

Antrag auf Erteilung/Verlängerung/Erneuerung

Application form for issue/revalidation/renewal



Inhalt der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten (einschließlich der Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung)

Contents of the type rating / training / skill test and proficiency check on single-pilot helicopters

Name / Vorname	.....	Name des Prüfers	.....
Adresse des Bewerbers:	.....	
Telefonnummer:	.....	Berechtigungsnummer	.....
Datum der Prüfung	.....	LFZ Type	.....
Kennzeichen	.....	Abflugort	.....
Rotor Start	.....	Startzeit	.....
Landezeit	.....	Rotorstop	.....
Landeort	.....	Landungen/Flugplätze	.....
Berechtigungsnummer	.....	Simulator/FNPT/FTD	.....

Unterschrift des Bewerbers:

Sitzplatz des Prüfers links hinten rechts

<input type="checkbox"/> Type Rating Skill Test gem. Anh. 3 zu JAR-FCL 2.2.40	<input type="checkbox"/> Prof.Check gem. JAR-FCL 2.245(b)(1)
<input type="checkbox"/> SEH	<input type="checkbox"/> MEH

Praktische Prüfung / Befähigungsüberprüfung						
Skill test / Prof. Check						
Prüfungs- abschnitt („P“ für bestanden; „F“ für nicht bestanden) Sections („P“ for pass; „F“ for fail)	1	2	3	4	5 (IFR)	6
Ergebnis der Gesamtprüfung Result of flight	Bestanden <input type="checkbox"/> Pass		Teilweise Bestanden <input type="checkbox"/> Part. pass		Nicht Bestanden <input type="checkbox"/> Fail	

Weitere Berechtigungen für SEH mitverlängert:	<input type="checkbox"/> gem. JAR-FCL 2.245 (b) (3) <input type="checkbox"/> gem. JAR-FCL 2.245 (b) (4)	Art der Berechtigungen:	Verlängert bis:
<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN			
Mindestens 2 Stunden als Pilot des entsprechenden Hubschraubermusters Innerhalb der Gültigkeitsdauer der Berechtigung			<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN
Die Erfüllung der Bedingungen gem. JAR-FCL 2.245 (b) (3) bzw. (4) wurden nachgewiesen			<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen:			

<p>Erneuerung von Berechtigungen, die länger als drei Monate ruhen Renewal of expired ratings, which are longer than 3 months expired</p> <p>Hiermit bestätigt der Fluglehrer / das Ausbildungsunternehmen, dass der Bewerber die von der Austro Control GmbH veröffentlichten Erneuerungsbedingungen erfüllt.</p> <p>Name / Unterschrift: _____ Name/signature</p> <p>Lizenznummer des Lehrers / Zulassungsnummer des Ausbildungsunternehmens: _____ Licence number of the instructor / approval number of the FTO/TRTO</p>

Ort und Datum: _____
Place and Date

Unterschrift des Examiners: _____
Signature of examiner

Prüfungsprotokoll / Inhalt der Ausbildung und der praktischen Prüfung/Befähigungsüberprüfung für Musterberechtigungen auf ein- und mehrmotorigen Hubschraubern mit einem Piloten (einschließlich der Befähigungsüberprüfung für die Instrumentenflugberechtigung)

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.

Übung/Verfahren		Praktische Ausbildung				Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
		FTD	FS	H	Initialen des Fluglehrers nach Abschluss der Ausbildung	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	
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 Triebwerksausfall 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)
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	→				
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 Durchstart- verfahrens 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*	→*	→*			
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	→*	→*			

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 Prüfung/ Befähigungsüberprüfung	
Übung/Verfahren	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*	→*				