

Was ändert sich durch die Neufassung der LuftPersV, der LuftVO und der europäischen Luftverkehrsordnung (SERA) für den UL-Piloten?

(Stand Dez. 2014)

Der Bundesrat hat der **neuen LuftPersV** am 7.11.2014 zugestimmt. Hier finden sich zwar wenige, aber bedeutsame Änderungen im Bereich Ausbildung und Lizenzen für UL-Piloten.

Diese Änderungen betreffen alle UL-Piloten:

- **Piloten für UL** (motorisierte Luftsportgeräte > 120 kg Leermasse) **benötigen ab sofort lediglich ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis** (§ 16 LuftPersV). Dieses Tauglichkeitszeugnis ist bis zum Alter von 40 Jahren 5 Jahre und ab 41 Jahren 2 Jahre gültig.
 - **der Luftfahrerschein für UL-Piloten wird unbefristet erteilt** (§ 45 LuftPersV).
Dadurch entfällt die turnusmäßige Verlängerung durch den DULV nach 5 Jahren.
Allerdings muss jeder Pilot wie bisher zu jeder Zeit einer berechtigten Stelle (BfL, Luftamt) nachweisen, dass er
 - ✓ in den letzten 24 Monaten vor der Kontrolle 12 Flugstunden, 24 Starts und Landungen sowie einen einstündigen Übungsflug mit Fluglehrer durchgeführt hat (rollierende Verlängerung, Nachweis durch Flugbuch)
 - ✓ ein gültiges Tauglichkeitszeugnis (LAPL) besitzt. Ohne das Tauglichkeitszeugnis ist auch die Lizenz nicht gültig
- Lehrberechtigungen und die Berechtigung als Prüfungsrat** werden jedoch weiterhin auf 3 Jahre **befristet** erteilt und müssen wie bisher vor Ablauf verlängert werden. Das Ablaufdatum der Berechtigung wird in die Lizenz eingetragen.

Diese Änderungen betreffen die Ausbildung von UL-Piloten:

- Der Flugschüler muss dem Ausbildungsbetrieb vor Ausbildungsbeginn folgende Unterlagen vorlegen (§ 16 LuftPersV):
 - ✓ Tauglichkeitszeugnis (mind. **LAPL-Tauglichkeit**)
 - ✓ Personalausweis
 - ✓ bei einem minderjährigen Bewerber Zustimmungserklärung des gesetzlichen Vertreters
- Die folgenden - bisher geforderten - Voraussetzungen entfallen** (§ 16 LuftPersV):
- ✓ Führungszeugnis
 - ✓ Erklärung über laufende Strafverfahren
 - ✓ Auszug aus dem Verkehrszentralregister
 - ✓ Sofortmaßnahmen am Unfallort/Führerschein

Theorieprüfung (§ 128 LuftPersV): Innerhalb von max. **18** Monaten müssen alle Fächer bestanden sein. Nicht bestandene Prüfungsfächer können **höchstens dreimal wiederholt** werden.

Die bestandene Theorieprüfung ist **36 Monate lang** für den Erwerb des Luftfahrerscheins gültig. Eine weitere Verlängerung der Gültigkeit der Theorieprüfung ist dann nicht mehr möglich.

Nach **bestandener praktischer Prüfung** ist der **Rückflug zum Startort als Alleinflug jetzt zulässig**, wenn ein schriftlicher Flugauftrag des Prüfers/Fluglehrers vorliegt (§ 22 LuftPersV). Weitere Alleinflüge nach erfolgreich abgelegter Praxisprüfung dürfen aber wie bisher nur durchgeführt werden, wenn der frisch gebackene Pilot seinen Luftfahrerschein mit sich führt.

Noch ein Hinweis in eigener Sache:

Bitte verwendet für alle Anträge die neuen Formulare, die auf der Homepage des DULV unter "Downloads" heruntergeladen werden können (ab 01.01.2015).

Bestehende Lizenzen bleiben bis zum Ablaufdatum gültig und können ohne weitere Nachweise in unbefristete Lizenzen umgewandelt werden.

Bitte beantragt den Umtausch bestehender Lizenzen in unbefristete Luftfahrerscheine erst dann, wenn das Ablaufdatum bevorsteht. Zu Beginn der Umstellungsaktion im Januar kann es bei großem Andrang zu sehr langen Bearbeitungszeiten kommen!

Änderungen der Luftverkehrsordnung

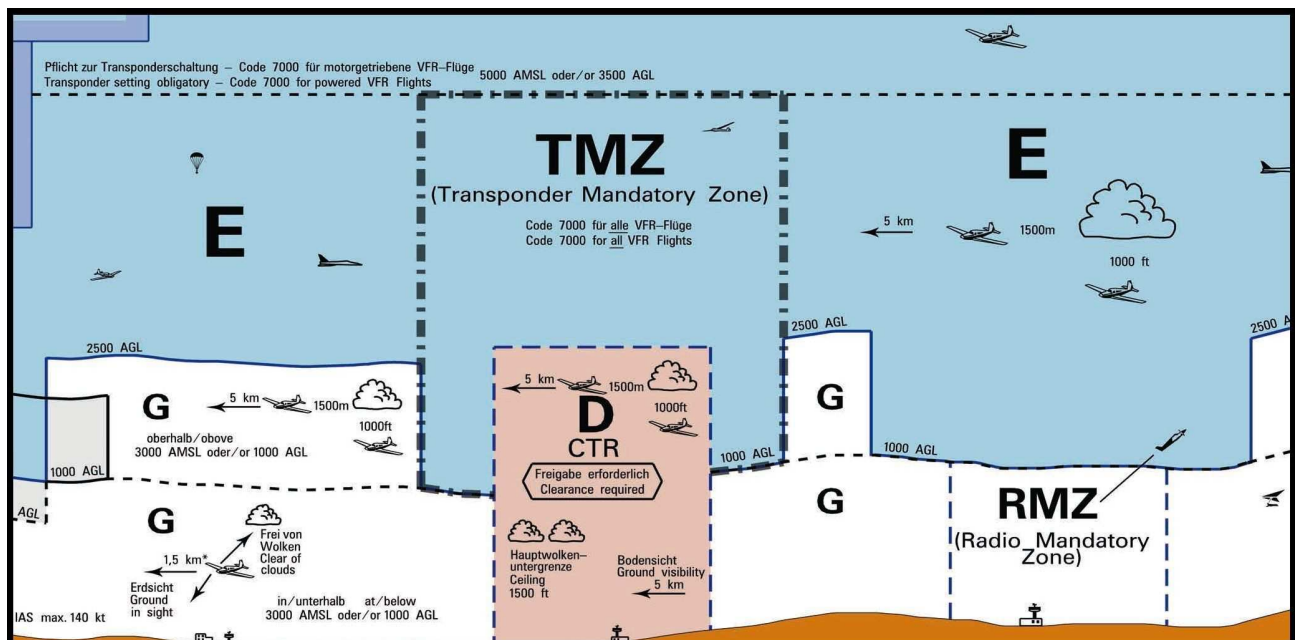
Die **europäische Luftverkehrsordnung - SERA** (Standardised European Rules of the Air) ist am 5.11.2014 auch für das deutsche Staatsgebiet in Kraft getreten. Besondere Regelungen, die SERA ergänzen, werden in der **neuen LuftVO** festgelegt, die im Entwurf vorliegt und voraussichtlich Anfang bis Mitte 2015 verabschiedet wird.

Streng genommen müssten Piloten künftig zusätzlich zu der nationalen LuftVO die Regularien der SERA beachten und dazu die Regelungen im Original nachlesen. Um die Verwirrung komplett zu machen, sind einige nationale Regelungen als Vorgriff auf die erst 2015 erscheinende LuftVO in den NfL I erschienen. Eine gute Zusammenstellung aller entsprechenden gesetzlichen Vorgaben findet ihr auf der Homepage der DFS:

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Customer%20Relations/SERA/

Das hört sich zunächst alles sehr kompliziert an, aber in der Praxis hat sich für uns UL-Piloten kaum etwas geändert. Hier die wesentlichsten Neuerungen:

- **VFR-Mindestsichtwetterbedingungen**



- ✓ Luftraum E in und über FL 100: Flugsicht 8km, Abstand Wolken: 1500m horizontal, 300m vertikal
- ✓ Luftraum E unter FL 100: Flugsicht 5 km, Abstand Wolken: 1500m horizontal., 300m vertikal
- ✓ Luftraum G (LFZ, IAS < 140 kts (260 km/h), also UL) wie bisher Flugsicht 1,5 km, Wolken nicht berühren, Erdsicht - aber:

„Trennfläche“ von 3.000 ft über Normal Null (AMSL) bzw. 1.000ft über Grund (AGL), wobei der höhere Wert maßgeblich ist. Oberhalb dieser Trennfläche gelten die Sichtflugbedingungen für den Luftraum E

- **RMZ (Radio Mandatory Zone) statt Luftraum F:**



(Ausschnitt aus der aktuellen FlightPlanner-Karte, die neuen ICAO-Karten kommen erst im April 2015)

RMZ bezeichnet einen unkontrollierten Luftraum (GND - 1000 ft AGL). Vor dem Einflug ist Funkverbindung mit dem Platz aufnehmen und dauernde Hörbereitschaft aufrecht zu halten. Der Luftraum E wird über der RMZ auf 1000 ft AGL abgesenkt.

Da aber bei Überlandflügen sowieso eine Höhe von 600 m (2000 ft) AGL einzuhalten ist (derzeitige nationale Regelung und Entwurf der neuen LuftVO, § 18) ist diese Regelung nur von Belang, wenn wir auf diesem Platz landen wollen - und dann müssen wir uns sowieso über Funk anmelden.

- **Flugplanabgabe (SERA.4001, NfL 1-252-14)** z.B. vor Einflug in oder Kreuzen einer Kontrollzone):
in der Praxis: Meldung über Funk wie bisher, aber 10 Min vor Einflug (bisher 5 Min)
der "eigentliche" Flugplan bleibt vorbehalten für z.B. Auslandsflüge
- **Nacht lt. SERA:**
"..die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet;..." (Originalzitat, kein Kommentar)
- **Nacht laut Entwurf der LuftVO § 2:**
Als Nacht gilt der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang. (Beispiel für eine Präzisierung der SERA)
- **SERA.3215 Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter:**
 - a) "... müssen alle Luftfahrzeuge **nachts** die folgenden Lichter führen...."

daraus folgt: Luftfahrzeuge müssen nur nachts Lichter führen. Da UL aber nachts nicht fliegen dürfen, brauchen sie auch keine Lichter zu führen und dürfen dennoch bis 30 Min. nach Sunset und ab 30 vor Sunrise fliegen.

Aus Gründen der Sicherheit empfiehlt der DULV den UL-Piloten die Ausrüstung mit entsprechenden Lichtern und deren Benutzung in der Dämmerung.