



Eine Modernisierung der Ausbildungsordnung aus dem Jahr 1997 war u. a. erforderlich, um die Gleichwertigkeit der bestandenen Facharbeiterprüfung vor einer Industrie- und Handelskammer mit den Anforderungen der nationalen und europäischen Luftfahrtbehörden (Luftfahrtbundesamt, European Aviation Safety Agency) herzustellen.

Die wichtigsten Neuerungen:

- Integration der CAT A Lizenz in die Ausbildung
- Acht gemeinsame Berufsbildpositionen mit Fluggerät-elektronikern/-innen
- Neu: Gestreckte Abschlussprüfung. In Teil 2 zwei Varianten: „Prüfungsprodukt“ oder „betrieblicher Auftrag“
- Neue Berufsbildposition "Menschliche Faktoren"

Die [neue Verordnung](#), die am 01. August 2013 in Kraft getreten ist, löst die alte Verordnung aus dem Jahr 1997 ab.

Durch die Anerkennung von Inhalten zum Erwerb der CAT A-Lizenz trägt die Neuordnung zur Internationalisierung der Ausbildung bei. Bisher wurden die notwendigen Inhalte zum Erwerb der CAT A-Lizenz, die zur technischen „Freigabe“ des Fluggeräts (z. B. Flugzeug oder Hubschrauber) berechtigt, nach der Ausbildung durch Weiterqualifizierungen in Berufsschulen oder bei anderen Bildungsträgern erworben. Der Lizenzerwerb war mit zusätzlichen Kosten und hohem Zeitaufwand verbunden.

Mit der Integration dieser Zertifizierung in die Ausbildungsordnung, haben deutsche Absolventen und Luftfahrtunternehmen gegenüber europäischen Mitbewerbern gleichgezogen.

Ebenso entfällt zukünftig die aufwendige und teure Genehmigung des dualen Partners Berufsschule als Ausbildungseinrichtung nach Teil-147 der EU VO 1149/2011 durch das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde.

Zusammen mit den Fluggerätelektronikerinnen und -elektronikern ist die Modernisierung der dreieinhalbjährigen dualen Berufsausbildung in der neuen Berufsgruppe "Luftfahrttechnische Berufe" damit abgeschlossen. Beide Berufe sind zukünftig durch acht gemeinsame Berufsbildpositionen sowie vier gemeinsame Lernfelder verbunden.

Darüber hinaus wurden weitere Inhalte aus der EU-Verordnung in die duale Ausbildung integriert. Dies betrifft u. a. technische Regelwerke und luftfahrtrechtliche Vorschriften sowie die Rolle der nationalen und internationalen Luftfahrtbehörden.

Die Ausbildungsinhalte wurden im Ausbildungsrahmenplan nach der „Zeitrahmenmethode“ gegliedert. Dabei sind die Inhalte zum einen nach Berufsbildpositionen und zum anderen nach Zeitrahmen gegliedert. Die Zeitrahmen orientieren sich an Geschäftsprozessen oder an den einzelnen Arbeitsprozessen, die der zeitlich gegliederten Vermittlung beruflicher Handlungskompetenz dienen.

Neu ist ebenfalls die Berufsbildposition "Menschliche Faktoren". Hier werden unter anderem psychische Einflüsse - insbesondere Gesundheit, Stress, Zeitdruck, Über- und Unterforderung, Schlafmangel - sowie sowie Umwelteinflüsse - wie Geräusche, Staub, Temperatur und Beleuchtung -, die bei der Arbeit am Fluggerät auf den Menschen einwirken, berücksichtigt. Da diese Faktoren Einfluss auf die Qualität der Arbeitsergebnisse und damit die Sicherheit der Fluggeräte haben können, tragen der Einzelne und das Team eine besondere Verantwortung.

Es handelt sich um einen Beruf mit drei Fachrichtungen:

- Instandhaltungstechnik
- Fertigungstechnik
- Triebwerkstechnik

und vier Einsatzgebieten:

- Flugzeuge mit Turbinentriebwerk
- Flugzeuge mit Kolbentriebwerk
- Hubschrauber mit Turbinentriebwerk
- Hubschrauber mit Kolbentriebwerk

Fluggerätmechaniker und Fluggerätmechanikerinnen arbeiten in der Luft- und Raumfahrtindustrie, z. B. bei Triebwerksherstellern, Wartungs- und Instandhaltungsbetrieben, Fluggesellschaften, Fluggerätherstellern oder bei der Bundeswehr.



Typische Arbeitsaufgaben von Fluggerätmechanikern und Fluggerätmechanikerinnen:

Fachrichtung Instandhaltungstechnik:

- Instandhalten von Fluggerätstrukturen und Fluggerätsystemkomponenten
- Instandhalten von Bauteilen aus metallischen Werkstoffen, Kunststoffen und Verbundwerkstoffen
- Montieren und Demontieren von mechanischen, elektrischen, hydraulischen und pneumatischen Bauteilen, Baugruppen oder Systemen von Fluggeräten
- Abfertigen von Fluggeräten
- Instandhalten von Bodengeräten
- Analysieren und Beheben von Störungen an Fluggerätsystemkomponenten
- Durchführen von Maßnahmen zur Qualitätssicherung
- Anwenden deutsch- und englischsprachiger technischer und luftfahrtspezifischer Dokumente

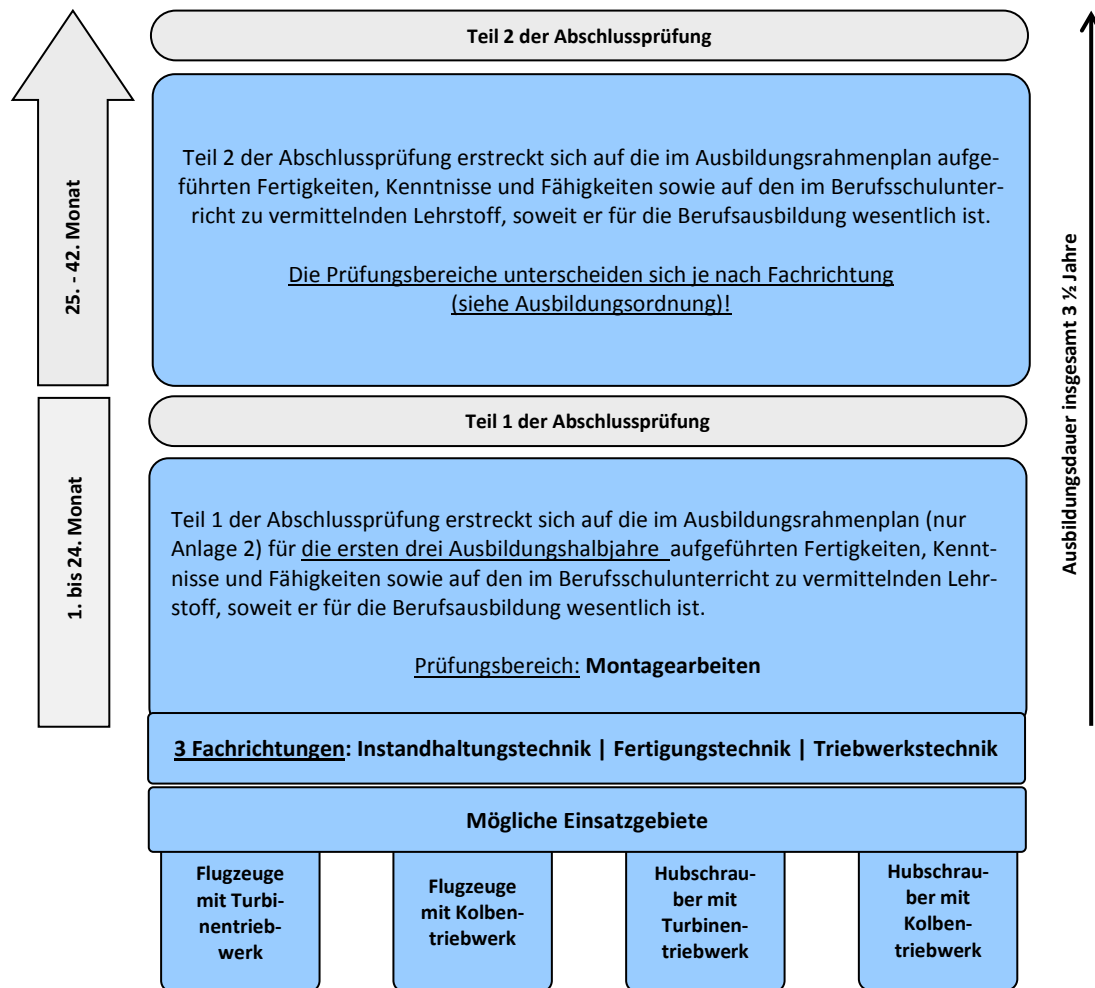
Fachrichtung Fertigungstechnik:

- Fertigen und Instandsetzen von Fluggerätstrukturen und Fluggerätsystemkomponenten
- Herstellen und Instandhalten von Bauteilen aus metallischen Werkstoffen, Kunststoffen und Verbundwerkstoffen
- Montieren und Demontieren von mechanischen und elektrischen Geräten, Baugruppen und Systemen
- Handhaben von Komponenten der Fluggerätsysteme
- Durchführen von Mess- und Einstellarbeiten
- Analysieren von Störungen
- Durchführen von Maßnahmen zur Qualitätssicherung
- Anwenden deutsch- und englischsprachiger technischer und luftfahrtspezifischer Dokumente

Fachrichtung Triebwerkstechnik:

- Herstellen und Instandhalten von Triebwerksbauteilen
- Montage und Demontage von Flugtriebwerken
- Analysieren und Beheben von Störungen an Fluggerätsystemkomponenten
- Testen und Erproben von Triebwerken und Anbauteilen
- Handhaben von Komponenten der Fluggerätsysteme
- Funktionsprüfungen und Einstellarbeiten
- Montieren und Demontieren von mechanischen, elektrischen, hydraulischen und pneumatischen Bauteilen, Baugruppen oder Systemen von Fluggeräten
- Auswuchten von Triebwerksteilen
- Durchführen von Maßnahmen zur Qualitätssicherung
- Anwenden deutsch- und englischsprachiger technischer und luftfahrtspezifischer Dokumente

Diese Kurzinformation ist unter Mitarbeit von Frau Dr. Bärbel Bertram und Herrn Harald Schenk entstanden.



Die Ausbildung erfolgt an zwei Lernorten, in Betrieb und Schule: Im Betrieb erwerben die Auszubildenden praxisbezogene Kompetenzen im realen Arbeitsumfeld. An einem bis zwei Tagen pro Woche absolvieren die Auszubildenden die Berufsschule, in der allgemeine und berufliche Lerninhalte verzahnt zum Ausbildungsberuf vermittelt werden.

Die Berufsausbildung zum Fluggerätmechaniker und zur Fluggerätmechanikerin gliedert sich in:

1. Gemeinsame berufsprofilgebende Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten,
2. Weitere berufsprofilgebende Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse in einer der Fachrichtungen:
 - a) Instandhaltungstechnik,
 - b) Fertigungstechnik oder
 - c) Triebwerkstechnik,

3. Integrative Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten.

Gemeinsame berufsprofilgebende Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten:

1. Planen und Organisieren der Arbeit, Bewerten der Arbeitsergebnisse,
2. Betriebliche und technische Kommunikation,
3. Montieren und Demontieren von Geräten, Baugruppen und Systemen,
4. Durchführen von Funktionsprüfungen und Einstellarbeiten,
5. Instandhaltung,
6. Analysieren von Störungen an Antriebssystemen,
7. Durchführen von qualitätssichernden Maßnahmen,
8. Berücksichtigen menschlicher Faktoren.



Weitere berufsprofilgebende Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten **in der Fachrichtung Instandhaltungstechnik** sind:

1. Instandhalten von Bauteilen für Fluggeräte und Bodengeräte,
2. Analysieren und Beheben von Störungen an Systemkomponenten,
3. Abfertigen von Fluggeräten.

In der Fachrichtung Fertigungstechnik:

1. Herstellen und Instandhalten von metallischen Bauteilen für Fluggeräte,
2. Herstellen und Instandhalten von Bauteilen aus Kunststoffen oder Verbundwerkstoffen für Fluggeräte,
3. Fügen und Lösen von Strukturbauteilen,
4. Montieren von Fluggerätsystemkomponenten.

In der Fachrichtung Triebwerkstechnik:

1. Herstellen und Instandhalten von Triebwerksbauteilen,
2. Montieren und Demontieren von Flugtriebwerken,
3. Durchführen von Funktionsprüfungen und Einstellarbeiten am Triebwerk,
4. Analysieren und Beheben von Störungen an Systemkomponenten.

Die Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten sind in mindestens einem Einsatzgebiet anzuwenden und zu vertiefen.

Als Einsatzgebiete kommen insbesondere in Betracht:

1. Flugzeuge mit Turbinentriebwerk,
2. Flugzeuge mit Kolbentriebwerk,
3. Hubschrauber mit Turbinentriebwerk,
4. Hubschrauber mit Kolbentriebwerk.

Die Einsatzgebiete werden vom Ausbildungsbetrieb festgelegt. Andere Einsatzgebiete sind zulässig, wenn in ihnen die berufsprofilgebenden und integrativen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden können.

Einsatzgebiete führen zu keinen inhaltlich-qualitativen Differenzierungen in Ausbildungsordnungen und somit auch nicht in Prüfungsanforderungen und folglich auch nicht zu unterschiedlichen nachzuweisenden Qualifikationen. Dies

schließt jedoch eine Berücksichtigung des Einsatzgebietes als thematische Grundlage für die von den Prüfungsausschüssen zu beschließenden Prüfungsaufgaben nicht aus.

Integrative Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten:

1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht,
2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes,
3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit,
4. Umweltschutz.

In der Berufsschule sind u. a. folgende Lernfelder Gegenstand des theoretischen Unterrichts:

- Arbeitsvorgänge an Luftfahrzeugen vorbereiten
 - Einfache mechanische Bauteile herstellen und bearbeiten
 - Elektrische, elektronische und digitale Schaltungen analysieren, aufbauen und in Betrieb nehmen
 - Bauteile und Geräte montieren und demontieren
 - Baugruppen der Fluggerätstruktur herstellen und prüfen
 - Antriebssysteme in Betrieb nehmen und instand halten
 - Pneumatische und hydraulische Systeme aufbauen, in Betrieb nehmen und instand halten
 - Aerodynamischen Baugruppen montieren und demontieren
- ...

Weitere Lernfelder sind im Rahmenlehrplan nach Fachrichtungen aufgeschlüsselt. Die detaillierten Inhalte zu den jeweiligen Lernfeldern entnehmen Sie bitte dem Rahmenlehrplan:

<http://www.kmk.org/fileadmin/pdf/Bildung/BeruflicheBildung/rlp/Fluggeraetmechaniker13-04-25-E.pdf>



Die Berufsausbildung hat die für die Ausübung einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit in einer sich wandelnden Arbeitswelt notwendigen beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten (berufliche Handlungsfähigkeit) in einem geordneten Ausbildungsgang zu vermitteln. Sie hat ferner den Erwerb der erforderlichen Berufserfahrungen zu ermöglichen (§ 1 Absatz 3 BBiG).

Die Berufsausbildung zum Fluggerätmechaniker und zur Fluggerätmechanikerin dauert **dreieinhalb Jahre**.

Beginn und Dauer der Berufsausbildung werden im Berufsausbildungsvertrag angegeben (§ 11 Absatz 1 BBiG).

Das Berufsausbildungsverhältnis endet mit dem Ablauf der Ausbildungszeit oder bei Bestehen der Abschlussprüfung mit der Bekanntgabe des Ergebnisses durch den Prüfungsausschuss (§ 21 Absatz 1 und 2 BBiG).

Ausnahmeregelungen:

- **Anrechnung beruflicher Vorbildung auf die Ausbildungszeit**

Eine Verkürzung der Ausbildungszeit ist möglich, sofern auf der Grundlage einer Rechtsverordnung ein vollzeitschulischer Bildungsgang oder eine vergleichbare Berufsausbildung ganz oder teilweise auf die Ausbildungszeit anzurechnen ist (§ 7 Absatz 1 BBiG). Die Anrechnung bedarf des gemeinsamen Antrags der Auszubildenden und Ausbildenden (§ 7 Absatz 2 BBiG).

- **Abkürzung der Ausbildungszeit, Teilzeitberufsausbildung**

Auf gemeinsamen Antrag der Auszubildenden und Ausbildenden hat die zuständige Stelle die Ausbildungszeit zu kürzen, wenn zu erwarten ist, dass das Ausbildungsziel in der gekürzten Zeit erreicht wird. Bei berechtigtem Interesse kann sich der Antrag auch auf die Verkürzung der täglichen oder wöchentlichen Ausbildungszeit richten (Teilzeitberufsausbildung, § 8 Absatz 1 BBiG).

- **Zulassung in besonderen Fällen**

Durch die Prüfungsordnungen der Kammern wird die vorzeitige Zulassung aufgrund besonderer Leistungen in Ausbildungsbetrieb und Berufsschule geregelt (§ 45 Absatz 1 BBiG). Mit Bestehen der Prüfung endet das Ausbildungsverhältnis.

- **Verlängerung der Ausbildungszeit**

In Ausnahmefällen kann die Ausbildungszeit auch verlängert werden, wenn die Verlängerung notwendig erscheint, um das Ausbildungsziel zu erreichen. Ausnahmefälle sind z. B. längere Abwesenheit infolge einer Krankheit oder andere Ausfallzeiten. Vor dieser Entscheidung sind die Auszubildenden zu hören (§ 8 Absatz 2 BBiG).

Die Ausbildungszeit muss auf Verlangen der Auszubildenden verlängert werden (bis zur zweiten Wiederholungsprüfung¹, aber insgesamt höchstens um ein Jahr), wenn diese die Abschlussprüfung nicht bestehen (§ 21 Absatz 3 BBiG).

¹ Urteil BAG vom 15.03.2000, Az. 5 AZR 74/99

Wenn die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde, erhalten die ausgebildeten Fluggerätmechaniker und Fluggerätmechanikerinnen drei Zeugnisse:

- Prüfungszeugnis der IHK: Hier wird das Ergebnis der Prüfung durch die zuständige Kammer dokumentiert.
- Das Abschlusszeugnis der Berufsschule.
- Das Ausbildungszeugnis des Betriebes.

Die deutschsprachige Zeugnis Erläuterung kann als PDF-Datei auf der BIBB-Internetseite heruntergeladen werden:

http://www.bibb.de/tools/berufesuche/index.php/certificate_supplement/de/fluggeraetelektroniker2013_d.pdf



Der Ausbildungsrahmenplan bildet als Bestandteil der Ausbildungsordnung die Grundlage für die betriebliche Ausbildung. Er listet die Ausbildungsinhalte auf, die in den Ausbildungsbetrieben zu vermitteln sind. Die Ausbildungsinhalte sind in Form von zu vermittelnden Fertigkeiten, Kenntnissen und Fähigkeiten beschrieben.

Können Ausbildungsbetriebe nicht sämtliche Qualifikationen vermitteln, kann dies z. B. im Wege der **Verbundausbildung**² ausgeglichen werden, beispielsweise im Rahmen von Kooperationen zwischen Betrieben.

Die Beschreibung der zu vermittelnden Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten orientiert sich an beruflichen Aufgabenstellungen und

den damit verbundenen Tätigkeiten.

Die Lernziele weisen somit einen deutlich erkennbaren Bezug zu den im Betrieb vorkommenden beruflichen Handlungen auf. Auf diese Weise erhalten die Ausbilder und Ausbilderinnen eine Übersicht darüber, was sie vermitteln und wozu die Auszubildenden befähigt werden sollen. Die zu vermittelnden Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten beschreiben die Qualifikation von Fluggerätmechanikern und Fluggerätmechanikerinnen. Die Wege und Methoden, die dazu führen, bleiben den Ausbildern und Ausbilderinnen überlassen.

Die Reihenfolge der zu vermittelnden Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten innerhalb einer Position des Ausbildungsrahmenplans richtet sich in der Regel nach dem Arbeitsablauf. Das erleichtert Ausbildern und Ausbilderinnen sowie den Auszubildenden den Überblick über die zu erwerbenden Qualifikationen.

Die Ausbildungsinhalte im Ausbildungsrahmenplan beschreiben Mindestanforderungen. Die Vermittlung ist von allen Ausbildungsbetrieben sicherzustellen. Die Ausbildungsbetriebe können hinsichtlich Vermittlungstiefe und Vermittlungsbreite des Ausbildungsinhaltes über die Mindestanforderungen hinaus ausbilden, wenn die individuellen Lernfortschritte der Auszubildenden es erlauben und die betriebsspezifischen Gegebenheiten es zulassen oder gar erfordern. Die Vermittlung zusätzlicher Ausbildungsinhalte, deren Einbeziehung sich als notwendig herausstellen kann, ist auch möglich, wenn sich aufgrund der technischen oder arbeitsorganisatorischen Entwicklung weitere

Anforderungen an die Berufsausbildung für Fluggerätmechaniker und Fluggerätmechanikerinnen ergeben, die in diesem Ausbildungsrahmenplan nicht genannt sind.

Damit auch betriebsbedingte Besonderheiten bei der Ausbildung berücksichtigt werden können, wurde in die Ausbildungsordnung eine so genannte Flexibilitätsklausel aufgenommen, um deutlich zu machen, dass zwar die zu vermittelnden Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten obligatorisch sind, aber von der Reihenfolge und insoweit auch von dem im Ausbildungsrahmenplan vorgegebenen sachlichen und zeitlichen Zusammenhang abgewichen werden kann: *„Eine von dem Ausbildungsrahmenplan (Anlage 2, Zeitliche Gliederung) abweichende Organisation der Berufsausbildung ist insbesondere insoweit zulässig, als betriebspraktische Besonderheiten die Abweichung erfordern.“* (§ 3 Absatz 1).

Der Ausbildungsrahmenplan für die betriebliche Ausbildung und der Rahmenlehrplan für den Berufsschulunterricht sind inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Es empfiehlt sich, dass Ausbilder und Ausbilderinnen sowie Berufsschullehrer und Berufsschullehrerinnen im Rahmen der Lernortkooperation regelmäßig zusammentreffen und sich beraten.

Auf der Grundlage des Ausbildungsrahmenplans werden die **betrieblichen Ausbildungspläne** erarbeitet, welche die organisatorische und fachliche Durchführung der Ausbildung betriebsspezifisch regeln. Materialien und Hinweise, wie ein betrieblicher Ausbildungsplan zu gestalten ist, finden Sie hier:

<http://www.foraus.de/html/search.php?s=true&q=betrieblicher%20Ausbildungsplan>

²Hinweise zur Verbundausbildung erhalten Sie z. B. auf der der Internetseite von Jobstarter:

<http://www.jobstarter.de/>



Methodisches Vorgehen zum Erreichen des Ausbildungsziels

Im Ausbildungsrahmenplan sind die Ausbildungsziele durch die Ausbildungsinhalte fachdidaktisch beschrieben und mit Absicht **nicht** die Wege bzw. Ausbildungsmethoden genannt, die zu diesen Zielen führen.

Damit ist den Ausbildern und Ausbilderinnen die Wahl der Methoden freigestellt, mit denen sie ihre Ausbildungskonzepte für den gesamten Ausbildungsgang zusammenstellen können. Das heißt: Für die einzelnen Ausbildungsabschnitte sind - bezogen auf die jeweilige Ausbildungssituation - die geeigneten Ausbildungsmethoden anzuwenden.

Diese Offenheit in der Methodenfrage sollten Ausbilder und Ausbilderinnen als eine Chance verstehen, die es ihnen ermöglicht, bei unterschiedlichen Ausbildungssituationen methodisch flexibel vorzugehen. Im § 4 Absatz 1 der Ausbildungsordnung wird aber ein wichtiger methodischer Akzent mit der Forderung gesetzt, die genannten Ausbildungsinhalte so zu vermitteln, „...*dass die Auszubildenden zur Ausübung einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit im Sinne des § 1 Absatz 3 des Berufsbildungsgesetzes befähigt werden, die insbesondere selbstständiges Planen, Durchführen und Kontrollieren einschließt*“.

In der betrieblichen Ausbildungspraxis sollte das Ausbildungsziel „selbstständiges Handeln“ durchgehendes Prinzip der Ausbildung sein und systematisch vermittelt werden.

Lehr- und Lernmethoden in der Ausbildung

Ausbilderinnen und Ausbilder müssen sich stets auf Veränderungen und neue Qualifikationsanforderungen einstellen und lernen, diese in der Ausbildungspraxis umzusetzen. Dazu gehört u.a. auch die Ausbildung nach handlungs- und prozessbezogenen Grundsätzen. Diese Ausrichtung verändert Rolle und Funktion des Bildungspersonals.

An die Stelle von Belehrung tritt Beratung und statt Inhalte zu unterweisen, werden Lernprozesse in Gang gesetzt. Ziel der Qualifizierung im Bereich des Ausbildungspersonals muss es sein, Ausbilderinnen und Ausbilder auf ihre neue Rolle als Lernberater und Planer von Lernarrangements vorzubereiten

und hierfür das entsprechende methodische Instrumentarium zu vermitteln.



Hierfür werden z. B. in der Ausbilder-Plattform foraus.de methodisch-didaktische Hilfen für die Ausbildungspraxis, Hinweise für die Weiterbildung und Online Seminar-Veranstaltungen zur Verfügung gestellt.

Insbesondere das Modulsystem "Handlungs- und prozessorientiert ausbilden" bietet umfangreiche Hilfestellungen. Je nach spezifischem Bedarf in der betrieblichen oder außerbetrieblichen Situation lassen sich passende Lerneinheiten auswählen, miteinander kombinieren und individuelle Lernprogramme erstellen.

Die zeitlichen Richtwerte

Für die jeweiligen Inhalte werden zeitliche Richtwerte in Wochen als Orientierung für die betriebliche Vermittlungsdauer angegeben. Der zeitliche Richtwert spiegelt in der Regel die Bedeutung wider, die diesem Inhaltsabschnitt im Vergleich zu den anderen Inhaltsabschnitten zukommt.

Die Summe der zeitlichen Richtwerte beträgt 52 Wochen pro Ausbildungsjahr. Die im Ausbildungsrahmenplan angegebenen zeitlichen Richtwerte sind Bruttozeiten und müssen in tatsächliche, betrieblich zur Verfügung stehende Ausbildungszeiten (Nettozeiten) umgerechnet werden. Dazu sind die Zeiten für Berufsschulunterricht und Urlaub abzuziehen.

Die rein betriebliche Ausbildungszeit beträgt im Jahr rund 165 Tage. Das ergibt - bezogen auf 52 Wochen pro Jahr - etwa drei Tage pro Woche. Für jede der im Ausbildungsrahmenplan angegebenen Woche stehen also rund drei Tage betriebliche Ausbildungszeit zur Verfügung. Die Ausbildung in überbetrieblichen Ausbildungsstätten zählt zur betrieblichen Ausbildungszeit, so dass diese ggf. bei den Zeiten, die Auszubildende tatsächlich im Betrieb sind, zusätzlich abzuziehen ist.



Grundsätze moderner Prüfungen

Handlungsorientierung in der Ausbildung bedeutet, sich an praxisgerechten Aufgaben und berufstypischen Arbeitsprozessen zu orientieren. Die Auszubildenden erhalten damit eine aktive Rolle für ihr eigenes Lernen. Die zu erwerbenden Handlungsmuster werden den Auszubildenden nicht mehr

„Die in dieser Verordnung genannten Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten sollen so vermittelt werden, dass die Auszubildenden zur Ausübung einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit im Sinne von § 1 Absatz 3 des Berufsbildungsgesetzes befähigt werden, die insbesondere selbstständiges Planen, Durchführen und Kontrollieren einschließt. Diese Befähigung ist auch in den Prüfungen nach den §§ 5 bis 8 nachzuweisen.“

wie früher „mundgerecht“ präsentiert; vielmehr sollen die Auszubildenden dazu angeleitet werden, sich diese in der aktiven Auseinandersetzung mit der beruflichen Umwelt eigenverantwortlich zu erschließen. Wenn die Auszubildenden im Verlauf ihrer Ausbildung zum selbstständigen Planen, Durchführen und Kontrollieren komplexer Aufgaben befähigt werden, liegt es nahe, auch den Nachweis dieser Qualifikationen an realitätsnahen Aufgabenstellungen in Prüfungen zu entwickeln.

Die Ergebnisse moderner beruflicher Prüfungen nach Maßgabe neugestalteter Ausbildungsordnungen sollen die individuelle Berufseingangsqualifizierung dokumentieren und zugleich Auskunft darüber geben, welche berufliche Handlungskompetenz die Prüfungsteilnehmer derzeit aufweisen und auf welche Entwicklungen diese aktuellen Leistungen zukünftig schließen lassen. Die Entwicklung und Förderung von Handlungskompetenz in der Berufsausbildung bedeutet die Fähigkeit und Bereitschaft, berufliche Anforderungen auf der Basis von Wissen und Erfahrung sowie durch eigene Ideen selbstständig zu bewältigen, die gefundenen Lösungen zu bewerten und die eigene Handlungsfähigkeit weiterzuentwickeln.

Vorbereitung auf die Prüfung

Ein didaktisch und methodisch sinnvoller Weg, die Auszubildenden auf die Prüfung vorzubereiten, ist, sie von Beginn ihrer Ausbildung an mit dem gesamten Spektrum der Anforderungen und Problemstellungen, die der Beruf des Fluggerätmechanikers und der Fluggerätmechanikerin mit sich bringt,

vertraut zu machen und die Auszubildenden in vollständige berufliche Handlungen einzubeziehen. Diese Handlungen setzen sich aus folgenden Elementen zusammen:

- Ausgangssituation erkennen
- Ziel setzen/Zielsetzung erkennen
- Arbeitsschritte bestimmen (Handlungsplan erstellen)
- Handlungsplan ausführen
- Ergebnisse kontrollieren und bewerten

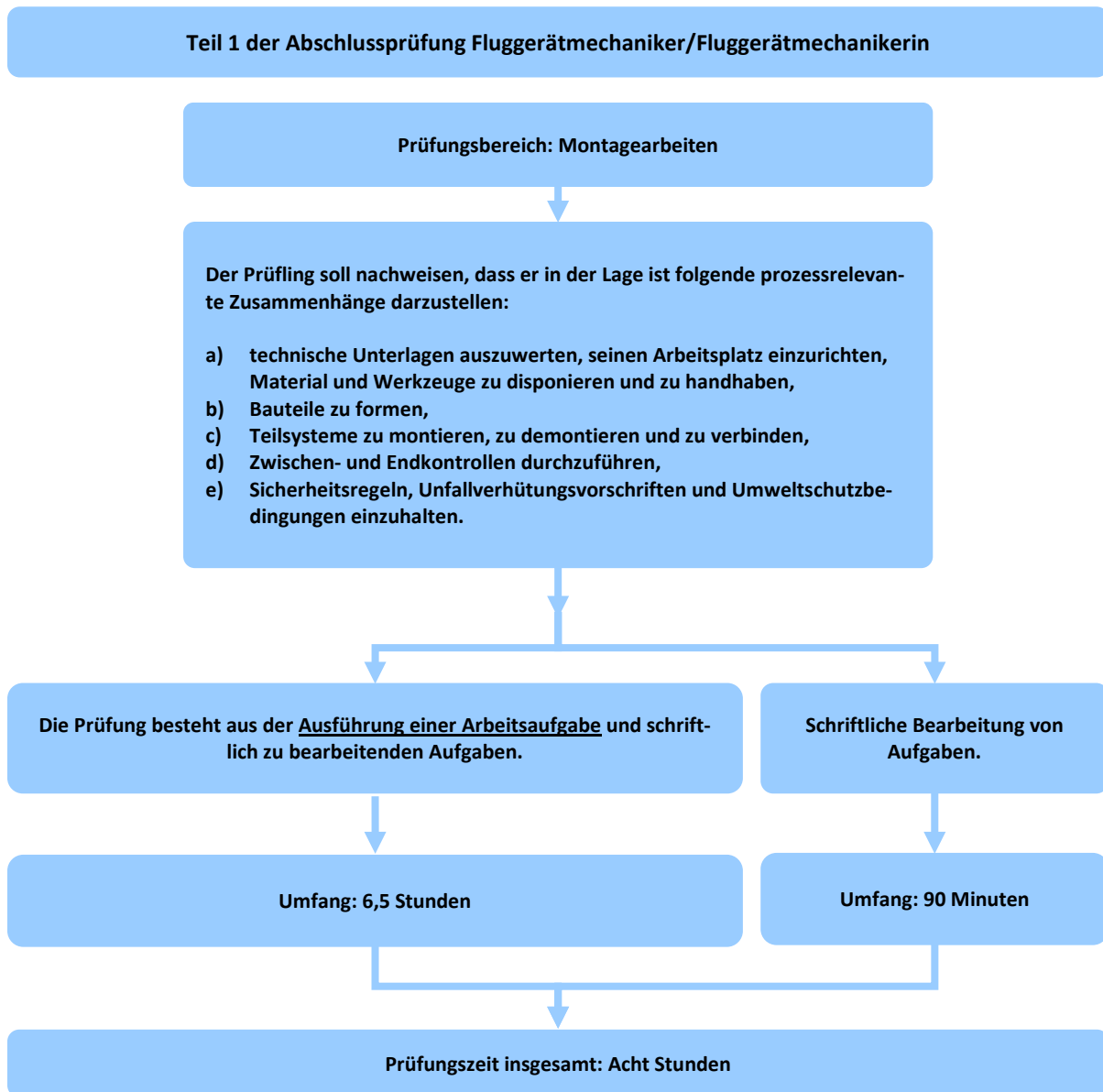
Damit wird den Auszubildenden auch ihre eigene Verantwortung für ihr Lernen in Ausbildungsbetrieb und Berufsschule, für ihren Ausbildungserfolg und beruflichen Werdegang deutlich gemacht.

Gestreckte Abschlussprüfung

Anstelle des bisherigen Modells mit Zwischenprüfung findet bei dieser Prüfungsart nur noch die Abschlussprüfung statt. Diese *setzt sich aus zwei Teilen zusammen*, die zeitlich voneinander getrennt abgeprüft werden.

- Qualifikationen, die bereits im Teil 1 der Gesellen-/Abschlussprüfung Gegenstand waren, dürfen im Teil 2 nur geprüft werden, wenn sie zur Feststellung der Berufsbefähigung notwendig sind.
- Beide Prüfungsteile fließen dabei in einem in der Verordnung festgelegten Verhältnis in die Bewertung ein und bilden das Gesamtergebnis der Prüfung. Dem Prüfling wird nach Ablegen von Teil 1 der Prüfung seine erreichte Punktzahl mitgeteilt.
- Teil 1 der Prüfung kann nicht eigenständig wiederholt werden. Ein schlechtes Ergebnis im Teil 1 muss durch ein entsprechend gutes Ergebnis im Teil 2 ausgeglichen werden, um die Prüfung zu bestehen. Ein schlechtes Ergebnis im Teil 1 gefährdet somit das Bestehen der gesamten Prüfung!
- Teil 1 der Abschlussprüfung soll vor dem Ende des zweiten Ausbildungsjahres stattfinden. Prüfungsgegenstand sind dabei die Ausbildungsinhalte des ersten bis dritten Ausbildungshalbjahres.

Teil 2 der Abschlussprüfung erfolgt zum Ende der Ausbildungszeit und umfasst die Ausbildungsinhalte der gesamten Ausbildung, sofern sie nicht schon Prüfungsgegenstand in Teil 1 waren.



Die Prüfungstermine müssen rechtzeitig von der zuständigen Stelle bekannt gegeben werden.

Der ausbildende Betrieb ist verpflichtet, Auszubildende fristgerecht zur Prüfung anzumelden und für die Teilnahme freizustellen.

Der Ausbilder/die Ausbilderin soll vor dem Teil 1 der Prüfungen die schriftlichen Ausbildungsnachweise („das Berichtsheft“) prüfen. Vollständig geführte schriftliche Ausbildungsnachweise sind Voraussetzung für die Zulassung zu den Prüfungen!



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Instandhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Instandhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, folgende prozessrelevante Zusammenhänge darzustellen:

- Arbeitsaufträge zu analysieren, Informationen zu beschaffen, technische und organisatorische Schnittstellen zu klären, betriebswirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen,
- Instandhaltungsarbeiten, Funktions- und Sicherheitsprüfungen durchzuführen,
- luftfahrtrechtliche Vorschriften, Normen und Spezifikationen zur Qualität und Sicherheit zu beachten,
- die fachlichen Hintergründe seiner Arbeit zu erläutern; Fachausdrücke auch in englischer Sprache anzuwenden.

Prüfungsvariante 1:

Der Prüfling soll in sieben Stunden einen betrieblichen Auftrag durchführen, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Dem Prüfungsausschuss ist vor der Durchführung des betrieblichen Auftrages die Aufgabenstellung einschließlich eines geplanten Bearbeitungszeitraums zur Genehmigung vorzulegen.

Prüfungsvariante 2:

Der Prüfling soll in sieben Stunden ein Prüfungsprodukt, das einem betrieblichen Auftrag entspricht, bearbeiten, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Der Ausbildungsbetrieb wählt eine der beiden Prüfungsvarianten aus und teilt sie dem Prüfling und der zuständigen Stelle mit der Anmeldung zur Prüfung mit.



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Instandhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Instandhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, folgende prozessrelevante Zusammenhänge darzustellen:

- luftfahrttechnische Vorschriften anzuwenden,
- fachliche Zusammenhänge durch Verknüpfung informationstechnischer, technologischer und mathematischer Sachverhalte darzustellen,
- betriebliche Qualitätssicherungsmaßnahmen umzusetzen.

Der Prüfling soll Aufgaben schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 120 Minuten

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Instandhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist,

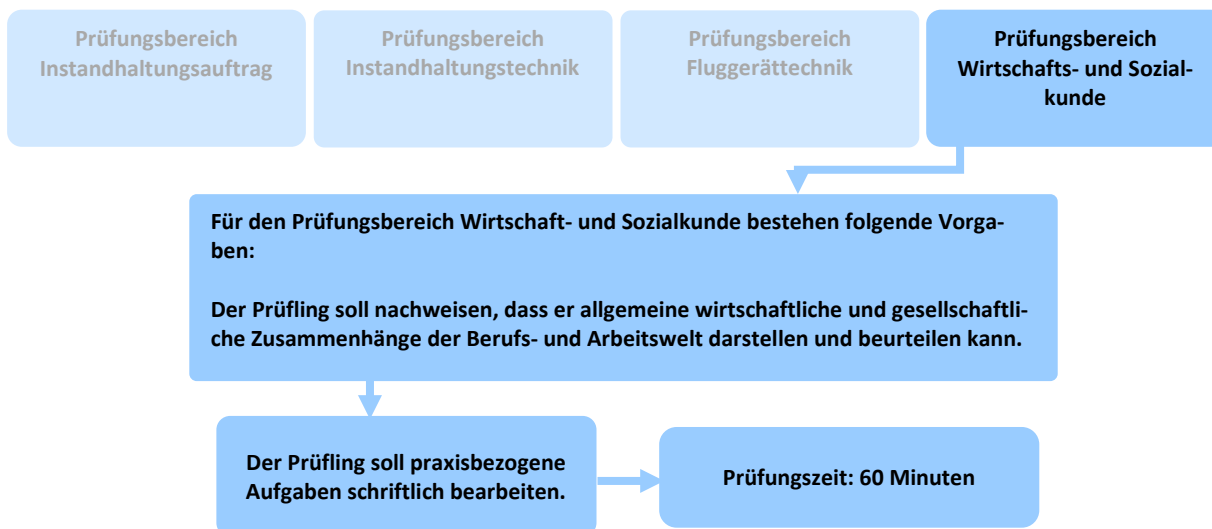
- luftfahrttechnische Systeme zu analysieren,
- deutsch- und englischsprachige technische Unterlagen auszuwerten,
- funktionale Zusammenhänge in Fluggeräten darzustellen,
- Aufbau und Funktion von mechanischen, pneumatischen, hydraulischen und elektrischen Bauteilen, Baugruppen und Systemen zu erläutern.

Der Prüfling soll Aufgaben schriftlich bearbeiten.

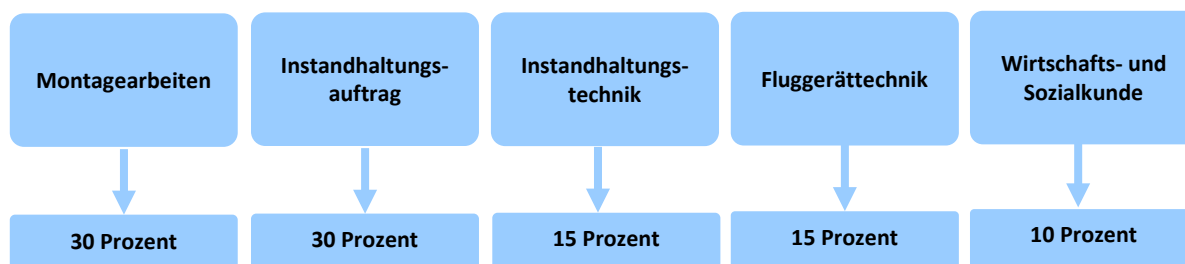
Prüfungszeit: 120 Minuten



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätelektroniker/Fluggerätelektronikerin Fachrichtung Instandhaltungstechnik



Gewichtung der Prüfungsbereiche



Die Abschlussprüfung in der Fachrichtung Instandhaltungstechnik ist bestanden, wenn die Leistungen wie folgt bewertet worden sind:

1. im Gesamtergebnis von Teil 1 und Teil 2 der Abschlussprüfung mit mindestens „ausreichend“,
2. im Prüfungsbereich Instandhaltungsauftrag mit mindestens „ausreichend“,
3. in zwei der Prüfungsbereiche nach § 9 Absatz 1 Nummer 3 bis 5 mit mindestens „ausreichend“ und
4. in keinem Prüfungsbereich von Teil 2 der Abschlussprüfung mit „ungenügend“.

Bewertungsskala:

100-92 Punkte = 1 = sehr gut
 91 - 81 Punkte = 2 = gut
 80 - 67 Punkte = 3 = befriedigend
 66 - 50 Punkte = 4 = ausreichend

49 - 30 Punkte = 5 = mangelhaft
 29 - 0 Punkte = 6 = ungenügend

Ergänzungsprüfung:

Auf Antrag des Prüflings ist die Prüfung in einem der Prüfungsbereiche Instandhaltungstechnik, Fluggerättechnik oder Wirtschafts- und Sozialkunde durch eine mündliche Prüfung von etwa 15 Minuten zu ergänzen, wenn

1. der Prüfungsbereich schlechter als „ausreichend“ bewertet worden ist und
2. die mündliche Ergänzungsprüfung für das Bestehen der Abschlussprüfung den Ausschlag geben kann.

Bei der Ermittlung des Ergebnisses für diesen Prüfungsbereich sind das bisherige Ergebnis und das Ergebnis der mündlichen Ergänzungsprüfung im Verhältnis von 2:1 zu gewichten.“



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Fertigungstechnik

Prüfungsbereich
Fertigungsauftrag

Prüfungsbereich
Fertigungs- und Instand-
haltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, folgende prozessrelevante Zusammenhänge darzustellen:

- Arbeitsaufträge zu analysieren, Informationen zu beschaffen, technische und organisatorische Schnittstellen zu klären, betriebswirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen,
- Herstellungs- und Montagearbeiten, Funktions- und Sicherheitsprüfungen durchzuführen,
- luftfahrtrechtliche Vorschriften, Normen und Spezifikationen zur Qualität und Sicherheit zu beachten,
- die fachlichen Hintergründe seiner Arbeit zu erläutern; Fachausdrücke auch in englischer Sprache anzuwenden.

Prüfungsvariante 1:

Der Prüfling soll in 14 Stunden einen betrieblichen Auftrag durchführen, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Dem Prüfungsausschuss ist vor der Durchführung des betrieblichen Auftrages die Aufgabenstellung einschließlich eines geplanten Bearbeitungszeitraums zur Genehmigung vorzulegen.

Prüfungsvariante 2:

Der Prüfling soll in 14 Stunden ein Prüfungsprodukt, das einem betrieblichen Auftrag entspricht, bearbeiten, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Der Ausbildungsbetrieb wählt eine der beiden Prüfungsvarianten aus und teilt sie dem Prüfling und der zuständigen Stelle mit der Anmeldung zur Prüfung mit.



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Fertigungstechnik

Prüfungsbereich
Fertigungsauftrag

Prüfungsbereich
Fertigungs- und Instand-
haltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerätetechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist,

- a) Fluggerätstrukturen unter Verwendung von flugspezifischen Werkstoffen zu fertigen, zu montieren und instand zu setzen,
- b) mechanische, hydraulische, pneumatische und elektrische Systemkomponenten zu montieren und instand zu setzen,
- c) technische Unterlagen, auch in englischer Sprache, auszuwerten,
- d) Vorgaben zum Gesundheits- und Umweltschutz sowie Arbeitssicherheitsregeln anzuwenden,
- e) Qualitätssicherungsmaßnahmen umzusetzen.

Der Prüfling soll Aufgaben
schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 120 Minuten

Prüfungsbereich
Fertigungsauftrag

Prüfungsbereich
Fertigungs- und Instand-
haltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerätetechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist,

- a) luftfahrttechnische Systeme zu analysieren,
- b) funktionale Zusammenhänge in Fluggeräten, unter Verwendung englischer Fachbegriffe, darzustellen,
- c) Aufbau und Funktion von mechanischen, pneumatischen, hydraulischen und elektrischen Bauteilen, Baugruppen und Systemen zu erläutern,
- d) die Aerodynamik von Fluggeräten zu erklären.

Der Prüfling soll Aufgaben
schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 120 Minuten



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätelektroniker/Fluggerätelektronikerin Fachrichtung Fertigungstechnik

Prüfungsbereich
Fertigungsauftrag

Prüfungsbereich
Fertigungs- und Instand-
haltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts- und Sozial-
kunde

Für den Prüfungsbereich Wirtschafts- und Sozialkunde bestehen folgende Vorgaben:

Der Prüfling soll nachweisen, dass er allgemeine wirtschaftliche und gesellschaftliche Zusammenhänge der Berufs- und Arbeitswelt darstellen und beurteilen kann.

Der Prüfling soll praxisbezogene Aufgaben schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 60 Minuten

Gewichtung der Prüfungsbereiche

Montagearbeiten

Fertigungsauftrag

Fertigungs- und
Instand-
haltungstechnik

Fluggerättechnik

Wirtschafts- und
Sozialkunde

30 Prozent

30 Prozent

15 Prozent

15 Prozent

10 Prozent

Die Abschlussprüfung in der Fachrichtung Fertigungstechnik ist bestanden, wenn die Leistungen wie folgt bewertet worden sind:

1. im Gesamtergebnis von Teil 1 und Teil 2 der Abschlussprüfung mit mindestens „ausreichend“,
2. im Prüfungsbereich Fertigungsauftrag mit mindestens „ausreichend“,
3. in zwei der Prüfungsbereiche nach § 11 Absatz 1 Nummer 3 bis 5 mit mindestens „ausreichend“ und
4. in keinem Prüfungsbereich von Teil 2 der Abschlussprüfung mit „ungenügend“.

Bewertungsskala:

100-92 Punkte = 1 = sehr gut
91 - 81 Punkte = 2 = gut
80 - 67 Punkte = 3 = befriedigend
66 - 50 Punkte = 4 = ausreichend

49 - 30 Punkte = 5 = mangelhaft
29 - 0 Punkte = 6 = ungenügend

Ergänzungsprüfung:

Auf Antrag des Prüflings ist die Prüfung in einem der Prüfungsbereiche Fertigungs- und Instandhaltungstechnik, Fluggerättechnik oder Wirtschafts- und Sozialkunde durch eine mündliche Prüfung von etwa 15 Minuten zu ergänzen, wenn

1. der Prüfungsbereich schlechter als „ausreichend“ bewertet worden ist und
2. die mündliche Ergänzungsprüfung für das Bestehen der Abschlussprüfung den Ausschlag geben kann.

Bei der Ermittlung des Ergebnisses für diesen Prüfungsbereich sind das bisherige Ergebnis und das Ergebnis der mündlichen Ergänzungsprüfung im Verhältnis von 2:1 zu gewichten.“



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Triebwerkstechnik

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Triebwerks- und In-
standhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, folgende prozessrelevante Zusammenhänge darzustellen:

- Arbeitsaufträge zu analysieren, Informationen zu beschaffen, technische und organisatorische Schnittstellen zu klären, betriebswirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen,
- Instandhaltungsarbeiten, Funktions- und Sicherheitsprüfungen durchzuführen,
- luftfahrtrechtliche Vorschriften, Normen und Spezifikationen zur Qualität und Sicherheit zu beachten,
- die fachlichen Hintergründe seiner Arbeit zu erläutern; Fachausdrücke auch in englischer Sprache anzuwenden.

Prüfungsvariante 1:

Der Prüfling soll in sieben Stunden einen betrieblichen Auftrag durchführen, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Dem Prüfungsausschuss ist vor der Durchführung des betrieblichen Auftrages die Aufgabenstellung einschließlich eines geplanten Bearbeitungszeitraums zur Genehmigung vorzulegen.

Prüfungsvariante 2:

Der Prüfling soll in sieben Stunden ein Prüfungsprodukt, das einem betrieblichen Auftrag entspricht, bearbeiten, mit auftragsbezogenen Unterlagen dokumentieren sowie darüber ein auftragsbezogenes Fachgespräch von höchstens 30 Minuten führen.

Der Ausbildungsbetrieb wählt eine der beiden Prüfungsvarianten aus und teilt sie dem Prüfling und der zuständigen Stelle mit der Anmeldung zur Prüfung mit.



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätmechaniker/Fluggerätmechanikerin Fachrichtung Triebwerkstechnik

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Triebwerks- und In-
standhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist,

- a) Triebwerkkomponenten sowie mechanische, pneumatische, hydraulische und elektrische Anbausysteme instand zu halten,
- b) triebwerkspezifische Werkstoffe zu unterscheiden,
- c) deutsch- und englischsprachige technische Unterlagen auszuwerten,
- d) gesetzliche Vorgaben zum Gesundheits- und Umweltschutz sowie Arbeitssicherheitsregeln anzuwenden,
- e) Montage- und Demontearbeiten am Triebwerk durchzuführen,
- f) Test- und Erprobungsmaßnahmen durchzuführen und auszuwerten,
- g) qualitätssichernde Maßnahmen anzuwenden.

Der Prüfling soll Aufgaben
schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 120 Minuten

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Triebwerks- und In-
standhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts-
und Sozialkunde

Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist,

- a) luftfahrttechnische Systeme zu analysieren,
- b) deutsch- und englischsprachige technische Unterlagen auszuwerten,
- c) funktionale Zusammenhänge in Fluggeräten darzustellen,
- d) den Aufbau und die Funktion von mechanischen, pneumatischen, hydraulischen und elektrischen Bauteilen, Baugruppen und Systemen zu beschreiben.

Der Prüfling soll Aufgaben
schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 120 Minuten



Teil 2 der Abschlussprüfung Fluggerätelektroniker/Fluggerätelektronikerin Fachrichtung Triebwerkstechnik

Prüfungsbereich
Instandhaltungsauftrag

Prüfungsbereich
Triebwerks- und In-
standhaltungstechnik

Prüfungsbereich
Fluggerättechnik

Prüfungsbereich
Wirtschafts- und Sozial-
kunde

Für den Prüfungsbereich Wirtschafts- und Sozialkunde bestehen folgende Vorgaben:
Der Prüfling soll nachweisen, dass er in der Lage ist, allgemeine wirtschaftliche und gesellschaftliche Zusammenhänge der Berufs- und Arbeitswelt darzustellen und zu beurteilen.

Der Prüfling soll praxisbezogene
Aufgaben schriftlich bearbeiten.

Prüfungszeit: 60 Minuten

Gewichtung der Prüfungsbereiche

Montagearbeiten

Instandhaltungs-
auftrag

Triebwerks- und
Instand-
haltungstechnik

Fluggerättechnik

Wirtschafts- und
Sozialkunde

30 Prozent

30 Prozent

15 Prozent

15 Prozent

10 Prozent

Die Abschlussprüfung in der Fachrichtung Triebwerkstechnik ist bestanden, wenn die Leistungen wie folgt bewertet worden sind:

1. im Gesamtergebnis von Teil 1 und Teil 2 der Abschlussprüfung mit mindestens „ausreichend“,
2. im Prüfungsbereich Instandhaltungsauftrag mit mindestens „ausreichend“,
3. in zwei der Prüfungsbereiche nach § 13 Absatz 1 Nummer 3 bis 5 mit mindestens „ausreichend“ und
4. in keinem Prüfungsbereich von Teil 2 der Abschlussprüfung mit „ungenügend“.

Bewertungsskala:

100-92 Punkte = 1 = sehr gut
91 - 81 Punkte = 2 = gut
80 - 67 Punkte = 3 = befriedigend
66 - 50 Punkte = 4 = ausreichend

49 - 30 Punkte = 5 = mangelhaft

29 - 0 Punkte = 6 = ungenügend

Ergänzungsprüfung:

Auf Antrag des Prüflings ist die Prüfung in einem der Prüfungsbereiche Triebwerks- und Instandhaltungstechnik, Fluggerättechnik oder Wirtschafts- und Sozialkunde durch eine mündliche Prüfung von etwa 15 Minuten zu ergänzen, wenn

1. der Prüfungsbereich schlechter als „ausreichend“ bewertet worden ist und
2. die mündliche Ergänzungsprüfung für das Bestehen der Abschlussprüfung den Ausschlag geben kann.

Bei der Ermittlung des Ergebnisses für diesen Prüfungsbereich sind das bisherige Ergebnis und das Ergebnis der mündlichen Ergänzungsprüfung im Verhältnis von 2:1 zu gewichten.“