

Umwandlung - PPL(H) gemäß Teil-FCL

Antrag auf Umwandlung einer durch ein Drittland (kein EASA-Mitgliedstaat) ausgestellten ICAO-Lizenz in eine Privatpilotenlizenz PPL(H) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL)

Bitte füllen Sie die umrandeten Felder des Formulars aus und senden Sie es unterschrieben mitsamt den Beilagen an:

AUSTRO CONTROL GmbH, Luftfahrtagentur, Abteilung LSA/PEL/Lizenzierung, Wagramer Straße 19, 1220 Wien, Österreich

1 Antragsart

Antrag auf Umwandlung einer durch ein Drittland (kein EASA-Mitgliedstaat) ausgestellten ICAO-Lizenz in eine Privatpilotenlizenz PPL(H) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL).

2 Antragsteller

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

Titel Vorname Nachname

Straße Ort PLZ Land

Telefon Fax E-Mail

Geburtsdatum Geburtsort Staatsbürgerschaft

Ort Datum Unterschrift des Antragstellers

3 Bestätigung der bestandenen theoretischen Prüfung (durch die Austro Control GmbH auszufüllen)

Die Behörde bestätigt hiermit das positive Ablegen der theoretischen Prüfung in folgenden Sachgebieten: Luftfahrtrecht und menschliches Leistungsvermögen gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL).

Name und Unterschrift des ausstellenden Bearbeiters

Datum und Siegel der ausstellenden Behörde

4 Zusammenfassung der Mindestanforderungen

a) Medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß Teil-FCL 1 2/IR 2

gültig bis:

b) Sprechfunkzeugnis

ausgestellt am:

c) Sprachkompetenz Englisch mind. Level 4

gültig bis:

d) Flugstunden als Pilot

mind. 100 Stunden:

5 Beilagen (Bitte legen Sie, wenn nicht anders angegeben, Kopien folgender Unterlagen dem Antrag bei.)

- Flugbuch (Original)
- ausländische Lizenz
- ausländisches medizinisches Tauglichkeitszeugnis
- Medizinisches Tauglichkeitszeugnis gemäß Teil-FCL
- Sprechfunkzeugnis
- Nachweis der Sprachkompetenz (Englisch)
- Meldezettel

Umwandlung - PPL(H) gemäß Teil-FCL

Antrag auf Umwandlung einer durch ein Drittland (kein EASA-Mitgliedstaat) ausgestellten ICAO-Lizenz in eine Privatpilotenlizenz PPL(H) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL)

6 Durchführung der praktischen Prüfung

Kandidat	Vorname	Nachname	Lizenznummer						
Flugprüfer	Vorname	Nachname	Prüfer-Nummer	Sitzplatz					
Luffahr-zeug	Muster/Variante	Kennzeichen							
FSTD sofern zutreffend	Muster/Variante	FSTD-ID	FSTD Betreiber/Ort						
Angaben zum Flug	Datum der Prüfung	Gesamtzeit am Steuer	# Landungen	# Anflüge					
Streckenabschnitt #1	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on	Streckenabschnitt #2 (sofern zutreffend)	Block-off	Abflugort	Landeort	Block-on

7 Protokoll der praktischen Prüfung

ABSCHNITT 1 - KONTROLLEN UND VERFAHREN VOR UND NACH DEM FLUG		1. Versuch	2. Versuch
Verwendung von Checklisten, Verhalten als Luffahrer, Führen des Hubschraubers mit Sicht nach außen, Enteisungs-Schutzverfahren, etc. für alle Prüfungsabschnitte zutreffend			
a	Musterkenntnisse (z.B. technisches Bordbuch, Kraftstoff, Masse und Schwerpunktlage, Flugleistung), Flugplanung, NOTAM und Wetterberatung		
b	Vorflugkontrolle oder Tätigkeiten vor dem Flug, Einbauort und Verwendungszweck von Ausrüstungsteilen		
c	Cockpitkontrolle, Anlassverfahren		
d	Überprüfung der Funk- und Navigationsausrüstung, Auswahl und Einstellung von Frequenzen		
e	Verfahren vor dem Abflug, Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/ Sprechfunkverfahren und Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle		
f	Abstellen des Hubschraubers auf der Abstellfläche, Abstellen des oder der Triebwerke und Verfahren nach dem Flug		
ABSCHNITT 2 - SCHWEBEFLUGMANÖVER, FORTGESCHRITTENE FLUGÜBUNGEN UND FÜHREN DES HUBSCHRAUBERS IN SCHWIERIGEM GELÄNDE		1. Versuch	2. Versuch
a	Start und Landung (Abheben und Aufsetzen)		
b	Rollen, Schwebeflug auf festgelegten Strecken		
c	Stationärer Schwebeflug mit Gegenwind, Seitenwind oder Rückenwind		
d	360°-Drehung links und rechts 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	Starts und Landungen von/auf Hängen und außerhalb genehmigter Hubschrauberflugplätze		
i	Starts (verschiedene Abflugprofile)		
j	Starts bei Seitenwind oder Rückenwind (sofern durchführbar)		
ABSCHNITT 2 WIRD FORTGESETZT			

Umwandlung - PPL(H) gemäß Teil-FCL

Antrag auf Umwandlung einer durch ein Drittland (kein EASA-Mitgliedstaat) ausgestellten ICAO-Lizenz in eine Privatpilotenlizenz PPL(H) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL)



LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

<i>ABSCHNITT 2 (FORTSETZUNG)</i>			
k	Start mit höchstzulässiger Startmasse (tatsächlich oder simuliert)		
l	Verschiedene Anflugprofile		
m	Start und Landung mit eingeschränkter Triebwerkleistung		
n	Autorotationen (vom Prüfer (FE) sind 2 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 Triebwerkleistung, Verfahren zur Geländeerkundung, An- und Abflugverfahren		
ABSCHNITT 3 - NAVIGATION - STRECKENFLUGVERFAHREN		1. Versuch	2. Versuch
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 der Witterungsbedingungen und Planung von Kursänderungen		
e	Verwendung von Funknavigationseinrichtungen (wo verfügbar)		
f	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle und Einhaltung von Flugverkehrsverfahren		
ABSCHNITT 4 - FLUGVERFAHREN UND MANÖVER		1. Versuch	2. Versuch
a	Horizontalflug, Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit		
b	Steig- und Sinkflugkurven zu bestimmten Steuerkursen		
c	Standardkurven mit bis zu 30° Querneigung, 180° - 360°, links und rechts		
d	Standardkurven 180°, links und rechts, ausschließlich nach Instrumenten		
ABSCHNITT 5 - AUSSERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN (SOWEIT ZWECKMÄßIG SIMULIERT) (Anmerkung (1): Wird die Prüfung auf einem mehrmotorigen Hubschrauber abgelegt, so sollte das Verfahren/Verhalten bei Triebwerksausfall simuliert werden, einschließlich Anflug und Landung mit einem Triebwerk. Anmerkung (2): Vom Prüfer (FE) sollten 4 der folgenden Flugübungen ausgewählt werden:)		1. Versuch	2. Versuch
a	Triebwerkstörungen, 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		
<i>ABSCHNITT 5 WIRD FORTGESETZT</i>			

Umwandlung - PPL(H) gemäß Teil-FCL

Antrag auf Umwandlung einer durch ein Drittland (kein EASA-Mitgliedstaat) ausgestellten ICAO-Lizenz in eine Privatpilotenlizenz PPL(H) gemäß Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 Anhang III B. (Teil-FCL)

LIZENZNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:

<i>ABSCHNITT 5 (FORTSETZUNG)</i>			
e	Störung am Hauptrotor oder Störung des Drehmomentausgleiches (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, auch für mehrmotorige Hubschrauber (bezugnehmend auf Anhang 9 C zu Teil-FCL, Abschnitte 3 und 4): (a) Simulierter Triebwerksausfall beim Start: (1) Startabbruch bei oder vor Erreichen von TDP (Startentscheidungspunkt) oder sichere Notlandung bei oder vor Erreichen von DPATO (Definierter Punkt im Abflug); (2) kurz nach Passieren von TDP oder DPATO. (b) Landung mit simuliertem Triebwerksausfall: (1) Landung oder Durchstarten nach einem Triebwerksausfall vor Erreichen von LDP oder DPBL (Landeentscheidungspunkt oder Definierter Punkt im Anflug); (2) bei einem Triebwerksausfall nach Passieren von LDP oder sichere Notlandung nach Passieren von DPBL.		

ERGEBNISSE DER PRÜFUNGSABSCHNITTE						
	1	2	3	4	5	
„P“ - bestanden / passed						
„F“ - nicht bestanden / failed						
BEMERKUNGEN (falls zutreffend)						

8 Ergebnis der praktischen Prüfung

BESTANDEN
 TEILWEISE BESTANDEN
 NICHT BESTANDEN

Unterschrift des Flugprüfers

Unterschrift des Antragstellers

INHALTE DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG

- (a) Der zu überfliegende Bereich und die zu fliegende Strecke sollte durch den FE festgelegt werden und alle Maßnahmen in niedriger Höhe und beim Schweben sollten auf einem zugelassenen Flugplatz/an einem zugelassenen Standort erfolgen. Strecken, die für Abschnitt 3 verwendet werden, können auf dem Startflugplatz oder auf einem anderen Flugplatz enden. Der Kandidat sollte für die Durchführung der Flugplanung verantwortlich sein und sollte sicherstellen, dass sämtliche Ausrüstung und Dokumentation für die Durchführung des Fluges sich an Bord befindet. Der Navigationsteil der Prüfung sollte mindestens drei Streckenabschnitte umfassen, wobei jeder eine Minimumdauer von 10 Minuten vorweist. Die praktische Prüfung kann mit 2 Flügen durchgeführt werden.
- (b) Der Kandidat sollte dem FE die Durchführung sämtlicher Überprüfungen und Kontrollen bewusst anzeigen, dies inkludiert auch die Identifizierung von Funknavigationseinrichtungen. Alle Kontrollen sollten in Übereinstimmung mit dem Flughandbuch des für die Prüfung verwendeten Hubschraubers oder der genehmigten Checkliste durchgeführt werden. Während der Flugvorbereitung ist es Aufgabe des Kandidaten, angemessene Triebwerks-Leistungseinstellungen sowie Fluggeschwindigkeiten zu bestimmen. Flugleistungsberechnungen des Kandidaten sollten in Übereinstimmung mit den Daten des genehmigten Flughandbuches des für die Prüfung verwendeten Hubschraubers durchgeführt werden.

PRÜFUNGSFLUG-TOLERANZEN

- (c) Der Bewerber muss die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
- (1) Betreiben des Hubschraubers innerhalb seiner Betriebsgrenzen;
 - (2) Reibungslose und genaue Durchführung sämtlicher Flugmanöver;
 - (3) Handeln mit gutem Urteilsvermögen und Verhalten als Luftfahrer;
 - (4) Anwendung luftfahrttechnischer Kenntnisse sowie
 - (5) Beherrschung des Hubschraubers zu jedem Zeitpunkt und in einer solchen Weise, dass der erfolgreiche Abschluss eines Verfahrens oder eines Manövers zu keinem Zeitpunkt ernsthaft in Frage gestellt ist.
- (d) Die folgenden Grenzwerte gelten als Richtlinien, die vom FE entsprechend berichtigt werden können, um turbulente Bedingungen und die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Hubschraubers zu berücksichtigen.
- | | |
|--|---|
| (1) Höhe: | |
| (i) normaler Flug | ± 150 Fuß |
| (ii) simulierter größerer Notfall | ± 200 Fuß |
| (iii) schwebender IGE Flug | ± 2 Fuß |
| (2) Steuerkurs oder Tracking auf Funknavigationshilfen | |
| (i) normaler Flug | ± 10° |
| (ii) simulierter größerer Notfall | ± 15° |
| (3) Fluggeschwindigkeit | |
| (i) Start- und Landeanflug | + 15 Knoten / - 10 Knoten |
| (ii) Alle weiteren Flugphasen | ± 15 Knoten |
| (4) Bodendrift | |
| (i) Abheben/Schweben im Bodeneffekt | ± 3 Fuß |
| (ii) Landung | keine Seitwärts- oder Rückwärtsbewegung |