

Neue luftrechtliche Regeln



Änderungen:

- LuftVZO
- LuftPersV
- Tauglichkeitsvorschrift JAR-FCL 3



DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

Hermann-Blenk-Straße 28
38108 Braunschweig
Tel.: 05 31- 2 35 40 - 0
Fax: 05 31 - 2 35 40 - 11
E-Mail: info@daec.de
Web: www.daec.de

Neue luftrechtliche Regeln für Luftfahrer

Der Bundesrat verabschiedete am 30. März 2007 die zweite Änderungsverordnung zu den luftrechtlichen Vorschriften für Luftfahrtpersonal. Geändert werden die [Luftverkehrszulassungsordnung \(LuftVZO\)](#) und die [Verordnung über Luftfahrtpersonal \(LuftPersV\)](#). Außerdem wird damit die neue [Tauglichkeitsvorschrift nach JAR-FCL 3](#) in Kraft gesetzt.

Für die Luftsportler werden wichtige Erleichterungen umgesetzt.

Die Details aus der neuen LuftVZO:

Der Nachweis der Tauglichkeit Klasse 2 muss jetzt bei Segelflugschülern erst vor dem ersten Alleinflug vorliegen. § 24 Abs. 5 LuftVZO schreibt diese lange geforderte, praxistaugliche Regelung fest.

Piloten, denen bei einer Klasse-2-Untersuchung zunächst eine Untauglichkeit bescheinigt wurde, können sich jetzt einer Begutachtung durch einen Fliegerarzt der Klasse 1, davon gibt es über 180 in Deutschland, unterziehen. Lautet dessen Befund dann tauglich, kann der Fliegerarzt der Klasse 1 sogleich das Tauglichkeitszeugnis ausstellen (§ 24c). Der behördliche und teure Weg über die Luftfahrtlandesbehörde und das Luftfahrt-Bundesamt wurde damit aufgehoben.

Etwas Entspannung ist auch bei den Untersuchungsintervallen der Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2 eingetreten. Die Gültigkeit eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 beträgt jetzt 60 Monate bis zum vollendeten 40. Lebensjahr, 24 Monate bis zum vollendeten 60. Lebensjahr, danach 12 Monate (§ 24d Abs. 2).

Die Forderung der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG § 7) wurde eingearbeitet und damit festgelegt, dass Segelflieger, die eine Eigenstartberechtigung (Betrieb von Klapptriebwerkern) besitzen, nicht der ZÜP unterliegen. Die ZÜP nachweisen müssen die Segelflieger, die eine Klassenberechtigung für Reisemotorsegler haben oder erwerben wollen (§ 24 Abs. 5 LuftVZO).

Mit der LuftVZO wird die geänderte [Tauglichkeitsvorschrift JAR-FCL 3](#) in Kraft gesetzt. Geprägt ist diese Vorschrift vor allem durch Erleichterungen im Bereich des Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2.

1. JAR-FCL 3040 (C)

Es ist nicht mehr verpflichtend vorgeschrieben, eine Beurteilung des AMC oder AME einzuholen, wenn bestimmte Krankheiten vorlagen und die ärztliche Behandlung erfolgreich abgeschlossen wurde.

2. JAR-FCL 3340 (b) Refraktionsfehler:

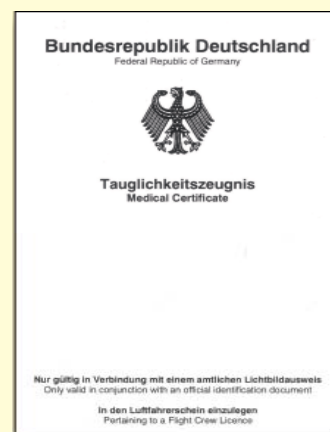
Begrenzung bei Erstuntersuchung auf +5/- 8 Dioptrien. Bei einer Wiederholungsuntersuchung gibt es damit praktisch keine Begrenzung, wenn keine Augenkrankheit vorliegt, allerdings müssen bei Sehschwächen Kontaktlinsen oder Brillen mit hoch brechendem Glas getragen werden.

3. Nicht mehr automatisch zur Untauglichkeit führen:

- Fehler beim Binocularesehen
- wenn das Gesichtsfeld beeinträchtigt ist und keine schwerwiegenden Probleme auftauchen
- Augenoperationen (z.B. Lasern)

4. Farbsehen:

- Bei VFR-Flügen am Tage wird bei beeinträchtigtem Farbsehen trotzdem auf flugtauglich plädiert.



Wichtige Erleichterungen umgesetzt

Ein zweiter Teil der Änderungen befasst sich mit den Inhalten der [LuftPersV](#).

Hier wird zunächst in § 39 klargestellt, dass man mit der Segelflugglizenz Segelflugzeuge wie solche mit Hilfstriebwerk betreiben kann. Das heißt, das Führen so genannter „Turbos“ bedarf keiner zusätzlichen Ausbildung oder Berechtigung. Selbstverständlich ist jedoch weiterhin der Besitz der eingetragenen und gültigen Startart „Eigenstart“ Pflicht (§ 40 Abs. 4) und bei Durchführung des Selbststarts erforderlich.

Für Flugschüler ist bedeutend, dass sie durch Streichung des § 128 Abs. 11, dem Zeitintervall zwischen der praktischen und theoretischen Prüfung, dem Abschluss ihrer Ausbildung etwas gelassener entgegensehen können. Sie stehen damit nicht mehr unter dem Druck, innerhalb von zwölf Monaten nach bestandener Theorieprüfung zur praktischen Prüfung antreten zu müssen. Erst nach 24 Monaten müssen sie die Theorieprüfung wiederholen.

Für Fluglehrer wurde der Begriff „ausreichende Flugerfahrung“ in § 96 Abs. 2 neu definiert, in dem 20 Stunden Flugerfahrung in der Klasse oder auf einem Muster gefordert werden, ehe ein Fluglehrer auf dem entsprechenden Luftfahrzeug ausbilden darf. Wichtig dabei: Bei Segelflugzeugen und Reisemotorseglern wird nicht nach Mustern unterschieden, das heißt, alle Segelflugzeuge und Reisemotorsegler sind ein Muster innerhalb ihrer Klasse.

Im § 96 Abs. 3, der sich mit den auszubildenden Berechtigungen befasst, wird eine Überprüfung gefordert, wenn die Behörden Bedenken an der ausreichenden Flugerfahrung des Fluglehrers haben. Aber woher soll sie die Bedenken haben, wenn kein Nachweis, zum Beispiel der Kunstflugerfahrung, gegenüber der Behörde gefordert ist? Bleibt nur die Anzeige, von wem auch immer.

In die LuftPersV ist jetzt die Regel aus JAR-FCL für die Fluglehrerfortbildung im § 96 Abs. 4 neu aufgenommen. Der Nachweis einer Fluglehrerfortbildung kann im Laufe der Gültigkeit der

Lehrberechtigung erbracht werden. Bisher geschah das im Zeitraum der letzten zwölf Monate vor Ablauf der Gültigkeit.

Für die Segelflieger, die eine Klassenberechtigung Reisemotorsegler besitzen, ist interessant, dass sie auch mit ihrer Grundlizenz Segelflugzeugführer die CVFR-Berechtigung und Nachtflugberechtigung erwerben können. Ebenfalls ist für diese Piloten möglich, die Flugzeit als Blockzeit (§ 120) zu dokumentieren. Diese ist wie folgt definiert: „Zeit des Herausrollens aus der Parkposition zum Zwecke des Fluges bis zum WiederHereinrollen in die Abstellposition.“

Der in den deutschen Lizenzen eingetragene verwirrende Satz „Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, in der Bundesrepublik Deutschland eingetragene Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen.“ wurde ersatzlos gestrichen (Muster Feld IX). Somit ersparen sich die Luftfahrer, die im Ausland Luftfahrzeuge chartern wollen, sinnlose Fachdiskussionen.

Insgesamt gesehen hat diese Änderung viele Verbesserungen für den Luftsport und insbesondere für den Segelflug gebracht.

Die deutsche Segelflugglizenz, ICAO-konform, zeitlos gültig, und die Möglichkeit, den Betrieb motorisierter Segelflugzeuge und Reisemotorsegler zu integrieren, ist eine Lizenz, um die die deutschen Segelflieger international beneidet werden.



Ein besonderer Dank an die Fachgremien und das BMVBS LR-24, die hieran mitgewirkt haben.

2. Änderungsverordnung luftrechtlicher Vorschriften

-wesentliche Inhalte der Änderungen in Kurzform-

Änderungen der LuftVZO und JAR-FCL 3 deutsch bez. der Fliegertauglichkeit:

§ 24 (5): Das Tauglichkeitszeugnis für Segelflugschüler hat spätestens vor dem ersten Alleinflug der Ausbildungseinrichtung vorzuliegen.

§24b (4): Keine Übermittlung von Einzelbefunden mehr, nur noch Tatsache der Nichttauglichkeit.

§24c: Die Überprüfung der Tauglichkeit kann vom Bewerber direkt beim AMC oder AME Klasse 1 beantragt werden. Diese können Fachärzte hinzuziehen. Sie stellen das Tauglichkeitszeugnis selber aus (die Luftfahrtbehörden sind nur bei Bedenken unmittelbar mit eingebunden).

§24d (2): Gültigkeit des Tauglichkeitszeugnisses Klasse 2:
60 Monate bis 40 Jahre, 24 Monate bis 60 Jahre, danach 12 Monate.

§24d (4): Einschränkungen und Beschränkungen werden direkt vom AMC oder AME eingetragen und fortgeschrieben (nicht mehr zuständige Stelle).

§24e (7): Medizinische Befunde sind auf Anforderung in anonymisierter Form an die zuständige Stelle zu übermitteln.

JAR-FCL 3 Erleichterungen in den Anforderungen des Klasse 2 Medical

1. JAR-FCL 3.040 (C):

Es muss nicht mehr verpflichtend vorgeschrieben eine Beurteilung des AMC oder AME eingeholt werden, wenn bestimmte Krankheiten vorliegen.

2. JAR-FCL 3340 (b) Refraktionsfehler:

Begrenzung bei Erstuntersuchung auf +5/-8 Dioptrien. Bei Wiederholung praktisch keine Grenze, wenn keine Augenkrankheit vorliegt. Allerdings müssen dann Kontaktlinsen oder Brille mit hochbrechendem Glas getragen werden.

3. Nicht mehr automatisch Untauglich bei zukünftiger negativer Beurteilung von: Binocularsehen, beeinträchtigtem Gesichtsfeld, Untauglichkeit bei Augenoperationen, Farbsehen auch ohne Signaltest, für VFR am Tage.

LuftVZO/JAR-FCL 3:

- Erleichterungen zum Medical, insbesondere der Klasse 2.

- Einarbeitung der Forderungen der ZÜP als Voraussetzung für die Ausbildung, aber auch gleichzeitig Klargestellung, dass Piloten, die Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerk betreiben, nicht der ZÜP bedürfen.

- Mindestuntersuchungsanzahlen von Fliegerärzten entfallen.

LuftPersV:

- Klarstellung, dass Segelflugzeuge und Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerk gleichgestellt sind.

- Berechtigungen CFVR und Nachtflug werden für LuftPersV-Lizenzen offiziell wieder eingeführt (auch für die Klassenberechtigung Reisemotorsegler in der Segelfluglizenz).

- Der Absatz 11 im § 128, nach dem Flugschüler 12 Monate nach bestandener Theorieprüfung zur praktischen Prüfung antreten müssen, wird aufgehoben.

- In § 96 Abs. 2 wird ausreichende Flugerfahrung mit 20 Flugstunden nach Erwerb der Klassen oder Musterberechtigung definiert.

- In § 96 Abs. 3 wird eine Überprüfung gefordert, wenn die Behörde Bedenken bei nicht ausreichender Flugerfahrung des Fluglehrers hat.

- Fluglehrerfortbildung im Laufe der Gültigkeit gefordert (vorher in den letzten 12 Monaten vor Ablauf).

- Definition der anrechenbaren Flugzeit als Blockzeit.

INFO:

Deutscher Aero Club e.V. - Referat Segelflug, Detlev Graupner

Tel. 0531/23540-52, Fax. 0531/23540-11

E-Mail: d.graupner@daec.de