



FCN Helicopter



Inhaber: Gerhard Wriedt
24797 Hörsten

www.kaiser-barbarossa.de

Telefon: 04392-9167864

Fax: 04392-9167865

Handy: 0172-4221515

Netzpost: info@kaiser-barbarossa.de

Oh Käpt'n mein Käpt'n, der Weg ist das Ziel!

Es gibt seit dem 1. Mai 2003 neue Vorschriften!

Allgemeine Informationen:

Seit dem Inkrafttreten von JAR-FCL 2 deutsch (JAR = Joint Aviation Regulations, FCL = Flight Crew Licensing), der neuen LuftVZO (Luftverkehrs- Zulassungs- Ordnung) und der neuen LuftPersV (Verordnung über Luftfahrtpersonal) gibt es für Hubschrauber (PPL-H (früher PPL-E)) nur nach JAR-FCL.

PPL-H Inhaber, die ihre Lizenz vor dem 1.5.2003 erworben, oder zumindest ihre Ausbildung vor dem 1.5.2003 begonnen haben, können ihre Lizenz und ihre sonstigen Berechtigungen auch weiterhin uneingeschränkt in vollem Umfang ausüben. Es gibt keinen Umschreibungszwang oder Zeitablauf. Lediglich die Verlängerungsbedingungen haben sich geändert (siehe: www.kaiser-barbarossa.de).

Die Inhaber einer „alten“ Lizenz können sich bei Erfüllung der Voraussetzungen auf Antrag einen JAR-FCL PPL-H ausstellen lassen. In jedem Fall wird aber bei der nächsten Verlängerung eine neue ICAO-konforme Lizenz ausgestellt (ICAO = International Civil Aviation Organisation). Für Lizenzen, für die die Ausbildung nach dem 1.5.2003 begonnen wurde, gelten die neuen Bestimmungen, die z. B. mehr Flugstunden erfordern und Ihnen natürlich auch in der Theorie einige neue Fragen beschreiben.

Mit dem PPL-E vor dem 1.5. durften Sie: Alle in Ihren Luftfahrerschein eingetragenen Hubschraubermuster im In- und Ausland fliegen, sofern es ein deutsch zugelassener Hubschrauber war. Sie durften sogar die entsprechenden europäisch zugelassenen Hubschrauber fliegen. Das geht jetzt nur noch mit einer europäischen Lizenz nach JAR-FCL.

Die Möglichkeiten:

Sie sind Fußgänger

Schüler hat noch gar nichts, außer zwei Augen, zwei Füßen, zwei Händen, einem Kopf, genug Zeit und Geld.

Sie sind schon Lizenzinhaber für:

- Flugzeuge
- Segelflugzeuge
- Ultraleichtflugzeuge für aerodynamisch gesteuerte UL's mit starren Tragflügeln
- Ultraleicht-Hubschrauber
- Tragschrauber
- Motorsegler

Hier müssen 45 Flugstunden geflogen werden, davon 10 Std. Solo. **Es werden benötigt:** Personalausweis, Tauglichkeitszeugnis von einem Fliegerarzt (II) (siehe Internet unten), Auszug aus Flensburg (Verkehrssünder), Überprüfung gem. Luftsicherheitsgesetz, Sofortmaßnahmen am Unfallort, 3 Paßbilder, bei minderjährigen Zustimmung des ges. Vertreters.

Für die JAR-FCL Lizenz gibt es in diesen Fällen folgende Erleichterungen: 10% der verantwortlichen Flugzeit, aber max. 6 Flugstunden können angerechnet werden.

Theoretische und praktische Prüfung

Sie bekommen die JAR-FCL Lizenz mit dem Hubschraubermuster, auf dem auch Ihre Ausbildung stattgefunden hat. Sie dürfen damit Flüge in das ICAO-Ausland mit deutsch zugelassenen Hubschraubern durchführen und die Erlaubnis wird in allen europäischen JAA-Mitgliedsstaaten anerkannt.

Nachtqualifikation:

Für die Durchführung von Flügen bei Nacht sind 10 Unterrichtsstunden und mindestens 5 zusätzliche Flugstunden bei Nacht durchzuführen, davon drei Stunden mit Lehrberechtigtem mit Überlandflugnavigation sowie fünf Alleinstarts und fünf Alleinlandungen. Voraussetzungen: 100 Stunden auf Hubschraubern nach dem Erwerb der Lizenz. Darin enthalten 60 Stunden als verantwortlicher Flugzeugführer mit 20 Stunden Überlandflug. Diese Qualifikation wird in die Lizenz eingetragen.

Die eingetragenen Musterberechtigungen sind für ein Jahr gültig. Dann müssen Sie jeweils 2 Flugstunden nachweisen und einen Befähigungsüberprüfungsflug in den letzten drei Monaten vor dem Ablauf der Gültigkeit durchgeführt haben.

Gültigkeit

Achtung:

Obwohl die Lizenz mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Monaten ausgestellt wird, richtet sich die Gültigkeit der Lizenz nach der Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses (Für PPL Klasse 2).

Dieses ist gültig für: 60 Monate, bis zur Vollendung des 30. Lebensjahres, 24 Monate, bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres 12 Monate, nach Vollendung des 60. Lebensjahres.

Sie müssen also selbstständig darauf achten, daß Sie Ihre Checkflüge und Ihre Flugstunden erfüllt haben und zusätzlich ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführen!

Schauen Sie bitte unbedingt auch auf unsere Website für ausführlichere und neue Informationen!

Diese Übersicht ist nicht umfassend, gibt Ihnen aber hoffentlich einen Überblick.

Also dann: Carpe diem, nutze den Tag!

Netzpost: Kaiser.Barbarossa@T-Online.de Weltnetz: www.kaiser-barbarossa.de

Die Ausbildungsleiter

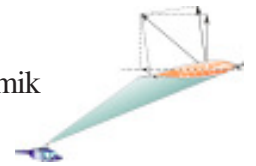
Auf jede Flugstunde kommen ca. drei Stunden Theorie!

Die Flugübungen in Stichworten: **1.** Schwebeflug - Anhalten und Beschleunigen **2.** Platzrunden - Landungen - Durchstarten **3.** Grenzflugzustände - Heckrotorausfall - Autorotationen **4.** Der -ERSTE SOLO- **5.** Solo Platzrunden **6.** Außenlandungen mit Lehrer und Solo **7.** Praktischer Befähigungsnachweis **8.** Anflug von drei fremden Plätzen **9.** Zwischendurch Übungen von Kompaßdrehfehlern, Langsamflug, Steilkurven **10.** Mind. 2 Überlandeinweisungen von mind. je einer Stunde. **11.** Einweisung Funknavigation **12.** Flughafen-einweisung **13.** Solo Überlandflüge **15.** Der große 300 km Solo-Überlandflug mit zwei Zwischenlandungen (**Achtung: SOLO-Überland dürfen Sie erst, wenn Sie ein Funk-sprechzeugnis besitzen und die Theorie-Prüfung bestanden haben**).



Die Fächer, über die es jeweils Ausbildungsunterlagen der Flugschule gibt. Die Fachliteratur können Sie auch vor Lehrgangsbeginn erwerben.

Aerodynamik



Flugleistung



Aristo



Flugphysiologie



Funknavigation



Funksprechzeugnis



Hubschrauberkunde



Wetterkunde



Verhalten in besonderen Fällen



Navigationgrundlagen



Instrumentenkunde



Luftrecht



Flugplanung



Triebwerkskunde



Privatpilotenausbildung

Bei Teilnahme an einem unserer vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein anerkannten Ausbildungslehrgänge benötigen Sie, um zur Prüfung zugelassen zu werden, mindestens 45 Schulflugstunden.

Von dem Bewerber werden keinerlei schulische oder fachliche Voraussetzungen gefordert. Die Schulung erfolgt bei uns z. Z. auf einer Bell 47

Der Hubschrauber ist selbstverständlich mit einem Funksprechgerät ausgerüstet. Für die Einführung in den praktischen Gebrauch von Funknavigationsgeräten ist die Maschine mit ADF, VOR und Transponder ausgerüstet.

Integrierend zur Privatpilotenausbildung erfolgt in der ersten Woche der Ausbildung ein Funksprechlehrgang zum Erwerb des Flugfunkzeugnisses BZF II oder BZF I.

Funksprechausbildung:

Es gibt folgende Sprechfunkzeugnisse:

- 1. BZF II** Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst (nur für den Sprechfunk in deutsch).
- 2. BZF I** Beschränkt gültiges Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst (mit englischem Zusatz, das heißt, Möglichkeit des Sprechfunks in englischer Sprache, also auch im Ausland).
- 3. AZF** Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst. Dieses erlaubt auch den Funkverkehr bei IFR-Flügen (IFR steht für Instrumentenflugregeln, wird allgemein als Blindflug bezeichnet).

Mit den v.a. Flugfunkzeugnissen dürfen Sie:

1. Das Funkgerät sowie die Funknavigationsgeräte bedienen und
2. den Funksprechverkehr entsprechend Ihrer Lizenz durchführen.
Die Funksprechausbildung erfolgt in einem Kurzlehrgang von einer Woche am Anfang der Privatpilotenausbildung.

Mit der Privatpilotenlizenz (PHPL) dürfen Sie:

Alle in Ihren Luftfahrerschein eingetragenen Hubschrauber fliegen. Das sind:

1. Der Hubschrauber, auf dem Sie Ihre Ausbildung und Prüfung gemacht haben.
2. Alle Hubschrauber, auf denen Sie eine entsprechende Einweisung gemacht haben und die in Ihren Luftfahrerschein eingetragen sind.

Nach dem Erwerb der Privatpilotenlizenz haben Sie die Möglichkeit, an den Lehrgängen zum Erwerb weiterer Lizenzen und Berechtigungen teilzunehmen, sofern Sie die fliegerischen Voraussetzungen erfüllen (z. B. Nachtflugberechtigung).

Zu Beginn der Ausbildung benötigen Sie:

1. Personalausweis
2. Tauglichkeitszeugnis einer anerkannten fliegerärztlichen Untersuchungsstelle
(Anschriften der Ärzte finden Sie auf unserer Website: www.flugschule-barbarossa.de)
3. Einen Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) bei:
Landesbetrieb für Straßenbau und
Verkehr Schleswig-Holstein
Dezernat -Luftfahrt-
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Der Antrag ist unter Angabe „Überprüfung von Flugschülern“ einzureichen.

Das entsprechende Formblatt finden Sie bei uns im Internet auf der Index-Seite links unten.

4. Auszug aus der Verkehrssünderkartei vom KBA in Flensburg (Formular unter www.kaiser-barbarossa.de)
5. bei einem minderjährigen Bewerber eine amtlich beglaubigte Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters
6. eine Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme an einer Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort
7. 3 Paßbilder - Größe 3,5 x 4 cm (wenn Sie schon im Besitz eines Funksprechzeugnisses sind, nur 1 Paßbild)

Bemerkungen zu 4.

Gemäß § 23 der Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) beträgt das Mindestalter zum Erlangen einer Erlaubnis: Für Privatflugzeugführer 17 Jahre (Beginn der Ausbildung 16 Jahre)

Kosten der Ausbildung

Sie haben unsere und sicher auch einige andere Flugschulen angeschrieben oder auch angerufen, möglicherweise auch Flugsportvereine.

Bei allen entstehen Kosten, die z.T. eine bestimmte Größe haben, z.T. variabel sind.

Feste Kosten, die bei allen entstehen:

- | | | |
|---|---------------|------|
| a) Prüfungsgebühren für den PPL (an das Ministerium) | 150,00 | EURO |
| b) Prüfungsgebühren für BZF II (an die Post -RegTP) | 70,00 | EURO |
| c) Prüfungsgebühren für BZF I (an die Post -RegTP) | 80,00 | EURO |
| d) Lehrmaterial: Computer (Aristo Aviat), Zirkel, Karten, Kursdreieck, Fettstift, Fachliteratur. Diese Artikel werden bei uns zum Ladenpreis verkauft. Sie können für Lehrmaterial EURO 180,- bis EURO 250,- rechnen. | | |

Variable Kosten:

Tauglichkeitszeugnis vom Fliegerarzt von EURO 100,- bis EURO 200,-, je nach Arzt unterschiedlich.

Landegebühren:

Sie landen während der Ausbildung sehr oft (beim Hovern bis zu 30 mal in einer Stunde).

Wir berechnen unabhängig von der höheren tatsächlichen Landezahl pro Stunde 5 Landungen für z.Z. **5,30** EURO

Kosten für Flugstunden und Theorie entnehmen Sie bitte unserem Angebot auf der nächsten Seite. Es darf noch darauf hingewiesen werden, daß keine Extrakosten für den Fluglehrer entstehen.

Unterbringung:

Sie können während des Lehrganges in einem Hotel, Gasthof oder einem Privatquartier wohnen, je nachdem, welche Ansprüche Sie stellen.

Bemerkungen zur Flugausbildung:

Die Privatpilotenausbildung kann u.a. erfolgen:

- a) in einem Vollehgang laut beigefügtem Terminplan. Die Prüfung planen wir jeweils an den letzten beiden Tagen eines Lehrganges und setzt sich aus schriftlicher, mündlicher und praktischer Prüfung zusammen.
- b) in zwei Teillehrgängen, das heißt:
 1. Teilnahme an der ersten Hälfte eines Vollehganges
 2. Teilnahme an der zweiten Hälfte eines Vollehganges
- c) in sporadisch durchgeführter Ausbildung (nicht empfehlenswert), das heißt, immer dann, wenn es Ihre Zeit erlaubt, z.B. an verschiedenen Nachmittagen oder am Wochenende.

Die Ausbildung erfolgt sowohl in den Lehrgängen als auch in der sporadischen Schulung kontinuierlich und intensiv,

da wir nur höchstens 2 Schüler pro Lehrgang aufnehmen!

1. Geschlossener Vollehrgang laut Terminplan für die JAR-FCL Lizenz (Europäisch):

Verwaltungsgebühren	EURO	300,00
Theoretischer Unterricht, ca 120 Stunden	EURO	3000,00
45 Flugstunden auf Bell 47	EURO	31500,00
<hr/>		
Preis für einen Vollehrgang	EURO	34800,00
Zuzüglich 19 % MwSt.	EURO	6612,00
<hr/>		
Gesamtpreis:	EURO	41412,00
<hr/>		

2. Funksprechlehrgang BZF II

Inklusive 19 % MwSt. EURO 350,00

3. Funksprechlehrgang BZF I

Inklusive 19 % MwSt. EURO 400,00

4. Funksprechlehrgang BZF I für Inhaber BZF II

Inklusive 19 % MwSt. EURO 170,00

Lehrgangstermine

Geplante Privatpilotenlehrgänge:

Siehe letzte Seite

Normale Lehrgangsdauer ca. 4½ Wochen durchgehend.
Wir richten uns weitestgehend nach Ihnen.
Zur Abstimmung sollten wir telefonieren!



Funksprechlehrgänge:

Finden jeweils in den o.a. PPL-Lehrgängen statt.

CVFR-Lehrgänge: Auf Anfrage

Nachtflug: Auf Anfrage

Die schriftliche Prüfung zur Erlangung der Pilotenlizenzen findet jeweils am Ende des betreffenden Lehrganges statt.
Die praktische Prüfung erfolgt sofort (wetterabhängig) am Ende der praktischen Ausbildung.

Änderungen der o.a. Termine bleiben der Schulleitung vorbehalten.

Was ich mal werden möchte!



Wenn ich mal groß bin, möchte ich Pilot werden, weil das so lustig ist und man nicht viel lernen muß. Darum gibt's auch so viele. Piloten brauchen nicht so viel in die Schule zu gehen. Das ist schön. Sie brauchen bloß Zahlen lesen lernen, damit sie die vielen Uhren im Flugzeug lesen können. Ich glaube, es ist gut, wenn sie bei Landkarten Bescheid wissen, damit sie sich nicht verfliegen. Piloten müssen auch tapfer sein, damit sie sich nicht fürchten, wenn sie bei Nacht und Nebel herumfliegen, ohne was zu sehen. Wenn der Motor ausgeht oder ein Flügel abbricht, dann darf er nicht zappelig werden, sondern muß ganz ruhig überlegen, damit er das Richtige tut. Piloten haben auch überhaupt keine Angst nicht, wenn's donert und blitzt, weil sie viel näher dran sind wie die anderen Leute. Was mir auch sehr gefällt, ist das viele Geld, wo man als Pilot bekommt. Dieses ist mehr als man ausgeben kann. Das kommt, weil alle Leute glauben, daß das Fliegen mit dem Flugzeug gefährlich ist. Bloß die Piloten glauben es nicht, weil sie wissen, daß es ganz einfach ist. Das alles mag ich ziemlich gern, bis auf die Mädchen. Alle Mädchen rennen den Piloten nach und die Stewardessen wollen alle Piloten heiraten. Die Piloten müssen deshalb immer die Mädchen fortscheuchen, damit sie nicht beim Fliegen stören. Die Piloten sehen auch alle dufte aus, weil sie so viele Abziehbilder auf der Lederjacke und auf dem Auto haben. Meistens ist das der Tiger, wo er aber nicht im Tank hat, sondern er ist einer. Hoffentlich wird's mir beim Fliegen nicht so schlecht wie beim Dampferfahren. Dann könnte ich ja nicht Pilot werden und müßte arbeiten.