

Änderung der Bedingungen zur Erhaltung / Verlängerung der Lizenz nach Einführung der JAR-FCL

► Für die Verlängerung werden nach JAR-FCL jetzt zwölf Stunden incl. eines „Übungsfluges“, geflogen in den vorangegangenen 12 Monaten, gefordert, sechs davon müssen als „verantwortlich steuernder Pilot“ geflogen werden.

► Die anrechenbare Flugzeit beginnt mit dem Anrollen zum Zweck des Starts und endet mit dem „Stillstand an der Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind“ (JAR-FCL 1.001 und §2 Abs3 der 1. DV zur LuftPersV).

► Streckenflüge müssen nicht mehr nachgewiesen werden.

► 2000-kg-Gewichtsobergrenze gibt es für die Kategorie der einmotorigen Kolbenmotorflugzeuge (SEP) nach JAR-FCL nicht mehr.

► Auslandsflüge sind mit einem nach JAR-FCL verlängerten „alten“ PPL-A wie bisher möglich. Wichtig ist der Eintrag „Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO“ auf dem Deckblatt.

► Die Antragsformulare für die Verlängerung der Privatpilotenlizenz gemäß JAR-FCL gibt es zu Herunterladen auf den Internetseiten des Luftfahrt-Bundesamtes (www.lba.de> Rubrik:JAR-FCL; dort auch JAR-FCL-Texte und Prüfungsprotokolle), bei einigen Landesbehörden und bei uns.

Bei der Verlängerung wird nun in jeden Fall ein neues Papier ausgestellt. Verlängert wird in jedem Fall nach den JAR-FCL-Bedingungen. Über die Frage, ob der Verlängerungswillige die neue JAR-FCL-Lizenz erhält oder seinen deutschen Schein „behalten“ kann oder muss, entscheidet im Wesentlichen die CVFR-Berechtigung. Ist diese vorhanden (sowie eine Gesamtflugzeit von 75 Stunden auf Flugzeugen), kann die JAR-FCL-Lizenz ausgestellt werden. Eine weitere Bedingung ist die Kenntnis der für den Bewerber relevanten Bestimmungen von JAR-FCL 1 und JAR-OPS 1. Die Kenntnisnahme wird auf dem Verlängerungsschein schriftlich bestätigt.

Ist die CVFR-Berechtigung nicht vorhanden, kann nur die nationale Lizenz nach § 135 LuftPersV ausgestellt werden.

Die Möglichkeit, die CVFR-Berechtigung nachträglich zu erwerben und so auch später noch auf den JAR-FCL-Schein umzusteigen, bleibt bestehen. Andererseits gibt es auch mit CVFR-Berechtigung keinen Zwangsübergang zum JAR-FCL-Schein.

Die Rechte aus dem PPL-A „alt“ bleiben bestehen; die Verlängerungsbedingungen richten sich jedoch nach den neuen Vorschriften.

Als Flugzeit gilt jetzt die so genannte Blockzeit, also die Zeit zwischen Anrollen und Abstellen des Triebwerks. Diese Zeit in das persönliche Flugbuch einzutragen.

Zu beachten sind die feinen Unterschiede bei der Gültigkeit: Die JAR-FCL-Lizenz ist allgemein 5 Jahre gültig; die Klassenberechtigung, z.B. für Flugzeuge bis 2000 kg Abflugmasse, gilt nur 24 Monate.

Die Lizenz wird zwar unbefristet erteilt, die Rechte dürfen aber nur wahrgenommen werden, wenn die Verlängerungskriterien innerhalb der vorangegangenen 24 Monate erfüllt wurden (§ 41 LuftPersV). Hier gibt es also keinen festen Ablauftermin, sondern der Pilot hat vor jedem Start rückwärts zu rechnen. An dieser Stelle ist mehr als früher die Eigenverantwortlichkeit der Piloten gefragt. Dies trifft auch für den Gang zum Arzt zu. Abhängig vom Alter;
bis 30 alle fünf Jahre,
bis 50 alle zwei Jahre,
darüber jährlich.

Die Information der scheinenausstellenden Behörde erfolgt durch den Doktor.

Was ist der „Übungsflug“?

Eine der auffälligsten Neuerungen bei dem praktischen Teil der Erhaltungs-/Verlängerungsbedingungen ist der „Übungsflug“.

JAR-FCL 1.245 © Buchstabe ii verlangt von jedem Privatpiloten innerhalb von zwölf Monaten vor Ablauf der Gültigkeitsdauer einen Übungsflug von „mindestens einer Stunde Dauer mit einem FI(A) oder CR(I)“.

Dieser Übungsflug ist inhaltlich nicht näher definiert.

Manch ein Fluglehrer favorisiert die vorhandene Befragung des Kandidaten nach dessen eigener Einschätzung seiner fliegerischen Schwachstellen, um gezielt daran arbeiten zu können.

Zu einem seriös abgenommenen Übungsflug gehört in jedem Fall eine Vor- und eine Nachbesprechung.

Es gilt, dass der Flug „mindestens“ eine Stunde dauern muss und somit auch länger ausfallen darf.

Die Forderung nach dem Übungsflug hat zur Folge, dass sich nun auch solche Lizenzinhaber der Trainingsstunde stellen müssen, die zuletzt vor langer Zeit einen Fluglehrer auf dem Sitz neben sich hatten.

Ein „Durchfallen“ ist bei dem Übungsflug, im Gegensatz zu der „Befähigungsüberprüfung“ nicht vorgesehen. Der Übungsflug ist in jedem Fall im Flugbuch einzutragen.

Wichtige neue Begriffe im Zusammenhang mit JAR-FCL

JAR-FCL deutsch: Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing. Das Regelwerk, das die europäisch harmonisierte Lizenzierung beschreibt, übersetzt ins Deutsche und den deutschen Gesetzen angepasst; in Kraft getreten am 1. Mai 2003.

Klasse: Zusammenfassung mehrerer Muster, die keine eigene Musterberechtigung erfordern, z. B. SEP oder Reisemotorsegler.

Klassenberechtigung: Erlaubt das Führen von Flugzeugen einer Klasse, z. B. SEP. Eine Liste der Klassen findet sich im Anhang 1 M der 1.DV zur LuftPersV.

Muster: Luftfahrzeuge desselben Grundmusters.

Musterberechtigung: Erlaubt das Führen von Flugzeugen des entsprechenden Musters. Eine Liste der Flugzeuge, für die eine M. erforderlich ist, findet sich im Anhang 1 N der 1.DV zur LuftPersV.

SEP/EKL: Single Engine Piston Aeroplane/einmotoriges Kolbenmotorflugzeug.

TMG/RMS: Touring Motor Glider/Reisemotorsegler (eigenstartfähig, nicht einklappbarer Propeller).

Übungsflug: Für die Verlängerung wird ein „mindestens einstündiger“ Übungsflug mit einem FI(A) oder einem CRI(A) verlangt. Der Flug ist inhaltlich nicht verbindlich definiert, er kann auch länger als eine Stunde dauern. Der Fluglehrer bestätigt den Flug mit den üblichen Daten im Flugbuch. Der Eintrag sollte zusätzlich einen ausdrücklichen Hinweis auf den Zweck des Fluges enthalten, z. B. „Übungsflug gem.JAR-FCL 1.245“ oder „Übungsflug gem. §4 LuftPersV CR SEP“.

Befähigungsüberprüfung: Nachweis der fliegerischen Befähigung gegenüber einem anerkannten Prüfer (Prüfungsflug): Mit diesem können die ansonsten geforderten zwölf Stunden ersetzt werden. Die Prüfung muss insgesamt erfolgreich sein. Der Prüfer kann selbst gewählt werden. Nicht zu verwechseln mit dem „Übungsflug“ (siehe unten).

CR: Class Rating=Klassenberechtigung, die in der Lizenz eingetragen wird, z. B. SEP, TMG, Wasserflugzeug.

Differenzschulung: Für den Wechsel auf andere Baureihen oder Ausführungen innerhalb der Klassen bzw. der Muster sind Differenzschulungen erforderlich. Dies gilt z. B. für den Umstieg auf Verstellpropeller innerhalb der SEP-Klasse. Die D. wird im Flugbuch vermerkt. Die Klassen und Muster sind in den Anhängen 1 M und 1 N der 1.DV zur LuftPersV aufgelistet.

Durchführungsverordnung (DV): Zur geänderten LuftPersV gibt es eine erste Durchführungsverordnung (1.DV vom 15. April 2003, veröffentlicht im Bundesanzeiger) in der die Anwendung der neuen Regularien näher erläutert wird. Wichtig sind auch die Anhänge, die unter anderem die PPL-Lehrpläne und die Zuordnung von Flugzeugmustern enthalten.

FI(A) und CRI(A): Flight Instructor und Class Rating Instructor=Lehrer für Flugausbildung und Lehrer für Klassenberechtigung, die die JAR-FCL-Kriterien erfüllen.

Fortlaufende Flugerfahrung (90-Tage-Regel): Ein Pilot darf Passagiere nur dann mitnehmen, wenn innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen (JAR-FCL 1.026) als steuernder Pilot auf einem Flugzeug

desselben Musters/derselben Klasse durchgeführt wird. Für die Fluggastbeförderung bei Nacht gilt: ein Start und eine Landung. Die LuftPersV (§ 122, Abs 2) verlangt demgegenüber zwei Starts/Landungen.