerbers

(a) Der Bewerber muss die gesamte Prüfung in einem JAA-Mitgliedstaat ablegen.

(b) Der Bewerber wird von der für die Ausbildung zuständigen FTO zur Prüfung vorgeschlagen, wenn er die entsprechenden Teile des theoretischen Ausbildungslehrgangs in zufrieden stellender Weise abgeschlossen hat. Ein Bewerber, der die Prüfung nicht gemäß den Bewertungskriterien von JAR-FCL 2.490 abschließt, muss den Nachweis weiterer Ausbildungsmaßnahmen durch eine genehmigte Zivilluftfahrerschule erbringen.

(c) Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass sich der Bewerber während der Prüfung nicht an die Prüfungsverfahren hält, kann dies unter Umständen dazu führen, dass ein Prüfungsfach oder die gesamte Prüfung als nicht bestanden gewertet wird.

JAR-FCL 2.490 Bewertungskriterien

(a) Ein Prüfungsfach gilt als bestanden, wenn der Bewerber mindestens 75% der möglichen Punktzahl erreicht hat. Strafpunkte sind nicht vorgesehen.

(b) Vorbehaltlich weiterer Vorschriften hat der Bewerber die für den Erwerb der entsprechenden Lizenz oder Berechtigung erforderliche theoretische Prüfung erfolgreich abgelegt, wenn er innerhalb von 18 Monaten, beginnend mit dem Ende des Kalendermonats, in dem er zum ersten Mal zur Prüfung angetreten ist, alle geforderten Prüfungsgegenstände bestanden hat.

(c) Ein Bewerber muss die gesamte Prüfung wie einen Erstversuch wiederholen, wenn er einen einzelnen Prüfungsgegenstand in 4 Versuchen nicht bestanden hat oder nicht alle Prüfungsgegenstände in 6 Antritten oder innerhalb des unter (b) genannten Zeitraumes bestanden hat. Bevor der Bewerber erneut zur Prüfung antritt, muss er an weiteren, von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegenden Ausbildungsmaßnahmen teilnehmen.

JAR-FCL 2.495 Gültigkeitszeitraum

(a) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.490 bestandene theoretische Prüfung wird für einen Zeitraum von 36 Monaten, beginnend mit dem Datum, an dem alle geforderten Prüfungen bestanden wurden, für die Erteilung einer CPL(H) oder IR(H) anerkannt.

(b) Eine in Übereinstimmung mit JAR-FCL 2.490 bestandene theoretische Prüfung für ATPL(H) wird für einen Zeitraum von 36 Monaten, beginnend mit dem Datum, an dem alle geforderten Prüfungen bestanden wurden, für die Erteilung einer CPL(H) anerkannt und bleibt unbegrenzt für die Erteilung einer ATPL(H) gültig, vorausgesetzt, dass der Bewerber eine gültige Musterberechtigung in seinem CPL(H) eingetragen hat.

(c) Vorausgesetzt, dass eine IR(H) gemäß Absatz (a) erworben wurde, ist eine bestandene theoretische ATPL(H)/IR Prüfung ab dem letzten, in die CPL(H) eingetragenen Gültigkeitsdatum der IR(H) für einen Zeitraum von sieben Jahren für die Erteilung einer ATPL(H) gültig.

Anhang 1 zu JAR-FCL 2.470

Theoretische Prüfungsgegenstände – ATPL/IR(H), ATPL(H),CPL(H) und IR(H)

(Siehe JAR-FCL 2.470)

Die zuständige Behörde hat die Einzelheiten der Syllabi für ATPL, CPL und IR unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt festzulegen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.“

60. Nach der Anlage 7 werden folgende Anlagen 8 und 9 angefügt:

„Anlage 8

Bestimmungen betreffend die gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz

Artikel 1

Ziel und Anwendungsbereich

(1) Ziel der Bestimmungen dieser Anlage ist die Erhöhung der Sicherheitsstandards und die Verbesserung des Betriebs des gemeinschaftlichen Flugverkehrskontrollsystems durch eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz.

(2) Diese Anlage gilt für

- Fluglotsen in Ausbildung und
- Fluglotsen,

die ihre Tätigkeit unter der Verantwortung von Flugsicherungsorganisationen ausüben, die ihre Dienste hauptsächlich für Luftfahrzeugbewegungen des allgemeinen Luftverkehrs im Sinne von Artikel 2 Z 3 dieser Anlage erbringen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Anlage gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Flugverkehrskontrolldienst“ bezeichnet einen Dienst, dessen Aufgabe es ist, Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen untereinander und zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen auf dem Rollfeld zu verhindern und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.
2. „Flugsicherungsorganisation“ bezeichnet eine öffentliche oder private Stelle, die Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr im Sinne der Z 3 erbringt.
3. „Allgemeiner Luftverkehr“ bezeichnet alle Bewegungen von zivilen Luftfahrzeugen sowie alle Bewegungen von Staatsluftfahrzeugen (einschließlich Luftfahrzeugen der Streitkräfte, des Zolls und der Polizei), soweit diese Bewegungen nach den Verfahren der ICAO erfolgen.
4. „Lizenz“ bezeichnet unabhängig von der Benennung ein Zeugnis, das nach Maßgabe dieser Anlage erteilt und mit Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen und Vermerken versehen wurde und den rechtmäßigen Inhaber berechtigt, gemäß den darin enthaltenen Erlaubnissen, Befugnissen und Vermerken Flugverkehrskontrolldienste zu erbringen.
5. „Erlaubnis“ bezeichnet die in einer Lizenz eingetragene oder damit verbundene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der besondere Bedingungen, Rechte oder Beschränkungen bezüglich der Lizenz angegeben sind, wobei eine Lizenz mindestens eine der folgenden Erlaubnisse enthalten muss:
   a) Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb (aerodrome control visual),
   b) Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb(aerodrome control instrument),
   c) Anflugkontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung (approach control procedural),
   d) Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung (approach control surveillance),
   e) Bezirkskontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung (area controlprocedural),
   f) Bezirkskontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung (area control surveillance).
6. „Befugnis“ bezeichnet die von der zuständigen Behörde in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der besondere Bedingungen für die Rechte an der oder Beschränkungen der entsprechenden Erlaubnis angegeben sind.
7. „Berechtigung“ bezeichnet die von der zuständigen Behörde in einer Lizenz eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die ICAO-Ortskennung und die Sektoren und/oder Arbeitsplätze angegeben sind, an denen der Lizenzinhaber zur Ausübung der Tätigkeit befähigt ist.
8. „Sprachenvermerk“ bezeichnet die in einer Lizenz von der zuständigen Behörde eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die Sprachkompetenz des Inhabers angegeben ist.

9. „Ausbildererlaubnis“ bezeichnet die in einer Lizenz von der zuständigen Behörde eingetragene und einen Teil der Lizenz bildende Genehmigung, in der die Kompetenz des Inhabers zur Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen am Arbeitsplatz angegeben ist.
10. „ICAO-Ortskennung“ bezeichnet den aus vier Buchstaben bestehenden Code, der gemäß den von der ICAO im ICAO-Handbuch DOC 7910 vorgegebenen Regeln gebildet und dem Standort einer festen Flugfernmeldestelle zugeordnet ist.
11. „Sektor“ bezeichnet einen Teil eines Kontrollbezirks und/oder eines Fluginformationsgebiets (auch im oberen Luftraum).
12. „Ausbildung“ bezeichnet die Gesamtheit von theoretischem Unterricht, praktischen Übungen, einschließlich Simulationsübungen, und Ausbildung am Arbeitsplatz zur Vermittlung und Aufrechterhaltung der Fertigkeiten für die Erbringung sicherer und hochwertiger Flugverkehrskontrolldienste; sie umfasst:
    a) die grundlegende Ausbildung mit der Grund- und Erlaubnisausbildung, die zur Erteilung einer Auszubildendenlizenz führt,
    b) die betriebliche Ausbildung, einschließlich der Einweisung, der Vorbereitung zur Ausbildung am Arbeitsplatz und der Ausbildung am Arbeitsplatz selbst, die zur Erteilung einer Fluglotsenlizenz führt,
    c) das Kompetenzerhaltungstraining zur Aufrechterhaltung der Geltung der Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke der Lizenz,
    d) die Ausbildung von Ausbildern für die Ausbildung am Arbeitsplatz, die zur Erteilung der Ausbildererlaubnis für die Ausbildung am Arbeitsplatz führt, e) die Ausbildung von Prüfern und/oder Beurteilern.
13. „Ausbildungsanbieter“ bezeichnet eine Organisation, die von der nationalen Aufsichtsbehörde für die Durchführung einer oder mehrerer Arten von Ausbildung zertifiziert wurde.
14. „Betriebliches Kompetenzprogramm“ bezeichnet ein genehmigtes Programm, das beschreibt, wie die Kontrollstelle die Kompetenz ihrer Lizenzinhaber aufrechterhält.
15. „Betrieblicher Ausbildungsplan“ bezeichnet einen genehmigten Plan mit genauen Angaben zu den Verfahren und zeitlichen Vorgaben, die dazu führen, die Verfahren der Kontrollstelle unter Aufsicht eines Ausbilders am Arbeitsplatz auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

Artikel 3

Nationale Aufsichtsbehörden

(1) Die Zuständigkeit zur Erteilung einer gemeinschaftlichen Fluglotsenlizenz einschließlich der mit einer solchen Lizenz verbundenen Berechtigungen und Vermerke sowie die Zertifizierung eines Ausbildungsanbieters richtet sich nach § 120d Abs. 4 LFG sowie nach § 140. Die in diesen Bestimmungen genannten Behörden gelten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit als nationale Aufsichtsbehörden im Sinne der Richtlinie 2006/23/EG.

(2) Besteht eine Zuständigkeit der Austro Control GmbH im Sinne von Abs. 1, ist von dieser bei Ausübung ihrer Zuständigkeit die Unabhängigkeit von deren Funktion als Flugsicherungsorganisation beziehungsweise Ausbildungsanbieter sicherzustellen. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung — zumindest auf funktionaler Ebene — zwischen dem Bereich der nationalen Aufsichtsbehörde und dem Bereich der Flugsicherungsorganisation bzw. dem Bereich des Ausbildungsanbieters sicherzustellen. Die in nationalen Aufsichtsbehörden im Sinne von Abs. 1 haben ihre Befugnisse unparteiisch und transparent auszuüben.

Artikel 4

Lizenzierungsgrundsätze

(1) Flugverkehrskontrolldienste im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 dürfen im gesamten Bundesgebiet mit Ausnahme der gemäß § 121 LFG für die militärische Nutzung reservierten Bereiche nur von gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung lizenzierten Fluglotsen erbracht werden.

(2) Bei Beantragung einer Lizenz hat der Antragsteller nachzuweisen, dass er zur Ausübung der Tätigkeit eines Fluglotsen oder Fluglotsen in Ausbildung befähigt ist. Die Nachweise der Kompetenz haben sich auf Kenntnisse, Erfahrung, Fertigkeiten und Sprachkompetenz zu beziehen.

(3) Die Lizenz ist Eigentum der Person, der die Lizenz erteilt wurde, und ist von dieser Person zu unterzeichnen.

(4) Gemäß Artikel 14 Absatz 1 dieser Anlage ist, sofern dies zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, von der zuständigen Behörde

a) das Ruhen von Lizenzen, Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen oder Vermerken anzuordnen, wenn die Kompetenz des Fluglotsen in Zweifel steht oder dieser sich eines Fehlverhaltens schuldig gemacht hat oder

b) die Lizenz in Fällen von grober Fahrlässigkeit oder Missbrauch zu widerrufen.

(5) Die Auszubildendenlizenz berechtigt den Inhaber, Flugverkehrskontrolldienste unter Aufsicht eines Ausbilders für die Ausbildung am Arbeitsplatz zu erbringen.

(6) Die Lizenz muss die in Anhang I zu dieser Anlage genannten Angaben enthalten.

(7) Wird eine Lizenz in einer anderen Sprache als Englisch ausgestellt, muss sie eine englische Übersetzung der in Anhang I genannten Angaben enthalten.

(8) Fluglotsen haben ausreichend im Sicherheits-, Gefahrenabwehr- und Krisenmanagement geschult zu werden.

Artikel 5

Lizenzierungsvoraussetzungen

(1) Auszubildendenlizenzen sind an Antragsteller zu erteilen, die

a) mindestens 18 Jahre alt sind und mindestens Inhaber eines Abschlusszeugnisses einer weiterführenden Schule oder eines zum Hochschulzugang berechtigenden Abschlusszeugnisses oder eines gleichwertigen Zeugnisses sind;

b) eine genehmigte grundlegende Ausbildung, die für die Erlaubnis und gegebenenfalls für die Befugnis erforderlich ist, gemäß Anhang II Teil A erfolgreich abgeschlossen haben;

c) über ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 in Verbindung mit Artikel 12 dieser Anlage verfügen und

d) ausreichende Sprachfähigkeiten gemäß den Anforderungen in Anhang III zu dieser Anlage nachgewiesen haben.

Die Lizenz muss mindestens eine Erlaubnis und gegebenenfalls eine Befugnis enthalten.

(2) Fluglotsenlizenzen sind Antragstellern zu erteilen, die

a) mindestens 21 Jahre alt sind;

b) Inhaber einer Auszubildendenlizenz sind und einen von der zuständigen Behörde genehmigten Ausbildungsplan absolviert und die entsprechenden Prüfungen oder Beurteilungen gemäß den Anforderungen in Anhang II Teil B bestanden bzw. erhalten haben;

c) über eine gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 in Verbindung mit Artikel 12 dieser Anlage verfügen und

d) ausreichende Sprachfähigkeiten gemäß den Anforderungen in Anhang III nachgewiesen haben.

Die Lizenz enthält dadurch Rechtsgültigkeit, dass eine oder mehrere Erlaubnisse und die entsprechenden Befugnisse, Berechtigungen und Sprachenvermerke, für die die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde, in die Lizenz eingetragen werden.

(3) Die Ausbildererlaubnis ist von der zuständigen Behörde Inhabern einer Fluglotsenlizenz zu erteilen, die

a) während eines unmittelbar vorausgehenden Zeitraums von mindestens einem Jahr oder eines längeren Zeitraums, der von der nationalen Aufsichtsbehörde festgelegt wird, Flugverkehrskontrolldienste im Rahmen der Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke, für die die Ausbildung erteilt wird, erbracht haben und

b) einen anerkannten Ausbilderlehrgang für die Ausbildung am Arbeitsplatz erfolgreich abgeschlossen haben, bei dem die erforderlichen Kenntnisse und pädagogischen Fertigkeiten in entsprechenden Prüfungen beurteilt wurden.

Artikel 6

Erlaubnisse für Fluglotsen

Die Lizenzen haben eine oder mehrere der nachstehend genannten Erlaubnisse als Angabe der Art des Dienstes, den der Lizenzinhaber erbringen darf, zu enthalten:

a) die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Sichtflugbetrieb“ (Aerodrome Control Visual, ADV), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den keine Instrumentenanflugverfahren oder Instrumentenabflugverfahren veröffentlicht sind;
b) die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb“ (Aerodrome Control Instrument, ADI), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr an einem Flugplatz durchzuführen, für den Instrumentenanflugverfahren oder Instrumentenabflugverfahren veröffentlicht sind, wobei diese Erlaubnis zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 1 dieser Anlage beschriebenen Befugnisse zu erteilen ist;
c) die Erlaubnis „Anflugkontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Procedural, APP), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für anfliegende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge ohne Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen;
d) die Erlaubnis „Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Surveillance, APS), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für ankommende, abfliegende oder durchfliegende Luftfahrzeuge mit Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen, wobei diese Erlaubnis zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 2 dieser Anlage beschriebenen Befugnisse zu erteilen ist;
e) die Erlaubnis „Bezirkskontrolle ohne elektronische Luftverkehrsdarstellung“ (Area Control Procedural, ACP), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge ohne Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen;
f) die Erlaubnis „Bezirkskontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Area Control Surveillance, ACS), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge mit Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung durchzuführen, wobei diese Erlaubnis zusammen mit mindestens einer der in Artikel 7 Absatz 3 beschriebenen Befugnisse zu erteilen ist.

Artikel 7

Befugnisse

(1) Die Erlaubnis „Flugplatzkontrolle an Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb“ (Aerodrome Control Instrument, ADI) hat mindestens eine der folgenden Befugnisse zu umfassen, die von der zuständigen Behörde bei Nachweis der fachlichen Befähigung in die Lizenz einzutragen sind:

a) Die Befugnis „Platzverkehrskontrolle“ (Tower Control, TWR) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Kontrolldienst durchzuführen, wenn die Flugplatzkontrolle von einem einzigen Arbeitsplatz aus erbracht wird.
b) Die Befugnis „Rollverkehrskontrolle“ (Ground Movement Control, GMC) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Rollverkehrskontrolle durchzuführen.
c) Die Befugnis „Nutzung von elektronischer Rollverkehrsdarstellung“ (Ground Movement Surveillance, GMS), die zusätzlich zur Befugnis „Rollverkehrskontrolle“ oder „Platzverkehrskontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Rollverkehrskontrolle mit Hilfe der Flugplatz-Rollführungssysteme durchzuführen.
d) Die Befugnis „Luftverkehrskontrolle“ (Air Control, AIR) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Luftverkehrskontrolle durchzuführen.
e) Die Befugnis „Nutzung von Radar zur Luftverkehrsbeobachtung“ (Aerodrome Radar Control, RAD), die zusätzlich zur Befugnis „Luftverkehrskontrolle“ oder „Platzverkehrskontrolle“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugplatzkontrolle mit Hilfe von Überwachungsradar durchzuführen.

(2) Die Erlaubnis „Anflugkontrolle mit elektronischer Luftverkehrsdarstellung“ (Approach Control Surveillance, APS) hat mindestens eine der folgenden Befugnisse zu umfassen, die von der zuständigen Behörde bei Nachweis der fachlichen Befähigung in die Lizenz einzutragen sind:

a) Die Befugnis „Radar“ (Radar, RAD), die angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Anflugkontrolldienst unter Nutzung von Primär- und/oder Sekundärradar durchzuführen.
b) Die Befugnis „Präzisionsanflug mit Radar“ (Precision Approach Radar, PAR), die nur zusätzlich zur Befugnis „Radar“ zu erteilen ist, und angibt, dass der Lizenzinhaber befähigt

ist, bodengeführte Präzisionsanflüge unter Nutzung von Präzisionsanflugradar für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.

c) Die Befugnis „Anflug mit Überwachungsradar“ (Surveillance Radar Approach, SRA), die nur zusätzlich zur Befugnis „Radar“ erteilt zu erteilen ist, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, bodengeführte Nichtpräzisionsanflüge unter Nutzung von Überwachungsradar für Luftfahrzeuge im Endanflug auf die Landebahn durchzuführen.

d) Die Befugnis „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Anflugkontrolldienst unter Nutzung von automatischer bordabhängiger Überwachung durchzuführen.

e) Die Befugnis „Nahbereichskontrolle“ (Terminal Control, TCL), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst unter Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem bestimmten Nahverkehrsbereich und/oder benachbarten Zuständigkeitsbereichen betrieben werden.

(3) Die Erlaubnis „Bezirkskontrolle mit Radar“ (Area Control Surveillance, ACS) hat mindestens eine der folgenden Befugnisse zu enthalten, die von der zuständigen Behörde bei Nachweis der fachlichen Befähigung in die Lizenz einzutragen sind:

a) Die Befugnis „Radar“ (Radar, RAD) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienst unter Nutzung von Überwachungsradar durchzuführen.

b) Die Befugnis „Automatische bordabhängige Überwachung“ (Automatic Dependent Surveillance, ADS) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Bezirkskontrolldienst unter Nutzung von automatischer bordabhängiger Überwachung durchzuführen.

c) Die Befugnis „Nahverkehrskontrolle“ (Terminal Control, TCL), die zusätzlich zur Befugnis „Radar“ oder „Automatische bordabhängige Überwachung“ erteilt wird, gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst unter Nutzung von elektronischer Luftverkehrsdarstellung für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem bestimmten Nahverkehrsbereich und/oder benachbarten Zuständigkeitsbereichen betrieben werden.

d) Die Befugnis „Ozeankontrolle“ (Oceanic Control, OCN) gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für Luftfahrzeuge durchzuführen, die in einem Ozeankontrollbezirk durchgeführt werden.

(4) Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 kann die zuständige Behörde in Ausnahmefällen, die sich ausschließlich aufgrund besonderer Merkmale des Luftverkehrs in dem ihrer Verantwortung unterstehenden Luftraum ergeben, besondere Befugnisse festlegen. Diese besonderen Befugnisse die allgemeine Freizügigkeit von Fluglotsen nicht zu berühren.

Artikel 8

Sprachenvermerke

(1) Fluglotsen haben gegenüber der zuständigen Behörde die Fähigkeit nachzuweisen, Englisch auf befriedigendem Niveau zu sprechen und zu verstehen. Deren Kompetenz ist nach der Einstufungsskala für Sprachkompetenz gemäß Anlage 9 (ICAO Einstufungsskala der Sprachkompetenz) von der zuständigen Behörde einzustufen.

(2) Die zuständige Behörde kann zusätzlich zum erforderlichen Nachweis gemäß Abs. 1 Fluglotsen die Verpflichtung zum Nachweis der Fähigkeit auferlegen, die deutsche Sprache auf befriedigendem Niveau zu sprechen und zu verstehen, insoweit dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(3) Die gemäß den Absätzen 1 und 2 geforderte Kompetenzstufe ist die Stufe 4 der Einstufungsskala für Sprachkompetenz gemäß Anlage 9.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 kann die zuständige Behörde in Anwendung der Absätze 1 und/oder 2 die Stufe 5 der Einstufungsskala für Sprachkompetenz in Anhang III verlangen, wenn die betrieblichen Umstände der betreffenden Erlaubnis, Befugnis oder Berechtigung aus zwingenden Sicherheitsgründen ein höheres Niveau erfordern. Eine derartige Anforderung muss sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.

(5) Die Kenntnisse sind durch ein Zertifikat nachzuweisen, das nach Abschluss eines transparenten, objektiven und von der zuständigen Behörde anerkannten Beurteilungsverfahrens erteilt wird.

Artikel 9

Ausbildererlaubnisse

Für die Erteilung einer Ausbildererlaubnis durch die zuständige Behöre hat der Bewerber der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass er befähigt ist, die Ausbildung und Beaufsichtigung an einem betrieblichen Arbeitsplatz für Zuständigkeitsbereiche durchzuführen, für die eine gültige Berechtigung vorliegt.

Artikel 10

Berechtigungen

Die Berechtigung gibt an, dass der Lizenzinhaber befähigt ist, Flugverkehrskontrolldienst für einen bestimmten Sektor, eine bestimmte Gruppe von Sektoren oder bestimmte Arbeitsplätze unter der Verantwortung einer Flugsicherungsstelle zu erbringen. Die zuständige Behörde kann in bestimmten Fällen festlegen, dass die mit einer Berechtigung verbundenen Rechte nur von Lizenzinhabern unterhalb einer bestimmten Altersgrenze ausgeübt werden dürfen, insoweit dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Artikel 11

Bedingungen für die Aufrechterhaltung von Erlaubnissen und Befugnissen und die Weitergeltung von Berechtigungen und Vermerken

(1) Berechtigungen sind für einen Anfangszeitraum von 12 Monaten gültig. Ihre Gültigkeit ist von der zuständigen Behörde um weitere zwölf Monate zu verlängern, wenn die Flugsicherungsorganisation nachweist, dass

a) der Antragsteller die mit der Lizenz verbundenen Rechte während der letzten zwölf Monate ohne Unterbrechung für eine Mindestzahl von Stunden gemäß dem von der zuständigen Behörde genehmigten betrieblichen Kompetenzprogramm ausgeübt hat,

b) die Kompetenz des Antragstellers gemäß Anhang II Teil C beurteilt wurde und

c) der Antragsteller im Besitz eines gültigen medizinischen Tauglichkeitszeugnisses gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 in Verbindung mit Artikel 12 dieser Anlage ist.

Die Mindestzahl der Arbeitsstunden ohne Ausbildungsaufgaben, die für die Weitergeltung einer Berechtigung erforderlich sind, können für Ausbilder für die Ausbildung am Arbeitsplatz um die Zeit gekürzt werden, die diese zur Ausbildung von Auszubildenden auf den Arbeitsplätzen aufgewendet haben, für die die Verlängerung beantragt wird.

(2) Ist die Gültigkeit einer Berechtigung abgelaufen, muss ein betrieblicher Ausbildungsplan mit Erfolg absolviert werden, damit die Berechtigung wieder Gültigkeit erlangen kann.

(3) Der Inhaber einer Erlaubnis oder Befugnis, der während eines Zeitraums von vier aufeinander folgenden Jahren keinen mit dieser Erlaubnis oder Befugnis verknüpften Flugverkehrskontrolldienst erbracht hat, darf die betriebliche Ausbildung für diese Erlaubnis oder Befugnis nur dann aufnehmen, wenn von der zuständigen Behörde angemessen beurteilt wurde, ob er die damit verknüpften Bedingungen weiterhin erfüllt, und nachdem er alle sich aus dieser Beurteilung ergebenden Ausbildungserfordernisse erfüllt hat.

(4) Die Sprachkompetenz des Antragstellers ist in regelmäßigen Zeitabständen förmlich zu beurteilen, ausgenommen bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 6 nachgewiesen haben. Die Zeitabstände dürfen bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 4 nachweisen, drei Jahre und bei Antragstellern, die die Kompetenzstufe 5 nachweisen, sechs Jahre nicht überschreiten.

(5) Die Ausbildererlaubnis ist von der zuständigen Behörde für einen Zeitraum von 36 Monaten zu erteilen.

Artikel 12

Medizinische Tauglichkeitszeugnisse

(1) Tauglichkeitszeugnisse sind von der zuständigen Behörde oder einer dazu gemäß § 7 befugten flugmedizinischen Stelle unter Anwendung der §§ 32 bis 35 LFG und den Bestimmungen dieser Verordnung auszustellen.

(2) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 hat die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs 1 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt

(ICAO-Abkommen) sowie den Anforderungen des Eurocontrol-Dokuments „Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“ („Anforderungen für das europäische Tauglichkeitszeugnis Klasse 3 für Fluglotsen“) in der jeweils am 15. März 2009 geltenden Fassung erfolgen. Die zuständige Behörde hat die entsprechenden Anforderungen in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

(3) Die Gültigkeitsdauer des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses beginnt mit dem Tag der ärztlichen Untersuchung und beträgt für Fluglotsen bis zum Alter von 40 Jahren 24 Monate und oberhalb dieser Altersgrenze 12 Monate. Die zuständige Behörde hat mit Bescheid von Amts wegen die mangelnde Tauglichkeit eines Inhabers eines Tauglichkeitszeugnisses festzustellen, wenn dessen Gesundheitszustand dies erfordert. Gleichzeitig ist die Rückgabe des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses vorzuschreiben.

(4) Im Hinblick auf den Rechtsschutz betreffend Entscheidungen flugmedizinischer Stellen und der zuständigen Behörde ist die Bestimmung des § 35 LFG anzuwenden.

(5) Die Flugsicherungsorganisationen haben sicherzustellen, dass Verfahren für den Umgang mit Fällen eingeschränkter Tauglichkeit eingerichtet sind und es den Lizenzinhabern möglich ist, ihren Arbeitgeber davon in Kenntnis zu setzen, dass sie eine Abnahme ihrer medizinischen Tauglichkeit feststellen oder dass sie unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen oder von Medikamenten stehen, die es ihnen unter Umständen unmöglich machen, die mit der Lizenz verbundenen Rechte sicher und ordnungsgemäß auszuüben.

Artikel 13

Zertifizierung von Ausbildungsanbietern

(1) Die Ausbildung von Fluglotsen und das damit verbundene Beurteilungsverfahren unterliegen der Zertifizierung durch die zuständige Behörde.

(2) Die Zertifizierungsanforderungen beziehen sich auf die technische und betriebliche Kompetenz und die Eignung zur Durchführung von Ausbildungsgängen gemäß Anhang IV Nummer 1.

(3) Zertifizierungsanträge sind der zuständigen Behörde vorzulegen. Für die Erteilung der Zertifizierung hat der Antragsteller nachzuweisen, dass er seinen Hauptbetriebssitz und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz im Inland hat. Die zuständige Behörde hat die Zertifizierung mit schriftlichem Bescheid zu erteilen und eine entsprechende Zertifizierungsbescheinigung auszustellen, wenn der antragstellende Ausbildungsanbieter die Anforderungen des Anhangs IV Nummer 1 erfüllt. Zertifizierungen können für jede Art der Ausbildung oder in Verbindung mit anderen Flugsicherungsdiensten erteilt werden, womit die jeweilige Ausbildung und der jeweilige Flugsicherungsdienst als Dienstepaket zertifiziert werden.

(4) In den Zertifizierungen und Zertifizierungsbescheinigungen sind von der zuständigen Behörde die in Anhang IV Nummer 2 genannten Informationen festzulegen.

(5) Die zuständige Behörde hat die die Einhaltung der Anforderungen und Bedingungen, die an die Zertifizierung geknüpft sind, zu beaufsichtigen. Stellt die zuständige Behörde fest, dass der Inhaber einer Zertifizierung die Anforderungen oder Bedingungen nicht erfüllt, hat sie sie geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Falls dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, hat die zuständige Behörde die die Zertifizierung zu widerrufen und die Rückgabe der Zertifizierungsbescheinigung vorzuschreiben.

(6) Von anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oder diesen durch zwischenstaatliches Abkommen gleichgestellten Staaten gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG ausgestellte Zertifizierungsbescheinigungen sind gemäß den Absätzen 1 bis 5 erteilten Zertifizierungen und ausgestellten Zertifizierungsbescheinigungen gleichgestellt.

Artikel 14

Gewährleistung der Einhaltung von Kompetenzstandards

(1) Die zuständige Behörde hat sicherzustellen, dass die Kompetenzstandards von Fluglotsen den Anforderungen der Sicherheit der Luftfahrt entsprechen. Die zuständige Behörde hat insofern, sofern zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich:

a) Lizenzen, Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke zu erteilen und zu widerrufen,
b) Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke aufrechtzuerhalten oder deren Ruhen anzuordnen,
c) Zertifizierungsbescheinigungen für Ausbildungsanbieter zu erteilen oder zu widerrufen,

d) Ausbildungsgänge, betriebliche Ausbildungsplänen und Kompetenzprogrammen zu genehmigen beziehungsweise die entsprechende Genehmigung zu widerrufen;

e) Kompetenzprüfer oder Kompetenzbeurteiler zuzulassen oder die Zulassung zu widerrufen und

f) das Ausbildungssystem zu überwachen.

(2) Im Hinblick auf die Zusammenarbeit der zuständigen Behörde mit anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ist § 120d Abs. 6 LFG anzuwenden.

(3) Die zuständige Behörde hat dafür zu sorgen, dass eine Datenbank mit Angaben zu den Kompetenzen aller in ihren Zuständigkeitsbereichen tätigen Lizenzinhaber und Gültigkeitsdaten der zugehörigen Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke geführt wird. § 120 d Abs. 5 LFG ist anzuwenden.

(4) Die zuständige Behörde hat entsprechend qualifizierte Lizenzinhaber zuzulassen, die als Kompetenzprüfer oder Kompetenzbeurteiler für die betriebliche Ausbildung und das Kompetenzerhaltungstraining tätig werden dürfen. Die Zulassung ist jeweils für drei Jahre gültig.

(5) Die für die Erteilung der Zertifizierungsbescheinigung zuständige Behörde hat regelmäßig Überprüfungen der Ausbildungsanbieter durchzuführen, um die tatsächliche Einhaltung der in dieser Anlage festgelegten Standards zu gewährleisten. Zusätzlich zu den regelmäßigen Überprüfungen können von der für die Erteilung der Zertifizierungsbescheinigung zuständigen Behörde stichprobenartig Inspektionsbesuche durchgeführt werden, um die wirksame Umsetzung dieser in dieser Anlage enthaltenen Richtlinien und die Einhaltung der darin festgelegten Standards zu überprüfen. § 120d Abs. 4 LFG ist anzuwenden.

Artikel 15

Gegenseitige Anerkennung von Fluglotsenlizenzen

(1) Vorbehaltlich des Artikels 8 sind von der zuständigen Stelle eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft oder eines durch zwischenstaatliches Abkommen gleichgestellten Staates gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG ausgestellte Lizenzen und die zugehörigen Erlaubnisse, Befugnisse, Sprachenvermerke und medizinischen Tauglichkeitszeugnisse, den entsprechenden österreichischen Urkunden gleichgestellt. Diese Gleichstellung gilt jedoch nicht für Lizenzinhaber, die das in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a dieser Anlage vorgesehene Mindestalter von 21 Jahren nicht erreicht haben.

(2) Übt ein Lizenzinhaber die mit der von einem ausländischen Staat Lizenz verbundenen Rechte gemäß Absatz 1 in Österreich aus, so hat die zuständige Behörde seine Lizenz gegen eine gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung auszustellende Lizenz auszutauschen, ohne dass zusätzliche Bedingungen auferlegt werden.

(3) Für die Erteilung der beantragten Berechtigung hat der Antragsteller die Erfüllung der besonderen an diese Berechtigung geknüpften Bedingungen für die angegebene Kontrollstelle, den Sektor oder den Arbeitsplatz nachzuweisen. Bei der Aufstellung des betrieblichen Ausbildungsplans hat der Ausbildungsanbieter den erworbenen Kompetenzen und der Erfahrung des Antragstellers Rechnung zu tragen.

(4) Die zuständige Behörde hat den betrieblichen Ausbildungsplan für die vorgeschlagene Ausbildung des Antragstellers zu prüfen und dem Antragsteller eine begründete Entscheidung zu diesem Ausbildungsplan innerhalb von sechs Wochen nach Vorlage der Nachweise mitzuteilen. Dabei hat die zuständige Behörde zu gewährleisten, dass die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

ANHANG I

ANFORDERUNGEN AN LIZENZEN

Lizenzen, die gemäß den Vorschriften dieser Verordnung haben den entsprechenden in Anlage 3 festgelegten Formularen zu entsprechen. Lizenzen, die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2006/23/EG erteilt werden und entsprechenden österreichischen Lizenzen gleichgestellt sind, müssen folgenden Anforderungen genügen:

1. Einzelangaben

1.1. Folgende Angaben müssen in der Lizenz aufgeführt sein, wobei die mit einem Stern gekennzeichneten Angaben ins Englische zu übersetzen sind:

a) *Name des erteilenden Staates oder der erteilenden Behörde (in Halbfettdruck);

b) *Titel der Lizenz (in Fettdruck);
c) laufende Nummer der Lizenz (in arabischen Ziffern), die von der die Lizenz erteilenden Behörde vergeben wird;
d) vollständiger Name des Inhabers der Lizenz;
e) Geburtsdatum;
f) Staatsangehörigkeit des Inhabers;
g) Unterschrift des Inhabers;
h) *Bescheinigung der Gültigkeit und der Ermächtigung für den Inhaber, die mit der Lizenz verbundenen Rechte auszuüben, wobei Folgendes anzugeben ist:
i) die Erlaubnisse, Befugnisse, Sprachenvermerke, Ausbildererlaubnis und Berechtigungen,
ii) Datum der jeweils erstmaligen Erteilung,
iii) Datum des Ablaufs der jeweiligen Gültigkeitsdauer;
i) Unterschrift der die Lizenz ausstellenden Person und Datum der Erteilung;
j) Siegel oder Stempel der erteilenden Behörde.

1.2. Der Lizenz muss ein gültiges medizinisches Tauglichkeitszeugnis beigefügt sein.

2. Material

Es ist Papier bester Qualität oder ein anderes geeignetes Material zu verwenden, und die in Ziffer 1 genannten Angaben müssen darauf deutlich zu erkennen sein.

3. Farbe

3.1. Stellt die zuständige Behörde für alle von ihr erteilten Lizenzen in der Luftfahrt ein Material in ein und derselben Farbe, so muss diese Farbe weiß sein.

3.2. Stellt die zuständige Behörde für Lizenzen in der Luftfahrt unterschiedliche farbliche Kennzeichnungen, so muss die Lizenz für Fluglotsen gelb sein.

ANHANG II

AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN

TEIL A

Anforderungen an die grundlegende Ausbildung von Fluglotsen

Die grundlegende Ausbildung soll gewährleisten, dass Fluglotsen in Ausbildung mindestens die Ziele der Grund- und Erlaubnisausbildung gemäß dem Eurocontrol-Dokument „Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training“ (Leitlinien für gemeinsame Kerninhalte der grundlegenden Ausbildung von Fluglotsen, Fassung vom 10.12.2004) erreichen, so dass sie in der Lage sind, den Luftverkehr sicher, schnell und effizient abzufertigen. Die zuständige Behörde hat dieses Dokument in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

Die grundlegende Ausbildung hat folgende Sachgebiete zu umfassen: Luftrecht, Flugverkehrsmanagement, einschließlich Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, Meteorologie, Navigation, Luftfahrzeuge und Grundlagen des Fliegens, einschließlich der Verständigung zwischen Fluglotse und Luftfahrzeugführer, menschliche Faktoren, Ausrüstung und Systeme, berufliches Umfeld, Sicherheit und Sicherheitskultur, Sicherheitsmanagementsysteme, außergewöhnliche Situationen und Notsituationen, Auftreten von Systemmängeln, Sprachkenntnisse, einschließlich Sprechgruppen für den Funkverkehr.

Die Sachgebiete sind so zu unterrichten, dass die Anwärter auf die verschiedenen Arten von Flugverkehrsdiensten vorbereitet und Sicherheitsaspekte hervorgehoben werden. Die grundlegende Ausbildung hat theoretische und praktische Lehrgänge zu umfassen, einschließlich Simulationsübungen. Die Dauer wird in den von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt zu genehmigenden Ausbildungsplänen für die grundlegende Ausbildung festgelegt. Die erworbenen Fertigkeiten sollen sicherstellen, dass die Anwärter als befähigt gelten können, komplexe Verkehrssituationen und hohes Verkehrsaufkommen zu handhaben, damit der Übergang zur betrieblichen Ausbildung erleichtert wird. Die Kompetenz des Anwärters nach der grundlegenden Ausbildung ist durch geeignete Prüfungen oder mittels eines Systems kontinuierlicher Beurteilungen zu bewerten.

TEIL B

Anforderungen an die betriebliche Ausbildung von Fluglotsen

In den Plänen für die betriebliche Ausbildung sind die Verfahren und zeitlichen Vorgaben festzulegen, die es ermöglichen, die Verfahren der Kontrollstelle unter Aufsicht eines Ausbilders für die Ausbildung am Arbeitsplatz auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Der von der zuständigen Behörde unter Beachtung der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt zu genehmigende Plan hat die Angabe aller Bestandteile des Systems zur Beurteilung der Kompetenz, einschließlich Arbeitsvorkehrungen, Beurteilung des Ausbildungsfortschritts und Prüfungen sowie Verfahren für Mitteilungen an die nationale Aufsichtsbehörde zu umfassen. Die betriebliche Ausbildung kann bestimmte Bestandteile der grundlegenden Ausbildung, die für die einzelstaatlichen Gegebenheiten Österreichs spezifisch sind, umfassen.

Die Dauer der betrieblichen Ausbildung wird im betrieblichen Ausbildungsplan festgelegt. Die Beurteilung der erforderlichen Fertigkeiten erfolgt in geeigneten Prüfungen oder mittels eines Systems kontinuierlicher Beurteilungen durch von der zuständigen Behörde zugelassene Kompetenzprüfer oder Kompetenzbeurteiler, die die Beurteilung neutral und objektiv vornehmen.

TEIL C

Anforderungen an das Kompetenzerhaltungstraining von Fluglotsen

Die Gültigkeit von Erlaubnissen, Befugnissen und Berechtigungen in Fluglotsenlizenzen ist durch ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Kompetenzerhaltungstraining aufrechtzuerhalten, das aus Schulungen zur Aufrechterhaltung der Fertigkeiten von Fluglotsen, Auffrischungslehrgängen, Notfallschulungen und gegebenenfalls Sprachunterricht besteht.

Das Kompetenzerhaltungstraining umfasst theoretischen und praktischen Unterricht sowie Simulationsübungen. Zu diesem Zweck hat der Ausbildungsanbieter betriebliche Kompetenzprogramme festzulegen, in denen die Verfahren, die Personalausstattung und die Zeitvorgaben angegeben sind, die erforderlich sind, um ein angemessenes Kompetenzerhaltungstraining durchzuführen und die Kompetenz nachzuweisen. Diese Programme sind mindestens alle drei Jahre von der zuständigen Behörde zu überprüfen und zu genehmigen. Die Dauer des Kompetenzerhaltungstrainings wird im Einklang mit den funktionellen Anforderungen an die in der Kontrollstelle tätigen Fluglotsen festgelegt, insbesondere im Hinblick auf Änderungen oder geplante Änderungen von Verfahren oder Ausrüstungen oder im Hinblick auf Anforderungen an das Sicherheitsmanagement insgesamt. Die Kompetenz jedes Fluglotsen ist mindestens alle drei Jahre auf geeignete Weise zu beurteilen. Die Flugsicherungsorganisation hat sicherzustellen, dass Verfahren zur Gewährleistung einer fairen Behandlung von Lizenzinhabern angewendet werden, wenn die Gültigkeit der Erlaubnisse, Befugnisse, Berechtigungen und Vermerke ihrer Lizenz nicht verlängert werden kann.

ANHANG III

ANFORDERUNGEN AN DIE SPRACHKOMPETENZ

Die in Artikel 8 dieser Anlage festgelegten Anforderungen an die Sprachkompetenz gelten sowohl für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache. Zur Erfüllung der sprachlichen Anforderungen ist ein Antragsteller, der eine Lizenz beantragt, oder ein Lizenzinhaber einer Beurteilung zu unterziehen, bei der er mindestens das Erreichen der Kompetenzstufe 4 (Einsatzfähigkeit) in der Einstufungsskala für Sprachkompetenz gemäß Anlage 9 (ICAO-Einstufungsskala der Sprachkompetenz) nachweisen muss.

Personen mit anforderungsgemäßer Sprachkompetenz:

a) kommunizieren wirksam sowohl bei rein akustischem Kontakt (Telefon/Funkverkehr) als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner,
b) kommunizieren zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen präzise und deutlich,
c) verwenden geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen (z. B. zur Überprüfung, Bestätigung oder Klärung von Informationen) in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang,
d) handhaben die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich und mit relativer Leichtigkeit und

e) sprechen einen Dialekt oder mit einem Akzent, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.

Im Hinblick auf die Einstufungsskala sind die Bestimmungen der Anlage 9 anzuwenden.

ANHANG IV

ANFORDERUNGEN AN ZERTIFIZIERUNGSBESCHEINIGUNGEN FÜR AUSBILDUNGSANBIETER

1. Die in Artikel 13 dieser Anlage genannten Anforderungen haben dem Nachweis zu dienen, dass die Ausbildungsanbieter über angemessene Personal- und Sachmittel verfügen und in einem Umfeld arbeiten, das für die Ausbildung zur Erlangung bzw. Aufrechterhaltung der Auszubildendenlizenzen bzw. Fluglotsenlizenzen geeignet ist. Die Ausbildungsanbieter müssen insbesondere

a) über eine effiziente Verwaltungsstruktur und genügend Personal mit angemessener Qualifikation und Erfahrung verfügen, um Fluglotsen gemäß den Vorschriften dieser Verordnung auszubilden;

b) über die erforderlichen und für die Art der angebotenen Ausbildung geeigneten Einrichtungen, Geräte und Unterbringungsmöglichkeiten verfügen;

c) angeben, nach welcher Methode sie den Inhalt, Organisation und die Dauer der Ausbildungsgänge, die Pläne für die betriebliche Ausbildung und die betrieblichen Kompetenzprogramme im Einzelnen festlegen werden; dazu gehört auch die Art und Weise, wie Prüfungen oder Beurteilungen organisiert werden. Für Prüfungen im Rahmen der grundlegenden Ausbildung, einschließlich Simulationsübungen, müssen die Qualifikationen der Prüfer detailliert aufgeführt werden;

d) einen Nachweis über das vorhandene Qualitätsmanagementsystem vorlegen, mit dem die Einhaltung und die Angemessenheit der Systeme und Verfahren kontrolliert wird, die garantieren, dass die durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen;

e) nachweisen, dass ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen, um die Ausbildung entsprechend den Vorschriften dieser Verordnung durchzuführen, und dass für die Tätigkeiten entsprechend der Art der durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen ausreichender Versicherungsschutz besteht.

2. In den Zertifizierungsbescheinigungen ist Folgendes anzugeben:

a) die nationale Aufsichtsbehörde, die die Bescheinigung ausstellt,

b) Name und Anschrift des Antragstellers,

c) Art des Leistungsangebots, das zertifiziert wird,

d) Bestätigung, dass der Antragsteller die in Ziffer 1 genannten Anforderungen erfüllt und

e) das Ausstellungsdatum und Gültigkeitsdauer der Bescheinigung.

Anlage 9

ICAO-Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Einsatzfähigkeit, Erweitertes Niveau, Expertenniveau

Stufe	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verstehen	Interaktion
	Spricht einen Dialekt und/oder mit einem Akzent, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird	Relevante grammatische Strukturen und Satzmuster werden durch Sprachfunktionen bestimmt, die der Aufgabe angemessen sind				
Expertenniveau 6	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie möglicherweise von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sein können, beeinträchtigen die Verständlichkeit fast nie.	Sowohl grundlegende als auch komplexe grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über eine Vielzahl bekannter und unbekannter Themen effektiv zu kommunizieren. Das Vokabular ist idiomatisch, nuanciert und auf das Register abgestimmt.	Kann einen längeren Redefluss natürlich und mühelos aufrechterhalten. Variiert den Redefluss zu stilistischen Zwecken, z.B. zur Hervorhebung. Verwendet spontan geeignete Diskursmarker und Bindewörter.	Versteht in nahezu allen Zusammenhängen durchgängig richtig, auch sprachliche und kulturelle Feinheiten.	Interagiert mit Leichtigkeit in nahezu allen Situationen. Ist für verbale und nichtverbale Anzeichen sensibilisiert und reagiert angemessen darauf.
Erweitertes Niveau 5	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation, auch wenn sie von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst sind, beeinträchtigen die	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden durchgängig gut beherrscht. Komplexe Strukturen werden versucht, aber mit Fehlern, die	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind ausreichend, um über gewöhnliche, konkrete und arbeitsbezogene Themen effektiv zu kommunizieren. Umschreibt	Ist in der Lage, länger mit relativer Leichtigkeit über bekannte Themen zu sprechen, variiert den Redefluss jedoch nicht zu stilistischen Zwecken. Kann geeignete	Versteht richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen und meist richtig bei Konfrontation mit einer sprachlichen oder situationsgebundenen Komplikation oder einem unerwarteten Geschehen. Ist in der Lage, eine	Antworten erfolgen unmittelbar und sind angemessen und informativ. Wirksame Handhabung der Sprecher-/Hörer-Beziehung.

	Verständlichkeit selten.	manchmal den Sinn beeinträchtigen.	durchgängig und erfolgreich. Das Vokabular ist manchmal idiomatisch.	Diskursmarker oder Bindewörter verwenden.	Reihe von Sprachvarianten (Dialekt und/oder Akzent) oder Registern zu verstehen.	
Einsatzfähigkeit 4	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst, beeinträchtigen die Verständlichkeit jedoch nur manchmal.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster werden kreativ verwendet und in der Regel gut beherrscht. Fehler können auftreten, insbesondere unter ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen, beeinträchtigen den Sinn jedoch selten.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind in der Regel ausreichend, um effektiv zu gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen zu kommunizieren. Kann häufig erfolgreich umschreiben, wenn Vokabular bei un-gewöhnlichen oder unerwarteten Umständen fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprachäußerungen in angemessenem Tempo. Es kann gelegentlich zu einem Abreißen des Redeflusses beim Übergang von eingeübter oder formelhafter Rede zu spontaner Interaktion kommen, dies behindert die wirksame Kommunikation jedoch nicht. Kann beschränkten Gebrauch von Diskursmarkern oder Bindewörtern machen. Füllwörter lenken nicht ab.	Versteht überwiegend richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeitsbezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen internationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Bei Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbezogenen Komplikationen oder einem unerwarteten Geschehen kann das Verständnis verlangsamt sein oder Verdeutlichungsstrategien erfordern.	Antworten erfolgen in der Regel unmittelbar und sind angemessen und informativ. Leitet den Austausch ein und erhält ihn aufrecht, auch bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen. Handhabt scheinbare Missverständnisse angemessen durch Überprüfung, Bestätigung oder Klärung.

ICAO-Einstufungsskala für Sprachkompetenz: Unterhalb der Einsatzfähigkeit, elementare Kenntnisse und unterhalb elementarer Kenntnisse

Stufe	Aussprache	Struktur	Vokabular	Flüssigkeit	Verstehen	Interaktion
	Spricht einen Dialekt und/oder mit einem Akzent, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird	Relevante grammatische Strukturen und Satzmuster werden durch Sprachfunktionen bestimmt, die der Aufgabe angemessen sind				
Unterhalb der Einsatzfähigkeit 3	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind von der ersten Sprache oder regionalen Varianten beeinflusst und beeinträchtigen die Verständlichkeit häufig.	Grundlegende grammatische Strukturen und Satzmuster, die mit vorhersehbaren Situationen zusammenhängen werden nicht immer gut beherrscht. Fehler beeinträchtigen häufig den Sinn.	Umfang und Genauigkeit des Vokabulars sind häufig ausreichend für die Kommunikation über gewöhnliche, konkrete oder arbeitsbezogene Themen, der Umfang ist jedoch begrenzt und die Wortwahl häufig unangebracht. Ist häufig nicht in der Lage, erfolgreich zu umschreiben, wenn Vokabular fehlt.	Produziert zusammenhängende Sprechäußerungen, Phrasierung und Pausen sind jedoch häufig unangemessen. Zögern oder Langsamkeit bei der Sprachverarbeitung können eine wirksame Kommunikation verhindern. Füllwörter lenken manchmal ab.	Versteht häufig richtig bei gewöhnlichen, konkreten und arbeits-bezogenen Themen, wenn der verwendete Akzent oder die verwendete Sprachvariante für einen inter-nationalen Nutzerkreis ausreichend verständlich ist. Versteht unter Umständen sprachliche oder situations-bezogene Komplikationen oder ein unerwartetes Geschehen nicht.	Antworten erfolgen manchmal unmittelbar und sind zum Teil angemessen und informativ. Kann einen Austausch zu bekannten Themen und in vorhersehbaren Situationen mit relativer Leichtigkeit einleiten und aufrechterhalten. Allgemein unzureichend bei Konfrontation mit unerwartetem Geschehen.
Elementare Kenntnisse 2	Aussprache, Betonung, Sprechrhythmus und Intonation sind stark von der ersten Sprache oder regionalen Varianten	Beherrscht nur begrenzt einige einfache, auswendig gelernte grammatische	Beschränkter Umfang des Vokabulars, das nur vereinzelte Wörter und auswendig	Kann sehr kurze, vereinzelte, auswendig gelernte Äußerungen mit häufigen Pausen	Verständnis ist auf vereinzelte, auswendig gelernte Phrasen begrenzt, wenn diese deutlich	Antwortzeiten sind langsam und häufig unangemessen. Die Interaktion ist auf einfachen

	beeinflusst und beeinträchtigen in der Regel die Verständlichkeit.	Strukturen und Satzmuster.	gelernte Phrasen umfasst.	produzieren. Verwendet ablenkende Füllwörter bei der Suche nach Ausdrücken und der Artikulation weniger bekannter Wörter.	und langsam artikuliert werden.	Routineaustausch begrenzt.
Unterhalb elementarer Kenntnisse 1	Erreicht das elementare Niveau nicht.	Erreicht das elementare Niveau nicht.	Erreicht das elementare Niveau nicht.	Erreicht das elementare Niveau nicht.	Erreicht das elementare Niveau nicht.	Erreicht das elementare Niveau nicht.

Die ICAO-Einstufungsskala für Sprachkompetenz ist bei der Beurteilung der Sprachkenntnisse von Piloten gemäß § 119a sowie der Sprachkompetenz von Fluglotsen und Fluglotsen in Ausbildung gemäß Anlage 8 anzuwenden.“

REPUBLIK ÖSTERREICH BUNDESKANZLERAMT AMTSSIGNATUR	Unterzeichner	serialNumber=1026761,CN=Bundeskanzleramt,C=AT
	Datum/Zeit	2017-11-27T20:23:49+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bka.gv.at/verifizierung
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.