

REGELBUCH SEGELFLUG

Teil-SFCL - Lizenzen

Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 mit Anhang III
ergänzt durch die
Durchführungsverordnung (EU) 2020/358

Fragen und Antworten



DEUTSCHER
AERO CLUB

BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG/MOTORSEGELFLUG

**REFERAT AUSBILDUNG/LIZENZEN
REFERAT EUROPA**



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Einleitung. | 3 |
| 1: Allgemeine Fragen... .. | 4 |
| 2: Medical und LAPL (S) | 6 |
| 3: Berechtigungen | 7 |
| 4: Corona-Krise / Verlängerungen.... | 8 |
| 5: SPL-Ausbildung... .. | 9 |
| 6: Reisemotorsegler - TMG | 11 |
| 7: Startarten.. .. | 16 |
| 8: Fortlaufende Flugerfahrung.... | 17 |
| 9: Passagiere und 90-Tage-Regelung | 18 |
| 10: Kunstflug | 21 |
| 11: Wolkenflug... .. | 22 |
| 12: Segelflugehrer FI(S) | 23 |
| Autorenteam. | 27 |

COPYRIGHT VERMERK

Der Druck und die Vervielfältigung des vollständigen und unveränderten Werks sind erlaubt und ausdrücklich erwünscht. Die nicht exklusive Veröffentlichung dieses Werks oder Teile daraus sind in Absprache mit der Bundeskommission Segelflug möglich. Hierbei muss die Quelle für den Leser leicht erkennbar sein.

DISCLAIMER

Diese FAQ sind eine Hilfestellung für das Verständnis des Sailplane Rule Books. Trotz sorgfältiger Aufarbeitung haften wir nicht für Fehler und abweichende Interpretationen, außer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Autorenteam. Verbindlich ist der englische Text der jeweiligen Durchführungsverordnung. Verbesserungswünsche nehmen wir gerne zur Prüfung entgegen.



Sailplane Rule Book / Regelbuch Segelflug

FAQ / Häufig gestellte Fragen

Einleitung

In den vergangenen drei Jahren erarbeitete die Arbeitsgruppe RMT.0701¹ aus Vertretern der EASA, nationaler Behörden, verschiedener Verbände sowie der European Gliding Union den neuen Teil-SFCL² im Rahmen des Sailplane Rule Book. Dieser Teil ist nunmehr ab dem 8.4.2020 von allen Segelfliegern in Deutschland unmittelbar anzuwenden. Ziel des Unterfangens waren die Vereinfachung und Anpassung der allgemeinen Lizenzierungsvorschriften (FCL) an die besonderen Bedürfnisse und Risiken des Segelfluges. Bedürfnisse und Risiken des Segelfluges sind mit denen der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt nicht immer vergleichbar.

Bereits seit Juli 2019 sind die neuen Segelflug-Betriebsvorschriften mit dem Teil-SAO im Rahmen des Sailplane Rule Books anzuwenden. Parallel entwickelten auch die Ballonfahrer ein entsprechendes Balloon Rule Book, das in Deutschland ebenfalls ab dem 8.4.2020 anzuwenden ist. Die meisten anderen Länder Europas haben die Anwendbarkeit zunächst ausgesetzt und auf den 8.4.2021 verschoben (sog. Opt-Out), besonders wenn dort die allgemeinen EU-FCL aufgrund der Opt-Outs ohnehin noch nicht anzuwenden sind.

Sowohl im Teil-SAO als auch im Teil-SFCL konnten sich die Segelflieger nicht mit allen Vorstellungen durchsetzen. Wichtig und verständlich ist, dass jede Änderung für den Segelflug auch in das Gesamtgefüge der europäischen Luftverkehrsvorschriften und zum ICAO-Gefüge der Lizenzen passen muss. Im gegenseitigen Geben und Nehmen konnten einige wichtige Vorteile erreicht werden, die jedoch in Teilbereichen mit neuen Pflichten verbunden sind. Deshalb ist es so wichtig, dass sich jeder Segelflieger intensiv mit den für ihn relevanten neuen Vorschriften auseinandersetzt. Mit der Bundeskommission Segelflug und dem aerokurier haben wir vereinbart, dass dieser Beitrag zum Teil gleichlautend in verschiedenen Medien veröffentlicht wird. Mit den nun folgenden FAQ erläutern wir die wichtigsten Änderungen und häufigsten Fragen, die zum Teil-SFCL gestellt werden.

¹ RMT = Rule Making Task (Arbeitsgruppe mit dem Ziel, Rechtsvorschriften zu entwerfen)

² SFCL = Sailplane Flight Crew Licensing (Lizenzierung der Segelflug-Besatzung)



1: Allgemeine Fragen



1.1: Wo kann man die neuen Rechtsvorschriften nachlesen?

Auf der Webseite <https://eur-lex.europa.eu/> findet man alle europäischen Verordnungen, auch in deutscher Sprache. Dort gibt man die entsprechende Verordnungs-Nummer in die Stichwortsuche ein, z. B. „2020/358“ = Durchführungsverordnung (EU) 2020/358, die den neuen Teil-SFCL enthält.

Diese Durchführungsverordnung (DVO) ergänzt die DVO (EU) 2018/1976, die bereits den seit 2019 gültigen Teil-SAO (Anhang II) enthält. Der Teil-SFCL findet sich daher auch als Anhang III in der konsolidierten Fassung. Anhang I enthält die für alle Teile gültigen Begriffsbestimmungen.

Auf den Webseiten der EASA – www.easa.europa.eu - werden alle AMC und GM veröffentlicht, allerdings nur in englischer Sprache. Ferner werden dort die Verordnungen, auch in konsolidierten Fassungen, durch Verlinkung auf die <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html> Seiten in allen Amtssprachen veröffentlicht, sowie die „Easy-Access“-Versionen, die es allerdings nur in Englisch gibt. Die Easy-Access-Ausgaben enthalten den konsolidierten Verordnungstext sowie die AMC und GM in übersichtlicher Form mit einem Inhaltsverzeichnis.

Für den Teil-SFCL standen zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe sowohl die konsolidierte Fassung als auch die Easy-Access-Version noch aus (Stand 28.03.2020).

Und hier die direkten Links:

- Deutsche Fassung der DVO (EU) 2020/358 einschließlich Teil-SFCL:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0358&from=DE>

- AMC und GM zum Teil-SFCL:

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/AMC%20%26%20GM%20to%20Part-SFCL%20—%20Issue%201.pdf>





1.2: Können Sie die grundlegenden Veränderungen zusammenfassen, auf die wir uns zum Thema Ausbildung und Lizenzen einstellen müssen?

Hier ein Überblick über die wichtigsten Vorteile und Veränderungen. Detailfragen werden in den nachfolgenden FAQ angesprochen (Vorteile = grün, Mehraufwände = rot).

- **Alle bisherigen Lizenzen (SPL und LAPL(S)) und Berechtigungen bleiben gültig.**
- **Die bisherige Ausbildung wird anerkannt.**
- **Künftig wird nur noch die vollwertige SPL ausgestellt.**
- **Die bisherigen LAPL-Vorteile können über das LAPL-Medical weiter genutzt werden.**
- **Künftig ist das „LAPL-Tauglichkeitszeugnis“ für alle Segelfluglizenzen ausreichend, auch für Segelfluglehrer.**
- **Eine erleichterte Basis-Kunstflugausbildung wird eingeführt.**
- **Bei Flügen in der Platzrunde können die persönlichen Dokumente am Startplatz bleiben.**
- **Die Schulung vom Fußgänger zum SPL-TMG-Piloten wird ermöglicht.**
- **Eigenstarter und TMG-Piloten erhalten erleichterte Bedingungen zur fortlaufenden Flugerfahrung.**
- **Für Segelfluglehrer fällt die Kompetenzbeurteilung durch Prüfer weg. Stattdessen muss er seine Schulungsfertigkeiten gegenüber einem vom Ausbildungsleiter der ATO/DTO bestimmten qualifizierten Fluglehrer (FI(S)) demonstrieren. Die ATO's und DTO's müssen also zunächst qualifizierte Fluglehrer (FI(S)) bestimmen.**
- **Beförderung von Fluggästen: Gastflüge dürfen grundsätzlich erst dann durchgeführt werden, wenn der Pilot mind. 10 h oder 30 Starts und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen nach Scheinerhalt nachweisen kann. Zusätzlich ist im Rahmen eines Schulungsfluges mit Segelfluglehrer die erforderliche Kompetenz zur Beförderung von Fluggästen nachzuweisen.**



2: Medical und LAPL(S)



2.1: Ich habe eine LAPL(S). Muss ich diese ab dem 8.4.2020 in eine SPL nach dem neuen Teil-SFCL umschreiben lassen?

Nein. Alle Segelflugglizenzen, die vor dem 8.4.2020 ausgestellt wurden, bleiben auch nach diesem Stichtag gültig. Die LAPL(S) entspricht ab dem 8.4.2020 der SPL, da es nach dem neuen Recht keine Unterscheidung von SPL und LAPL(S) mehr geben wird.

Sobald das Lizenzpapier neu ausgestellt wird, wird die LAPL(S) automatisch in eine neue SPL umgewandelt. Eine Neuausstellung kann aus verwaltungstechnischen Gründen erforderlich sein oder auf Antrag des Lizenzinhabers erfolgen.

Art. 3b Absatz 1 DVO (EU) 2018/1976 in der Fassung der DVO (EU) 2020/358



2.2: Ich bin Inhaber einer LAPL(S). Mein Fliegerarzt stellt mir nur ein LAPL-Medical aus. Ein Klasse-2-Medical nach ICAO-Standard habe ich nicht. Was passiert, wenn meine LAPL(S) in eine neue SPL umgeschrieben wird?

Ein gültiges LAPL-Medical ist ab dem 8.4.2020 innerhalb der EU auch für den SPL-Inhaber ausreichend. Das gilt auch für alle Nicht-EU-Staaten, welche die europäischen Lizenzen anerkennen.

*Art. 3a Absatz 1 DVO (EU) 2018/1976 in der Fassung der DVO (EU) 2020/358
DVO (EU) 1178/2011 Anhang IV: Teil-MED*



2.3: Ich bin Inhaber einer SPL mit Fluglehrer-Berechtigung (FI(S)). Mein Medical Klasse 2 gilt bis zum 7.4.2020, das LAPL-Tauglichkeitszeugnis jedoch bis zum 7.4.2021. Muss ich mein Medical erneuern, um ab dem 8.4.2020 weiterschulen zu dürfen?

Nein. Solange die LAPL-Gültigkeit des Medicals andauert, kann weiter geschult werden. Das ist der große Vorteil: Ab dem 8.4.2020 brauchen Segelfluglehrer wie alle Segelflieger nur noch ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis für ihre Tätigkeit innerhalb der EU. Sie brauchen deshalb ggf. nur noch in größeren Zeitabständen zum Fliegerarzt. Natürlich müssen auch alle sonstigen Voraussetzungen zum Schulen und zur Inübunghaltung erfüllt sein. Die LAPL-Gültigkeit des Medicals ist auch in denjenigen Nicht-EU-Staaten ausreichend, welche die europäischen Lizenzen anerkennen.

Übrigens hat das LBA in dem von Ihnen geschilderten Fall auch die Klasse-2-Tauglichkeit um vier Monate verlängert (siehe auch Abschnitt 4: Corona-Krise / Verlängerungen).

Art. 3a Absatz 1 DVO (EU) 2018/1976 / Anhang IV Teil-MED (DVO (EU) 1178/2011)



3: Berechtigungen



3.1: Welche Berechtigungen werden künftig in das persönliche Flugbuch des SPL-Inhabers eingetragen?

Zunächst einmal bleiben alle in den FCL-Lizenzen eingetragenen Rechte gültig. Sie müssen nicht in das Flugbuch übertragen werden, da sie in der Lizenz eingetragen sind. Zukünftig werden folgende Berechtigungen vom Ausbildungsleiter der ATO/DTO direkt im Flugbuch eingetragen und bestätigt. Damit sind diese Berechtigungen gültig. Dabei geht es um folgende Berechtigungen:

- die Startarten (Winde, F-Schlepp, Eigenstart etc.), *SFCL.155*
- die Kunstflugberechtigung (Basis- oder Fortgeschrittenenrechte), *SFCL.200*
- die Wolkenflugberechtigung, *SFCL.215*
- die Passagierberechtigung, *SFCL.115*

Der erfolgreiche Abschluss der Ausbildung der Schleppberechtigung für SPL+TMG-Piloten, die Segelflugzeuge oder Banner schleppen (*SFCL.205*), wird zwar auch ins Flugbuch eingetragen, aber die Behörde muss diese Berechtigung zusätzlich in die Lizenz des Piloten eintragen.

Alle anderen Berechtigungen werden, nach erfolgreichem Abschluss, auf Antrag durch die Landesluftfahrtbehörde in die Lizenz eingetragen.



3.2: Ich habe eine SPL mit Berechtigungen zu den Startarten Winde und F-Schlepp. Nun habe ich gelesen, dass die Berechtigungen künftig in das persönliche Flugbuch eingetragen werden. Muss ich bei Neuausstellung einer Lizenz alle meine Berechtigungen in mein Flugbuch eintragen lassen?

Nein. Bei Neuausstellung werden auch alle Berechtigungen aus der bisherigen FCL-Lizenz in die neue SFCL-Lizenz übertragen. Nur wenn ein Lizenzinhaber ab dem 8.4.2020 eine neue Berechtigung erwirbt (z. B. Kunstflug) wird diese neue Berechtigung in das Flugbuch eingetragen. Wir müssen also nicht alle bereits vorhandenen Berechtigungen ins Flugbuch übertragen. Künftig müssen wir nicht jedes Mal die Luftfahrtbehörde um Neuausstellung des Lizenzpapiers bitten, wenn eine neue Berechtigung erworben wird.

Art. 3b Absatz 2 DVO (EU) 2018/1976 in der Fassung der DVO (EU) 2020/358



3.3: Wie kann man die bestehenden Berechtigungen, die im Flugbuch eingetragen sind, nachweisen, wenn das Flugbuch voll ist und ein Neues angefangen worden ist?

Um die Berechtigungen nachweisen zu können, sollte der SPL-Inhaber Kopien (Papierform oder in elektronischer Form) mit sich führen. Man kann aber auch die Berechtigungen auf der ersten Seite des neuen Flugbuches übertragen und von einem Fluglehrer bestätigen lassen.



4: Corona-Krise / Verlängerungen



4.1: Mein Medical läuft am 15.04.2020 ab. Es besteht nur die Einschränkung, dass ich eine Brille tragen muss (VDL). Ich hatte gehört, dass sich AOPA und DAeC für eine Verlängerung aller Berechtigungen wegen der Corona-Krise eingesetzt hatten. Gilt das auch für mein Medical und wenn ja, was muss ich tun?

Das LBA hat mit Allgemeinverfügung vom 23.03.2020 die Gültigkeit aller Tauglichkeitszeugnisse Klasse 1, Klasse 2 und LAPL, die der Aufsicht des LBA unterliegen und zwischen dem 31.03.2020 und dem 31.07.2020 ablaufen, pauschal um jeweils vier Monate verlängert, sofern keine Einschränkungen (außer VML, VNL und VDL) bestehen.

In Ihrem Fall besteht nur die Einschränkung „VDL“ (Sehhilfe ist vorgeschrieben). Daher verlängert sich die Gültigkeit Ihres Medicals über den 15.04.2020 hinaus automatisch um vier Monate, also bis zum 15.08.2020. Diese Verlängerung gilt automatisch. Sie müssen dafür nichts tun.

Allgemeinverfügung des LBA vom 23.03.2020 über die Verlängerung der Gültigkeit von Berechtigungen, Zertifikaten und Eintragungen gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 angesichts der Corona Pandemie



4.2: Wegen der Corona-Krise konnte ich meine Flugstunden nicht durchführen und meine Berechtigungen sind abgelaufen. Gibt es hierzu Ausnahmen? Schließlich haben viele Piloten nur deshalb nicht ausreichend Starts oder Flugstunden als PIC, weil sie zu Saisonbeginn nicht fliegen konnten. Müssen diese nachgeschult werden oder gar eine Befähigungsüberprüfung ablegen?

Der DAeC engagierte sich gemeinsam mit der AOPA und anderen Verbänden in einer Initiative zur pauschalen Verlängerung aller Berechtigungen. Daraufhin haben die Landesluftfahrtbehörden eine Allgemeinverfügungen zur pauschalen Verlängerung u. a. folgende Zeiträume und Fristen getroffen:

- Gültigkeitszeiträume für Empfehlungen einer ATO/DTO
- Gültigkeitszeiträume der Theorieprüfung
- Gültigkeit von Lehr- und Prüferberechtigungen
- Ausübungsvoraussetzungen für die Rechte für Segelflugzeuge, Motorsegler und Reisemotorsegler
- Ausübungsvoraussetzungen für die Rechte zum Schleppen von Bannern oder Segelflugzeugen
- Ausübungsvoraussetzungen für die Rechte für Wolkenflug

Bitte informieren Sie sich auf den Webseiten Ihrer Landesluftfahrtbehörde.



5: SPL-Ausbildung



5.1: Ich möchte die Ausbildung beginnen, ab welchem Alter ist dies möglich?

Es gibt keine Altersbeschränkung für den Beginn der Ausbildung. Der erste Alleinflug darf jedoch erst mit 14 Jahren erfolgen und für den Erwerb der SPL muss der Schüler 16 Jahre alt sein.

SFCL.120 SPL und SFCL.125 SPL



5.2: Was ist neu bei den Ausbildungszeiten?

Es bleiben die mindestens 15 Stunden Gesamtflugzeit in der Ausbildung erhalten, sowie die Minimumzeit von 10 Stunden mit Segelfluglehrer, mindestens 2 Stunden Alleinflug unter Aufsicht und mindesten 45 Starts und Landungen.

Es wird aber unterschieden, ob die angestrebte Lizenz nur zum Fliegen „reiner Segelflugzeuge“³ (d. h. nicht TMG) berechtigt bzw. auch oder ausschließlich TMG-Rechte umfasst. Dann sind in den 15 Stunden Gesamtflugzeit, die Zeiten zu berücksichtigen, die sich aus der folgenden Frage sowie dem gesonderten Abschnitt 6 (Reisemotorsegler - TMG) dieser FAQ ergeben.

SFCL.130 SPL (a) (2)



5.3: Ich möchte zum Segelflieger ohne TMG-Rechte geschult werden. Wie kann die Mindest-Gesamtflugzeit von 15 Stunden aufgeteilt werden?

Es müssen in den 15 Stunden Gesamtflugzeit enthalten sein: mindestens 7 Stunden auf reinen Segelflugzeugen (kein TMG), davon mindesten 3 Stunden mit Segelfluglehrer an Bord.

Die restlichen 8 Stunden können allerdings optional auch auf TMG erfolgen. Diese bis zu 8 Stunden reine „Segelflugausbildung“ in einem TMG können sogar mit reinen Segelfluglehrern mit TMG-Berechtigung aber nicht notwendig mit TMG-Lehrberechtigung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Ausbilder den Pilotensitz besetzt, von dem aus alle PIC-Funktionen ausgeführt werden können.

Nach wie vor ist Bestandteil der Segelflugausbildung: ein Allein-Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM), oder ein Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (55 NM), der optional auch in einem TMG absolviert werden kann.

SFCL.130 SPL (a) (2) (iv); GM1 SFCL.130 (a) (2) (iv)

³ Zum besseren Verständnis bezeichnet „reines Segelflugzeug“ in diesen FAQ ein Segelflugzeug ohne feststehenden Motor. Es kann sich um ein motorloses oder um ein Segelflugzeug mit Klapptriebwerk handeln, ist jedoch kein TMG. Der Begriff stammt nicht aus dem Teil-SFCL.





5.4: Ich bin Inhaber einer PPL(A) oder PPL(H) und möchte gerne die Segelflugausbildung zum Erwerb der SPL machen. Werden hier Stunden bzw. Starts und Landungen anerkannt?

Antragstellern, die Inhaber einer Pilotenlizenz für eine andere Kategorie von Luftfahrzeugen sind (ausgenommen eine Ballonpilotenlizenz), werden 10% der Gesamtflugzeit als PIC auf diesen Luftfahrzeugen, jedoch höchstens sieben Stunden, angerechnet.

Von den insgesamt mindestens 45 erforderlichen Starts und Landungen dürfen höchstens 10 Starts und Landungen auf anderen Luftfahrzeugkategorien angerechnet werden.

SFCL.130 SPL (b)



5.5: Kann ich mich jederzeit zur Theorieprüfung anmelden? Wie lange ist meine Theorieprüfung gültig?

Zunächst muss die ATO/DTO eine Empfehlung aussprechen, dass Sie für die Theorieprüfung geeignet sind. Diese Empfehlung ist 12 Monate gültig. Sie müssen daher innerhalb von 12 Monaten ab dem Datum der Empfehlung mindestens eine Theorieprüfung (1 Prüfungsfach) abschließen. Alle Theorieprüfungen (alle Fächer) müssen innerhalb von 18 Monaten abgeschlossen sein. Es sind für jedes Theorieprüfungsfach maximal 4 Versuche möglich. Werden nicht alle Theorieprüfungen innerhalb von 18 Monaten erfolgreich abgeschlossen, müssen alle Theorieprüfungen (alle Fächer) wiederholt werden.

Die in allen Prüfungsfächern vollständig bestandenen Theorieprüfungen werden zur praktischen Prüfung benötigt und sind gerechnet ab dem Abschluss der letzten Theorieprüfung 24 Monate gültig.

SFCL.135 SPL



5.6: Ich habe bereits am 1.11.2019 die theoretische SPL-Prüfung vollständig nach den alten FCL-Regelungen absolviert. Bis auf den Allein-Überlandflug habe ich alle Abschnitte des Ausbildungsnachweises vollständig erfüllt (Theorie und Praxis). Meine praktische Prüfung kann ich erst während der Saison 2020 nach dem 8.4.2020 nach dem neuen Teil-SFCL machen. Muss ich die Theorieprüfung oder gar Teile der Ausbildung wiederholen?

Nein. Die bereits nach den FCL-Regelungen absolvierte Ausbildung bleibt gültig. Wie gehabt bleibt auch die Theorieprüfung gültig, sofern die praktische Prüfung innerhalb von 24 Monaten nach erfolgreichem Abschluss der Theorieprüfung abgeschlossen wird. Der Wechsel von den FCL-Regelungen zum neuen Teil-SFCL hat also auf die Gültigkeit abgeschlossener Ausbildungsteile und Prüfungen keinen Einfluss.

SFCL.135 SPL (d)

Art. 3c DVO (EU) 2018/1976 in der Fassung der DVO (EU) 2020/358



6: Reisemotorsegler - TMG



6.1: Ich möchte zum TMG-Piloten geschult werden. Wie wird die Mindest-Gesamtflugzeit von 15 Stunden aufgeteilt?

Es müssen in den 15 Stunden Gesamtflugzeit enthalten sein: mindestens 6 Stunden auf TMG, davon mindestens 4 Stunden mit TMG-Segelfluglehrer an Bord.

Ein Allein-Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM) in einem TMG, bei dem eine vollständige Landung bis zum Stillstand auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt werden muss.

SFCL.130 SPL (a) (2) (v)

Ausbildung SPL Übersicht

Wir unterscheiden 3 Ausbildungswege:

- 1: Reiner Segelflug (SPL ohne TMG)
- 2: Segelflug mit TMG-Rechten (SPL nur TMG)
- 3: Reiner Segelflug mit TMG-Rechten (SPL mit TMG)

| | Ausbildung-SPL | | |
|--|-------------------------|------------------------|------------------------|
| | Segelflug (ohne TMG) | Segelflug (nur TMG) | Segelflug (mit TMG) |
| Gesamtflugzeit 15:00 h | ● | ● | ● |
| davon 10:00h mit FI(S) an Bord | ● | ● | ● |
| davon 2:00h Alleinflugzeit | ● | ● | ● |
| mind. 45 Starts/Landungen | ● | ● | ● |
| mind. 07:00h auf Segelflugzeugen (ohne TMG) darin enthalten mind. 03:00h mit FI(S) an Bord | ● | | ● |
| mind. 8:00h weitere Flugstunden allein oder mit FI(S) an Bord, optional auch auf TMG möglich | ● | | |
| 50 km Allein-Überlandflug oder 100 km Überlandflug mit FI(S) an Bord, optional auch auf TMG möglich | ● | | ● |
| FI(S) benötigt keine TMG Ausbildungsrechte, jedoch TMG-Rechte soweit Ausbildung auf TMG | ● | | |
| mind. 6:00h auf TMG darin enthalten: mind. 4 Stunden mit FI(S) an Bord | | ● | ● |
| restliche 2:00h allein oder mit FI(S) an Bord auf TMG oder Segelflugzeug | | | ● |
| restliche 9:00h allein oder mit FI(S) an Bord | | ● | ● |
| 80 NM Solo mit einer Landung auf fremden Flugplatz | | ● | ● |
| FI(S) benötigt Lehrberechtigung TMG | | ● | ● |





6.2: Kann ich in einem Ausbildungsgang sowohl zum Erwerb der TMG-Rechte als auch zum Fliegen reiner Segelflugzeuge (nicht TMG) geschult werden?

Ja. Beides kann miteinander kombiniert werden. Das ist neu im Teil-SFCL. Es ist sogar möglich, schon zu Beginn der Ausbildung auf TMG geschult zu werden. Die vorstehend genannten Mindestflugzeiten müssen je Kategorie (reines Segelflugzeug und/oder TMG) eingehalten werden. Sollen die Rechte für beide Kategorien erworben werden, müssen beide Prüfungen gemacht werden. Hierdurch ergeben sich also drei Möglichkeiten, die Ausbildung abzuschließen:

- SPL: berechtigt nur zum Fliegen von reinen Segelflugzeugen (nicht TMG)
- SPL nur mit TMG-Rechten: Es dürfen anschließend nur TMG geflogen werden.
- SPL Segelflug + TMG: Es darf auf reinen Segelflugzeugen und auf TMG geflogen werden.

SFCL.145 SPL; SFCL.130 SPL

Achtung: Nach der Änderung der LuftPersV, des LuftSiG und anderer Vorschriften, die zu Redaktionsschluss dieser FAQ unmittelbar anstand, muss die ZÜP-Bescheinigung bei TMG-Schülern bereits vor dem ersten dopsitzigen Schulungsflug auf TMG vorliegen. Es reicht nicht mehr aus, die ZÜP nur beantragt zu haben. Die ATO bzw. DTO muss zudem den Beginn der Ausbildung der Luftsicherheitsbehörde anzeigen. Gleiches gilt für den Wechsel eines Flugschülers zu einer anderen ATO oder DTO.

Rundschreiben 3/2020 des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz – Fachgruppe Luftverkehr vom 27.3.2020



6.3: Kann ich die praktische Prüfung auch für TMG und sonstige Segelflugzeuge in einer Prüfung machen?

Nein. Antragsteller müssen abhängig von den angestrebten Rechten die praktische Prüfung auf einem reinen Segelflugzeug (ohne TMG) oder auf einem TMG ablegen. Hat ein Antragsteller in einem Ausbildungslehrgang sowohl die für reine Segelflugzeuge als auch für TMG erforderlichen Ausbildungsinhalte abgeschlossen, kann er zwei praktische Prüfungen ablegen: eine Prüfung auf einem reinen Segelflugzeug (kein TMG) und eine zweite Prüfung auf einem TMG. Hierdurch erwirbt er die Rechte für beide Luftfahrzeugkategorien (SPL für reine Segelflugzeuge und TMG).

SFCL.145 SPL



6.4: Gibt es noch die Möglichkeit, TMG Rechte mit vorhandenem SPL zu erwerben?

Ja. Nach wie vor kann die SPL um TMG-Rechte erweitert werden, sofern dieser bei einer ATO oder DTO die für TMG erforderliche Ausbildung absolviert hat (siehe oben). Ferner muss er die praktische Prüfung zum Nachweis eines angemessenen Niveaus praktischer Fähigkeiten auf einem TMG bestehen. Im Rahmen dieser



praktischen Prüfung muss der Antragsteller gegenüber dem Prüfer nach wie vor auch einen angemessenen Stand seiner Theoriekenntnisse in Bezug auf TMG auf den folgenden Sachgebieten nachweisen:

- Grundlagen des Fliegens,
- Betriebsverfahren,
- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde und
- Navigation.

SFCL.150 SPL; SFCL.130 SPL (a) (2) (v)



6.5: Kann man nun die TMG-Berechtigung direkt und ohne Umweg über den SPL erwerben?

Ja. Es ist möglich die Ausbildung zum SPL vollständig auf dem Reisemotorsegler (TMG) durchzuführen. In der Theorie sind die gleichen Fächer wie beim SPL erforderlich, aber mit Schwerpunkt auf dem TMG. Die Lizenzrechte werden dann auf das ausschließliche Fliegen von Reisemotorseglern beschränkt.

SFCL.130 (a)(2) (a)(1), SFCL.135(a); SFCL.150(d)



6.6: Muss ich dann auch auf dem TMG eine praktische Befähigungsüberprüfung machen?

Ja. Die Befähigungsüberprüfung wird von einem Prüfer (FE(S)) abgenommen.

SFCL.145 (b)



6.7: Was muss man tun, wenn man die reine TMG-Berechtigung auf den Segelflug (nicht TMG) erweitern möchte?

Man muss eine Flugausbildung von mind. 7h absolvieren. Davon müssen mind. 3 h mit Fluglehrer geflogen werden. Es sind weiterhin mind. 15 Starts und ein Solo-Überlandflug von mind. 50 km nachzuweisen. In der Theorie werden dann bei der Befähigungsüberprüfung mündlich die Fächer Grundlagen des Fliegens, betriebliche Regelungen, Flugplanung und Flugvorbereitung, Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse und Navigation geprüft

SFCL.150 (e); SFCL.130 (a) (2) (iv)





6.8: Welche Bedingungen muss man erfüllen, damit man von seiner TMG-Berechtigung Gebrauch machen kann?

Zuerst braucht der Pilot ein gültiges Medical (Klasse 2 oder LAPL-Medical). Rückwirkend braucht der Pilot in den letzten zwei Jahren 12h Flugzeit als PIC oder mit Fluglehrer auf TMG oder Segelflugzeugen. Davon müssen mind. 6h als PIC auf TMG geflogen worden sein. Zusätzlich müssen auf TMG noch 12 Starts und Landungen, sowie ein Übungsflug von mind. 1h mit einem Fluglehrer erbracht werden.

SFCL.160 (b) (2)



6.9: Was kann man tun, wenn die Bedingungen nicht erfüllt sind?

Die fehlenden Starts oder Stunden sind entweder mit einem Fluglehrer oder mit einem Flugauftrag unter Aufsicht eines Fluglehrers zu erfliegen. Alternative Möglichkeit: Eine Befähigungsüberprüfung.

SFCL:160 (b)(d)



6.10: Ich bin Inhaber einer LAPL(A) oder PPL(A) mit TMG-Berechtigung. Kann ich diese TMG-Berechtigung auch in meinen Segelflugschein (SPL) eintragen lassen?

Ja. SPL-Inhaber, die zugleich Motorflieger (PPL(A) oder LAPL(A)) mit Klassenberechtigung für TMG oder TMG-Rechte sind, können mit einem Antrag bei der Luftfahrtbehörde die TMG-Rechte in ihre SPL eintragen lassen. Hierzu bedürfen sie keiner weiteren TMG-Ausbildung oder Prüfung. Jedoch müssen sie zum Zeitpunkt ihres Antrags den Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung zur Ausübung ihrer TMG-Rechte genügen: mind. 12 Flugstunden als PIC einschließlich 12 Starts und Landungen, sowie mind. 1 Stunde Auffrischungsschulung.

SFCL.150 (c); FCL.140.A Anhang I (Teil-FCL) zu DVO (EU) 1178/2011



6.11: Ich bin Inhaber einer SPL mit TMG-Rechten und einer PPL(A) ohne TMG-Klassenberechtigung. Kann ich die TMG-Rechte auch in die PPL(A) übertragen?

Ja. Inhaber einer SPL+TMG können die TMG-Klassenberechtigung auch in ihre PPL(A) eintragen lassen. Gleiches gilt auch für die LAPL(A).

FCL.725 (f) Anhang I (Teil-FCL) DVO (EU) 1178/2011





6.12: Kann ich die Eigenstartberechtigung auch mit Starts auf dem TMG aufrechterhalten?

J a. Die Eigenstartberechtigung kann man mit mind. 5 Starts im Eigenstart oder jetzt neuerdings auch mit Hilfe von Starts auf TMG oder in einer Kombination von beidem aufrechterhalten werden.

SFCL.155 (c)



6.13: Darf ich mit meiner SPL mit TMG-Rechten auch Segelflugzeuge oder Banner schleppen?

J a. Für das Schleppen von Segelflugzeugen gelten folgende Voraussetzungen: Nach 30 Stunden Flugzeit als PIC und 60 Starts und Landungen auf TMG nach Erwerb der TMG-Rechte Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO begonnen werden. Dieser beinhaltet neben theoretischem Wissen auch:

- mindestens 10 Schulungsflüge, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon mindesten 5 Schulungsflüge mit Fluglehrer
- sofern der geschulte SPL-Inhaber ausschließlich TMG-Rechte hat: fünf Eingewöhnungsflüge auf einem von einem Luftfahrzeug geschleppten Segelflugzeug.

Für Bannerschlepp gelten folgende Voraussetzungen:

- 100 h Flugzeit und 200 Starts und Landungen als PIC auf TMG nach Erwerb der TMG-Rechte
- Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO

SFCL.205; SFCL.150 (d)



6.14: Gibt es auch eine Nachtflugberechtigung auf TMG?

J a. Voraussetzung ist ein Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:

- Theorieunterricht für den Flug unter VFR-Bedingungen bei Nacht,
- mindestens fünf Stunden Flugzeit auf TMG bei Nacht, darunter mindestens drei Stunden mit Fluglehrer, mit folgendem Mindestinhalt:
 - i) eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) mit Fluglehrer,
 - ii) fünf Alleinstarts und
 - iii) fünf Alleinlandungen bis zum vollständigen Stillstand.

SFCL.210



7: Startarten



7.1: Hat sich an dem Erwerb der Startmethoden etwas geändert?

Nein. Wie bisher erfolgt die Ausbildung in der jeweiligen Startart bei einem Lehrberechtigten. Die Berechtigung zur Ausübung einer Startart wird in das Flugbuch eingetragen und vom Lehrberechtigten bestätigt. Es gelten die gleichen Voraussetzungen zur Inübunghaltung, wie bisher, also mind. 5 Starts in der jeweiligen Startart innerhalb der vergangenen 24 Monate (außer Gummiseilstart – dort 2 Starts in 24 Monaten).

SFCL.155 SPL



7.2: In meiner SPL sind bisher die Startartberechtigungen Winde und F-Schlepp eingetragen. Da nun Berechtigungen ins Flugbuch eingetragen werden sollen: Muss ich bei Neuausstellung der Lizenz damit rechnen, dass die Startberechtigungen aus der Lizenz gelöscht werden? Muss ich also dafür sorgen, dass alle bisher in der Lizenz eingetragenen Berechtigungen in mein Flugbuch übertragen werden?

Nein. Weder werden die zu FCL-Zeiten schon erworbenen Berechtigungen bei Lizenzneuausstellung gelöscht, noch müssen diese in das Flugbuch übertragen werden. Nur die ab dem 8.4.2020 neu erworbenen Berechtigungen werden in das Flugbuch eingetragen. Sinn und Zweck ist es, dass nicht bei jeder neu erworbenen Berechtigung eine Neuausstellung der Lizenz erforderlich wird.

Schon bisher wurden die Berechtigungen für weitere Startarten in das Flugbuch eingetragen.



8: Fortlaufende Flugerfahrung



8.1: Wie halte ich meine Berechtigungen aufrecht? Bevor ich ins Segelflugzeug steige, welche Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung muss ich im Blick haben?

Hier gibt es mit der Einführung des Teil-SFCL die Änderung, dass die geforderten Mindestflugzeiten auch mit Segelfluglehrer geflogen werden können. Die Flüge mit FI(S) sind also in der Gesamtflugzeit enthalten.

Nach wie vor muss unterschieden werden, ob der SPL-Inhaber einen Flug mit einem reinen Segelflugzeug oder mit einem Reisemotorsegler durchführt:

Für Flüge mit Segelflugzeuge (ohne TMG) gilt:

SPL-Inhaber dürfen die mit der SPL verbundenen Rechte (ohne TMG) nur ausüben, wenn sie in den 24 Monaten vor dem geplanten Flug

- mindestens 5 Stunden Flugzeit als PIC oder mit einem Fluglehrer an Bord oder allein unter der Aufsicht eines Fluglehrers absolviert haben

und dabei auf einem reinen Segelflugzeug (ohne TMG) mindestens

- 15 Starts und
- 2 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert haben

oder wenn eine oder mehrere der vorstehenden Voraussetzungen nicht erfüllt sind

- bei einem Prüfer (FE(S)) eine Befähigungsüberprüfung auf einem Segelflugzeug (ohne TMG) abgelegt haben. Die Befähigungsüberprüfung beruht inhaltlich auf der praktischen SPL-Prüfung.

Für Flüge mit TMG gilt:

SPL-Inhaber dürfen ihre TMG-Rechte nur ausüben, wenn sie in den 24 Monaten vor dem geplanten Flug

- mindestens 12 Stunden Flugzeit als PIC oder mit einem Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Fluglehrers absolviert haben

und dabei auf TMG

- mindestens 6 Stunden Flugzeit,
- 12 Starts (take-offs) und Landungen und
- einen Schulungsflug von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem TMG-Segelfluglehrer absolviert

oder wenn eine oder mehrere der vorstehenden Voraussetzungen nicht erfüllt sind

- bei einem Prüfer eine Befähigungsüberprüfung abgelegt haben. Die Befähigungsüberprüfung beruht inhaltlich auf der praktischen TMG-Prüfung (SFCL.150(b)(2)).



SPL-Inhaber mit TMG-Rechten, die auch Inhaber einer PPL(A) oder LAPL(A) mit TMG-Klassenberechtigung sind, sind hiervon ausgenommen, sofern sie die Voraussetzungen der fortlaufenden Flugerfahrung bereits mit ihrer TMG-Klassenberechtigung (PPL(A) oder LAPL(A)) erfüllen.

SFCL.160 SPL



8.2: Kann ich meine TMG-Rechte teilweise auch mit Flugstunden auf reinen Segelflugzeugen aufrechterhalten?

Neu ist eine Erleichterung für SPL-Inhaber, die sowohl reine Segelflugzeuge als auch TMG fliegen. Für sie ist es ausreichend, wenn sie bis zu 6 von den insgesamt erforderlichen 12 Stunden auch auf reinen Segelflugzeugen nachweisen. Dann benötigen sie auf TMG nur noch 6 Stunden, 12 Starts und Landungen sowie den einstündigen Schulungsflug.

Wenn die gesamte Flugzeit innerhalb der 24 Monate nur auf TMG nachgewiesen wurde, kann der Lizenzinhaber nur auf TMG fliegen. Ansonsten müssen die Voraussetzungen für reine Segelflugzeuge (nicht TMG) gesondert nachgewiesen werden.

SFCL.160 SPL

9: Passagiere und 90-Tage-Regelung



9.1: Wann darf ich nach Erhalt meiner SPL Passagiere mitnehmen?

Schon bislang galt nach Teil-FCL und wird nunmehr auch nach Teil-SFCL gefordert: Mindestens 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen nach der Erteilung der SPL.

Achtung neu:

Zusätzlich muss der Lizenzinhaber einmalig im Rahmen eines Schulungsfluges gegenüber einem Fluglehrer nachweisen, dass er für die Beförderung von Fluggästen geeignet ist (Kompetenznachweis). Fluglehrer selbst müssen diesen Kompetenznachweis nicht erbringen.

Der Nachweis ist vom Fluglehrer im Flugbuch des Lizenzinhabers zu dokumentieren. Selbstverständlich ist die 90-Tage-Regelung nach wie vor zu beachten.

SFCL.115 SPL; SFCL.160(e)





9.2: Ich habe seit 10 Jahren eine Segelflugglizenz und habe die Bedingungen erfüllt, um Passagiere zu fliegen. Muss ich jetzt dennoch den Schulungsflug mit einem Fluglehrer machen?

Nur diejenigen Segelflieger müssen den Schulungsflug machen, die vor dem 8.4.2020 noch keine Passagierflugberechtigung nach den alten FCL-Vorschriften erworben haben. Vor dem 8.4.2020 hatte man die Passagierflugberechtigung nach 10 Flugstunden oder 30 Starts und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen nach Erteilung der SPL automatisch erworben. Alle SPL-Inhaber, die vor dem 8.4.2020 die Passagierflugberechtigung schon hatten, müssen den Schulungsflug nicht machen. Denn neben allen anderen Berechtigungen gilt auch die Passagierflugberechtigung fort, die vor dem 8.4.2020 schon bestanden hat.

SFCL.115 SPL; VO(EU)2020/358 Artikel 3b (1)



9.3: Es herrschen leider immer noch unterschiedliche Meinungen und Interpretationen dazu, ob auch der hinten mitfliegende Scheininhaber ein Fluggast ist, wenn also zwei Lizenzinhaber zusammen fliegen. Muss der vorn sitzende Scheininhaber als PIC die 90-Tage-Regelung einhalten, auch wenn sein „Mitflieger“ selbst ein Scheininhaber ist?

Ja. Der hinten sitzende von zwei Scheininhabern an Bord ist in der Regel Fluggast, sofern er nicht als Fluglehrer oder Prüfer tätig ist. Zunächst gilt der Merksatz: Es gibt immer nur ein PIC an Bord. Bei zwei Scheininhabern an Bord bestimmt der Halter, auf welchem Sitz der PIC sitzt. Sind dazu technische Bestimmungen des Herstellers im Flughandbuch festgelegt, müssen diese beachtet werden. Die meisten Halter treffen die Regelung, dass bei zwei Scheininhabern an Bord der vorne sitzende Scheininhaber der PIC ist. Das gilt natürlich nicht, wenn der hinten sitzende Scheininhaber als Fluglehrer oder Prüfer und somit als alleiniger PIC tätig ist.

Damit muss der in der Regel vorne sitzende PIC die 90-Tage-Regelung in jedem Fall einhalten. Das gilt selbst dann, wenn der mitfliegende Scheininhaber nach dem neuen Teil-SAO als „Besatzungsmitglied“ eine Aufgabe bekommt (beispielsweise die Navigation). Die 90-Tage-Regelung kann nach Auffassung der EASA nicht umgangen werden, indem der Mitflieger als „Besatzungsmitglied“ eingesetzt wird. Für vertretbar halten wir allerdings die Meinung, dass die 90-Tage-Regelung nicht für die Mitnahme eines Sicherheitspiloten erfüllt sein muss. Denn sonst hat der Scheininhaber gar keine Möglichkeit, zum Saisonbeginn eine für ihn nicht sinnhafte 90-Tage-Regelung zu erfüllen. Denn er ist ja von vornherein zur Mitnahme eines Sicherheitspiloten verpflichtet.

Die 90-Tage-Regelung muss zudem dann nicht eingehalten werden, wenn der Fluglehrer oder Prüfer den vorn sitzenden Scheininhaber schult oder prüft und somit selbst PIC ist. Es ist jedoch dringend zu empfehlen, dass auch Fluglehrer und Prüfer dafür sorgen, dass sie ausreichend in Übung sind.

SFCL.160 (e); AMC1 SFCL.160 (e); SAO.GEN.125; SAO.GEN.135





9.4: In AMC1 SFCL.160 (e) steht sinngemäß: Wenn ein Pilot einen oder mehrere Flüge mit einem Ausbilder oder Prüfer durchführen muss, um die 90-Tage-Anforderung zu erfüllen, bevor der Pilot Passagiere befördern kann, wird der Ausbilder oder Prüfer an Bord dieser Flüge nicht als Passagier betrachtet. Wenn ich als Fluglehrer andere Lizenzpiloten in der Vergangenheit überprüft habe, habe ich meine Zeiten bislang selbst als PIC-Zeit und als Fluglehrertätigkeit notiert (Überprüfungsflüge). War dies nun richtig oder falsch?

Wichtiger Hinweis: Diese Frage kann (bis auf weiteres) nicht abschließend geklärt werden

Der DAeC engagiert sich derzeit für eine baldmöglichste Klarstellung: Wir verstehen die AMC1 SFCL.160(e) so, dass jeder verantwortliche Pilot die Möglichkeit hat, einen FI/FE mitzunehmen, um selbst Flüge als PIC zu absolvieren. Bei diesen PIC-Flügen, bei denen der FI/FE also nicht in der Funktion des Fluglehrers/Prüfers ist, wird der FI/FE nicht als Gast gewertet. Solange wir keine rechtliche Sicherheit haben, ob diese Rechtsauffassung auch von den Gerichten geteilt wird, stellt es ein rechtliches Risiko dar, Flugzeiten als PIC aufzuzeichnen, bei denen ein FI oder FE an Bord war. Um den Vorwurf des Fliegens ohne Berechtigung zu vermeiden, empfiehlt sich folgende Vorgehensweise: Zuerst Überprüfungsflüge mit FI/FE machen und als DUAL-Zeit aufzeichnen, wenn der Pilot dies für sicherer hält. Dann zusätzlich die 90-Tage-Regelungen mit Alleinflügen als PIC erfüllen, bevor mit Gästen geflogen wird. Natürlich müssen auch die sonstigen Voraussetzungen für das Fliegen mit Gästen, wie die fortlaufende Flugerfahrung, die Gastflugberechtigung etc., erfüllt sein.



10: Kunstflug



10.1: Was ändert sich bei der Kunstflugberechtigung?

Die Berechtigung zum Segelkunstflug wird unterteilt in die „Kunstflug-Basisrechte“ und „Kunstflug-Fortgeschrittenenrechte“. Wer vor dem 8.4.2020 eine Berechtigung für Segelkunstflug nach dem alten FCL.800 hatte, der hat fortan automatisch die Kunstflug-Fortgeschrittenenrechte. Dies ist die vollwertige und uneingeschränkte Kunstflugberechtigung.

Dagegen berechtigen die neuen „Kunstflug-Basisrechte“ nur zu eingeschränktem Kunstflug. Die Ausbildung ist entsprechend erleichtert.

Auch die Kunstflugberechtigungen werden künftig in das Flugbuch des SPL-Inhabers eingetragen.

SFCL.200



10.2: Es gibt jetzt eine „Basis“-Kunstflugausbildung. Wie lauten die Voraussetzungen?

Die „Kunstflug-Basisrechte“ beinhalten folgende Manöver:

- 45-Grad-Steigflug und Sturzflug als Kunstflugmanöver
- positiver Looping
- Kehre in der Vertikalen
- Lazy Eight
- Trudeln

Um die Basis-Kunstflugausbildung zu beginnen, werden nach Erteilung der SPL mindestens 30 Stunden Flugzeit oder 120 Starts als PIC auf Segelflugzeugen verlangt. Die Kunstflug-Basisrechte können dann in einem Ausbildungslehrgang bei einer ATO oder DTO erworben werden, welche die Basis-Kunstflugausbildung anbietet.

SFCL.200





10.3: Die Fluglehrer in unserem Verein unterrichten das Ausleiten des Trudelns auch ohne Kunstflugberechtigung und ohne Anmeldung einer Kunstflug-Box (Flugplan). Ist dieser Flugunterricht zum Verhalten in besonderen Fällen ohne Kunstflugberechtigung und Flugplan überhaupt möglich?

In der neuen Definition zum „Kunstflug“ ist jetzt klargestellt, dass Manöver mit anormalen Fluglagen, die zur Segelflugausbildung (nicht Kunstflugausbildung) erforderlich sind, nicht als Kunstflug gelten. Somit ist auch das Trudeln zu Ausbildungszwecken kein Kunstflug, weil das Ausleiten geübt und vom Flugschüler beherrscht werden muss. Da das Trudeln in der Ausbildung vorkommt, ist es auch kein Kunstflug, wenn ein Fluglehrer mit einem Lizenzpiloten das Ausleiten aus dem Trudeln im Rahmen einer doppelsitzigen Auffrischungsschulung übt. Denn auch Lizenzpiloten müssen das Ausleiten aus dem Trudeln beherrschen und dürfen dies deshalb mit Fluglehrer an Bord im Doppelsitzer üben.

Artikel 2 Absatz 8 DVO (EU) 2018/1976

11: Wolkenflug



11.1: Ist die Wolkenflugberechtigung möglich und wie ist die Situation in Deutschland?

In Deutschland ist das betriebliche Verfahren zum Wolkenflug nicht geklärt, da der angemeldete Bedarf äußerst gering ist. Die Ausbildung und Wolkenflugbetrieb sind jedoch weiterhin möglich und müssen im Einzelfall mit der Luftfahrtbehörde abgestimmt werden.

SFCL.215



12: Segelfluglehrer FI(S)



12.1: Wird die FI(S)-Berechtigung weiter alle drei Jahre verlängert?

Nein. Die neu ausgestellten FI(S)-Berechtigungen gelten zukünftig unbegrenzt. Bei einem Flug als Segelfluglehrer müssen die Anforderungen an die fortlaufende Fluglehrer-Erfahrung rückwirkend erbracht sein.

SFCL.360 (a)



12.2: Welche Bedingungen muss ich erfüllen, damit ich die Rechte aus meiner FI(S)-Berechtigung ausüben darf?

Der Fluglehrer (FI(S)) kann seine FI(S)-Rechte nur ausüben, wenn er vor dem Schulungsflug in den vorausgegangenen drei Jahren mindestens

- eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte bei einer ATO, DTO oder zuständigen Luftfahrtbehörde und
- entweder 30 Stunden oder 60 Starts in der Flugausbildung absolviert hat.

Zusätzlich muss er in den jeweils vorausgegangenen neun Jahren den Nachweis erbringen, dass er die Befähigung hat, Flugunterricht zu erteilen. Dieser Nachweis muss nicht mehr zwingend durch eine Kompetenzbeurteilung erbracht werden. Vielmehr reicht es aus, dass der Fluglehrer seine Befähigung gegenüber einem von dem ATO- bzw. DTO-Ausbildungsleiter benannten qualifizierten Fluglehrer (FI(S)) nachweist.

SFCL.360 (a)(1), SFCL.360 (a) (2)

SFCL.315 (a) (7)



12.3: Welche Übergangsregelung gilt für die Fluglehrer (FI(S)), die noch keine neue SFCL-Lizenz ausgestellt bekommen haben? Diese haben ja in aller Regel den Befähigungsnachweis gegenüber einem von der ATO benannten qualifizierten Fluglehrer (FI(S)) noch nicht erbracht.

Alle Fluglehrer, die ihre FI(S) in ihren alten FCL-Lizenzen eingetragen haben, können bis zum Ablauf des Gültigkeitsdatums der Lehrberechtigung weiterschulen. Erst dann müssen sie die Gültigkeitsbedingungen nach neuem Recht erfüllen.

Artikel 3b (2) (c) DVO (EU) 2018/1976 in der Fassung der DVO 2020/358

Liegt die letzte Kompetenzbeurteilung oder die Fluglehrer-Prüfung selbst nicht länger als 9 Jahre zurück, ersetzt dies den nach neuem Recht vorgesehene Befähigungsnachweis.

SFCL.360 (d)





12.4: Wie wird die Auffrischungsschulung durchgeführt?

Die Auffrischungsschulung ist ein theoretisches Seminar und wird von ATO's, DTO's oder einer Luftfahrtbehörde angeboten und durchgeführt. Neu ist: Die Auffrischungsschulung für FI(S) muss nach Teil-SFCL nicht mehr zwei Tage, sondern nur noch mindestens einen Tag mit mindestens 6 Stunden dauern.

AMC1.360 (a) (1) (i) (b)



12.5: Gibt es die Regelung „2von3“ nicht mehr?

Nein. Die Auffrischungsschulung und die notwendigen Starts/Stunden müssen immer rückwirkend in den vergangenen drei Jahren erbracht sein, bevor der Fluglehrer schulen darf.

SFCL.360 (a)



12.6: Wie wird der Nachweis der Ausbildungsbefähigung erbracht? Wer darf diesen abnehmen?

Der Befähigungsnachweis wird in Form eines oder mehrere simulierter Schulungsflüge erbracht. Diese Flüge erfolgen mit einem qualifizierten Fluglehrer-Lehrer (FII(S)), der von der ATO bzw. DTO benannt ist.

AMC1.360(a)(2)



12.7: Wie werde ich qualifizierter Fluglehrer-Lehrer FII(S)?

Nach einer Flugzeit von 50 Stunden oder 150 Starts als Fluglehrer kann der Nachweis erbracht werden, dass der FI(S) in der Lage ist, FI(S) auszubilden. Dieser Nachweis wird vor einem qualifizierten Fluglehrer-Lehrer (FII(S)) erbracht, der vom Ausbildungsleiter der ATO/DTO benannt wurde.

SFCL.315. (a) (7), AMC1.SFCL.315 (a) (7) (ii)





12.8: Was wird bei dem FI(S)-Befähigungsnachweis verlangt?

Der FI(S) muss am Boden und bei mindestens einem Übungsflug die Kenntnisse, Fertigkeiten und das Verhalten eines Fluglehrers nachweisen. Dazu muss er sein technisches Wissen, sein fliegerisches Können, seine Ausbildungskompetenz und seine Kenntnisse über das Bedrohungs- und Fehlermanagement nachweisen.

AMC1.360(a)(2)(b)



12.9: Wie wird der Übungsflug für den Befähigungsnachweis dokumentiert?

Der prüfende Fluglehrer-Lehrer bestätigt den erfolgreichen Übungsflug im Flugbuch des geprüften Fluglehrers.

AMC1.360 (c)



12.10: Wer nimmt die Kompetenzbeurteilung nach SFCL.345 ab?

Die Abnahme erfolgt durch einen qualifizierten Prüfer nach SFCL.415 (c). Segelflugprüfer gibt es künftig nur noch als FE(S). Die nach SFCL.415 (c) besonders qualifizierten Prüfer (FE(S)) sind nunmehr auch berechtigt, FI(S)-Prüfungen abzunehmen. Das war bislang den „Fluglehrer-Prüfern“ (FIE – Flight Instructor Examiner) vorbehalten. Den „FIE“ gibt es im Segelflug nicht mehr.

Die qualifizierten Prüfer dürfen die Kompetenzbeurteilung nicht abnehmen, wenn sie mehr als 50% des Flugunterrichts des Bewerbers durchgeführt haben (vor dem 8.4.2020 waren dies 25%).

SFCL.345



12.11: Was wird bei der Kompetenzbeurteilung verlangt?

Die Beurteilung umfasst:

- Nachweis der Ausbildungskompetenz (vor dem Flug, nach dem Flug, dem Theorieunterricht)
- Mündliche Theorieprüfung am Boden
- geeignete Flugübungen

SFCL.345 (b), AMC1.345, AMC2.345





12.12: Bleibt eine vor dem 8.4.2020 nach Teil-FCL erteilte FI(S)-Berechtigung auch nach dem 8.4.2020 gültig?

Ja. Die FI(S)-Berechtigung bleibt bis zum in der Lizenz eingetragenen Ablaufdatum gültig. Bis zu diesem Zeitpunkt hat der FI(S) Zeit, die Bedingungen nach SFCL.360 (a) (Auffrischungsschulung, Zeit und Stunden in der Ausbildung und den Nachweis des Übungsfluges) zu erbringen und kann die Lizenz in eine neue SFCL-Lizenz umschreiben lassen. Die Umschreibung in eine SFCL-Lizenz ist nicht zwingend erforderlich.

Art. 3b Absatz 1 DVO 2018/1976 in der Fassung der DVO(EU) 2020/358



12.13: Wie bekomme ich eine Lehrberechtigung für den TMG?

Nach einer Flugzeit von 30 Stunden als PIC auf einem TMG kann die Ausbildung zum FI(S)-TMG erfolgen. Hier sind mindestens 6 Flugstunden in der Ausbildung zu fliegen. Der Nachweis, dass man Flugschüler auf TMG ausbilden darf, ist gegenüber einem von der ATO/DTO bestimmten Fluglehrer-Lehrer zu erbringen, der zur Ausbildung von TMG-Segelfluglehrern qualifiziert ist (FII(S)-TMG).

SFCL.315 (a), SFCL.330 (b) (2)

SFCL.135



Autorenteam

Harald Ölschläger - Verbandsausbildungsleiter Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V.

Mike Morr - Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit, Deutscher Aero Club e. V.

Günter Forneck – Referent Ausbildung und Lizenzen, Deutscher Aero Club e.V.

Andreas Peus - Vorstandsmitglied European Gliding Union

Martin Kader - stellv. Vors. Bundeskommission Segelflug und DAeC-Delegierter European Gliding Union

Layout: Bernd Heuberger, Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V.
Referat Aus- & Fortbildung, Flugsicherheit & Sport





DEUTSCHER
AERO CLUB