

## Die Wege ins Cockpit

# Lizenzen-Vielfalt

Der Traum vom Fliegen. Wer einmal mit dem Fliegervirus infiziert ist, kommt selten wieder davon los. Fliegen ist besonders und erweitert den Horizont, ganz abgesehen von den vielen netten Menschen, die man im Laufe einer Fliegerkarriere kennenlernt – sei es als Segelflieger, als Privatpilot oder gar als Verkehrspilot.

Das europä-einheitliche Lizenzwesen für die Pilotenausbildung wurde 2011 als Part-FCL (Flight Crew Licensing) eingeführt und beinhaltet alle Ausbildungsgänge, die man in einer Pilotenlaufbahn erwerben kann, gültig in allen EASA-Mitgliedsstaaten, inklusive der Schweiz.

Die wohl gängigste Art des Einstiegs in eine Pilotenkarriere, ist derzeit der PPL(A), die Privatpilotenlizenz für Motorflugzeuge. Der Buchstabe A in Klammern steht für Aeroplane. Mit der Lizenz erwirbt man eine Klassenberechtigung, mit der einmotorige, kolbenmotorgetriebene Landflugzeuge am Tag unter Sichtflugbedingungen (VFR) im In- und Ausland zu privaten Zwecken geflogen werden dürfen.

### Musterberechtigungen für Helikopterpiloten

Adäquat dazu gib es die Privatpilotenlizenz für Hubschrauber, PPL(H). Sie berechtigt zum Führen von einmotorigen Hubschraubern. Anders als beim PPL(A) werden hier Musterberechtigungen in die Lizenz eingetragen. Will der Pilot ein anderes Muster fliegen, benötigt er, bis auf wenige Ausnahmen (wie bei der Musterfamilie Robinson R22 und R44), eine neue Mustereinweisung inklusive Checkflug.

Voraussetzungen für eine PPL(A)- und PPL(H)-Ausbildung sind das Mindestalter von 16 Jahren (17 Jahre bei Lizenzerwerb) sowie die Flugtauglichkeit. Der Fliegerarzt checkt, ob der Kandidat gesund ist. PPL(A)-/PPL(H)-Anwärter können auch Brillen- oder Kontaktlinienträger sein, eine Dioptrienbegrenzung besteht nur bei Bewerbern für Berufspilotenlizenzen.

Mit der Unterschrift unter den Ausbildungsvertrag der Flugschule kann es losgehen: Der Flugschüler absolviert mindestens 45 Flugstunden mit Lehrer auf einem meist einmotorigen zweisitzigen Schulungsflugzeug mit gutmütigen Flugeigenschaften. Für Helikopter gilt weitgehend das Gleiche. Mindestens zehn Stunden werden im Alleinflug unter Aufsicht durchgeführt, bis zu fünf Flugstunden können in einem Simulator oder Verfahrenstrainer „erflogen“ werden.

Für den Funkverkehr muss eine separate Ausbildung zum Erwerb des Sprechfunkzeugnisses (BZF I deutsch oder BZF II englisch) absolviert werden. Wer ins Ausland fliegen will, muss einen Englisch-Sprachtest machen. Der Sprachlevel (4, 5 oder 6) wird in die Lizenz eingetragen und ist vier oder fünf Jahre beziehungsweise unbegrenzt gültig.

Nach dem ersten Ausbildungsabschnitt in der Flugschule steht



Das systematische Abarbeiten der Checkliste gehört zur Basis einer guten Pilotenausbildung.

auch gleich das große Highlight einer jeden Ausbildung an: der erste Alleinflug! Die meisten Piloten schwärmen heute noch davon. Diesen Flug vergisst man nie. Allein absolviert man meist ein paar Platzrunden und stellt damit unter Beweis, dass man in der Lage ist, das Flugzeug oder den Helikopter ohne fremde Hilfe zu starten und zu landen. Ein wahrlich erhebender Augenblick, der enorm viel für das Selbstbewusstsein tut.

### Theorie parallel oder in einer separaten Schule

Die theoretische Ausbildung kann parallel zur praktischen Ausbildung in der Flugschule, im Gruppen- oder im Einzelunterricht, aber auch an einer reinen Theorieschule absolviert werden. Das richtet sich nach den persönlichen Vorlieben oder der verfügbaren Zeit des Anwärters. Relevant sind die Fächer: Luftrecht und ATC-Verfahren (Flugverkehrskontrolle), Sprechfunkverkehr, allgemeine Luftfahrzeugkunde, Flugleistungen

und Flugplanung, Aerodynamik, Navigation, Meteorologie, menschliches Leistungsvermögen, betriebliche Verfahren und Verhalten in besonderen Fällen (jeweils flugzeug- oder helikopterrelevant).

Nach der Theorieprüfung wird der Schüler auf seinen Alleinflug vorbereitet, bei dem er einen größeren Dreiecksflug mit zwei Zwischenlandungen durchführt. Danach steht der Prüfungsflug mit einem behördlich bestellten Prüfer an – ganz so wie beim Führerschein, allerdings ist der Fluglehrer dann nicht mit an Bord.

Auf den PPL(A) bauen sich zusätzliche Berechtigungen auf: Kunstflugberechtigung, Nachtflugberechtigung, Schleppflugberechtigung, Fang- oder Bannerschleppberechtigung, Lehrberechtigung und Instrumentenflugberechtigung (IFR). Zudem gibt es Musterberechtigungen (Type Ratings) für mehrmotorige Flugzeuge und für Flugzeuge mit Turbinenantrieb.

Neu im europäischen Lizenzangebot ist die Light Aircraft Pilot Licence, LAPL(A) oder LAPL(H).

Bei dem abgespeckten PPL fehlt der Instrumententeil sowohl in der Praxis als auch in der Theorie. Mit der Lizenz (die Zulassungsvoraussetzungen sind weitgehend identisch mit denen des PPL) darf der LAPL-Pilot Flugzeuge/Helikopter mit einem maximalen Abfluggewicht (MTOW) von 2000 Kilogramm führen. An Bord dürfen sich bis zu vier Personen befinden, und der

Flug darf nur innerhalb der EASA-Staaten stattfinden.

Die praktische Ausbildung umfasst 30 Flugstunden (davon sechs im Alleinflug). Die Theorie umfasst Luftrecht, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, Kommunikation, Grundlagen des Fliegens, betriebliche Verfahren, Flugleistungen und Flugplanung, allgemeine Flugzeugkunde, Navigation.

Noch etwas einfacher geht es mit der UL-Lizenz (offiziell: Lizenz für Luftsportgeräteführer). Sie wird national verwaltet von den beauftragten Verbänden DAeC und DULV.

### Einfacheres Medical für LAPL- und UL-Piloten

Voraussetzung ist das Tauglichkeitszeugnis. Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) und Flensburg-Nachweise (Verkehrszentralregister) werden im Gegensatz zu den PPL-Bedingungen nicht verlangt. Die UL-Lizenz ist unbefristet. Ihre Anerkennung außerhalb Deutschlands beruht auf individuellen, binationalen Abkommen.

Die Lizenz berechtigt beispielsweise zum Führen von aerodynamisch gesteuertem Fluggerät (Dreiaxler bis 472,5 kg MTOW), von gewichtskraftgesteuerten Trikes sowie von Tragschraubern (bis 560 kg MTOW). Weiterführen-

de Berechtigungen sind die Passagierberechtigung, die Schleppberechtigung und die Lehrerberechtigung.

Die praktische Ausbildung umfasst 30 Flugstunden (mindestens fünf im Alleinflug). In der Theorie werden Luftrecht, Navigation, Flugfunk, Meteorologie, Verhalten in besonderen Fällen, menschliches Leistungsvermögen, allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse sowie Technik gelehrt und eine pyrotechnische Einweisung gegeben.

LAPL- und UL-Piloten profitieren von einem vereinfachten Medical. Das Tauglichkeitszeugnis gilt bis zum 40. Lebensjahr fünf Jahre lang, danach müssen LAPL- und UL-Piloten alle zwei Jahre zum Fliegerarzt

Wer noch höher fliegen will, im wahrsten Sinne des Wortes, der kann auch direkt in eine professionelle Flugausbildung zum Berufspiloten/Berufshubschrauberpiloten



LAPL, PPL oder Medical. Die unterschiedlichen Dokumente scheinen auf den ersten Blick verwirrend. Gut ist, dass sie europaweit einheitlich sind.

Fotos: Frank Herzog

event
rundflug
schulung
charter

schulung

Ihre Flugschule in NRW

aveo air service GmbH & Co KG

Flughafen Essen-Mülheim · Brunnhofstraße 3 · 45470 Mülheim a.d. Ruhr

Luftfahrtunternehmen/AOC D-381 EG · aveo flight academy Ltd & Co KG · Flugschule D-ATO-NWDU-163 · Sprachprüfstelle D-LTO 018

**ICAO**  
**LEVEL 6**  
**PRÜFSTELLE**

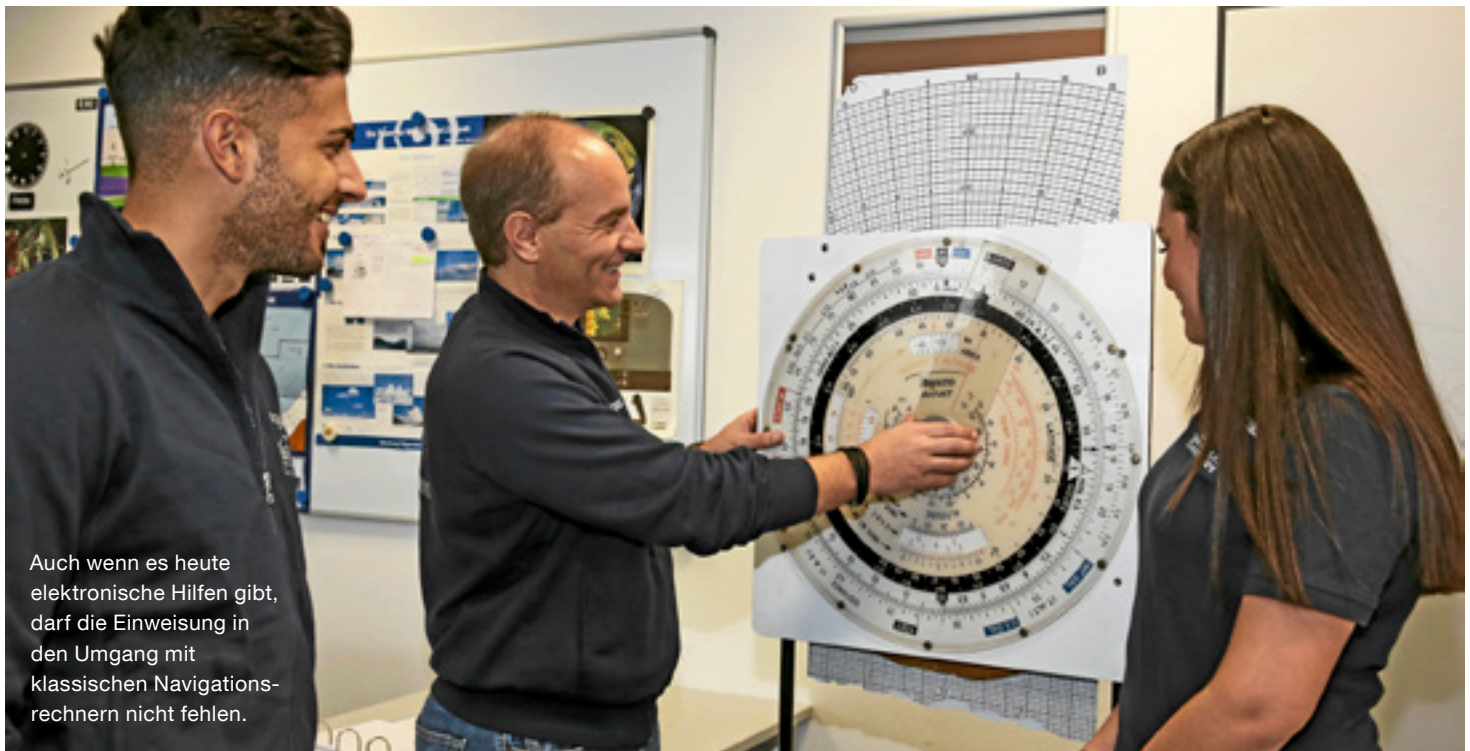
Informationen und Termine finden Sie auf:

[www.climb-level-4.de](http://www.climb-level-4.de)

**Privatpiloten-Lizenz PPL-H, Individual-Schulung, Type-Ratings und Checkflüge auf den Mustern HU 269, R44, Bell 206, HU369/MD500/MD600 und AS 350**

In unserer Flugschule führen Sie erfahrene Fluglehrer durch die theoretische sowie praktische Flugausbildung bis hin zum Lizenzerwerb. Entdecken Sie unser Leistungsspektrum der angebotenen Lehrgänge oder lassen Sie sich direkt persönlich von uns beraten.

**Mehr Infos unter: +49-(0)800 3594824 (gebührenfrei) und [www.aveoair.com](http://www.aveoair.com)**



Auch wenn es heute elektronische Hilfen gibt, darf die Einweisung in den Umgang mit klassischen Navigationsrechnern nicht fehlen.

Foto: Frank Herzog

CPL(A)/CPL(H) einsteigen. Die Ausbildung ist durchgehend möglich, mit 150 Flugstunden (auch auf mehrmotorigen Mustern), oder modular auf Basis des PPL(A) oder PPL(H) mit 200 Flugstunden. Der CPL berechtigt zum Führen von kommerziell betriebenen Luftfahr-

zeugen bis 5,7 Tonnen, wie beispielsweise kleineren Business Jets, als „pilot in command“ (PIC/verantwortlicher Flugzeugführer). Mindestens 350 Theoriestunden gehören zur CPL-Ausbildung.

Die Verkehrspilotenlizenz (Airline Transport Pilot Licence) be-

rechtigt zum Führen gewerblich betriebener Flugzeuge (ATPL(A)) oder Hubschrauber (ATPL(H)) als PIC. Während für den CPL eine Instrumentenflugberechtigung nicht zwingend erforderlich ist, ist sie ein Bestandteil der ATPL-Ausbildung.

Bei bestandener theoretischer Prüfung, aber fehlender Gesamtflugzeit kann die Lizenz als CPL mit dem Vermerk „ATPL-Theoriekredit“ (frozen ATPL) ausgestellt werden, der Bewerber darf dann als Copilot fliegen. **ae**

*Renate Strecker*

## Vom LAPL bis zum ATPL: Die Angebote von 349 Flugschulen

Derzeit ist viel Bewegung in der Ausbildungsbranche, weil sich die Richtlinien für Flugschulen in Deutschland zum 8. April 2015 ändern. Wer künftig eine Fluglizenz erwerben möchte, kann dies nur in einer anerkannten ATO (Approved Training Organisation). In Deutschland gilt: Für Privatpilotenlizenzen PPL(A) und Privathubschrauberpilotenlizenzen PPL(H) sind die jeweiligen Bundesländer zuständig, für Berufspilotenlizenzen und

PPL(A) mit Instrumentenflugberechtigungen das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Bei der Übersicht in unserem Branchenspiegel ab S. 17 haben wir uns auf die Hauptausbildungsgänge für Motorflugzeuge, Helikopter und Segelflugzeuge konzentriert. Darüber hinaus bieten zahlreiche Flugschulen auch Zusatzausbildungen an. Eine Auflistung der Ultraleicht-Flugschulen finden Sie in unserem UL-Special in der Juni-Ausgabe des *aerokurier*.

### Für diese Lizenzen bilden ATOs aus

- PPL(A)**  
Privatpilotenlizenz für Flugzeuge

---

- LAPL**  
Light Aircraft Pilot License, begrenzt auf die Mitnahme von maximal drei Passagieren in Flugzeugen bis 2000 kg und auf Flüge innerhalb der EASA-Mitgliedsstaaten, inklusive der Schweiz; verkürzte Ausbildung

---

- IR(A)**  
Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge

---

- CPL(A)**  
Berufspilotenlizenz für Flugzeuge

---

- ATPL(A)**  
Verkehrspilotenlizenz

- Kunstflugausbildung**  
wird auf Motorflugzeugen und auf Segelflugzeugen angeboten.

---

- TR/CR**  
Type Rating/Class Rating. Unter die Rubrik Umschulungen/Typeneinweisungen fallen Helikopter, mehrmotorige und High-Performance-Flugzeuge.

---

- PPL(H)**  
Privatpilotenlizenz für Hubschrauber

---

- LAPL(H)**  
Light Aircraft Pilot License, beschränkt auf Helikopter bis 2000 kg MTOW und auf die Mitnahme von maximal drei Passagieren, gültig nur in EASA-Mitgliedsstaaten, inklusive der Schweiz (Ausbildung nur in D)

- IR(H)**  
Instrumentenflugberechtigung für Helikopter

---

- CPL(H)**  
Berufspilotenlizenz für Helikopter

---

- ATPL(H)**  
Verkehrspilotenlizenz für Helikopter

---

- S**  
Segelfluglizenz (möglich als SPL oder als LAPL(S))

---

- CR TMG**  
Class Rating Touring Motorglider (Klassenberechtigung Reisemotorsegler)

---

- FI**  
Die Ausbildung zum Flight Instructor (Fluglehrer) ist heute erheblich aufwändiger als

- früher. Gekennzeichnet sind Schulen, die Piloten zu Fluglehrern ausbilden.

---

- Theorie**  
Die theoretische Ausbildung ist sowohl als Kompaktausbildung in einem eigenen Lehrgang möglich als auch individuell in einer Flugschule im Rahmen der kompletten Flugausbildung.

---

- Die Daten der auf den Seiten 17 bis 24 im Flight Training Special 2015 aufgeführten Flugschulen basieren auf den Veröffentlichungen des LBA für Deutschland, Austro Control für Österreich, des Bundesamts für Zivilluftfahrt der Schweiz (BAZL) sowie der Länderbehörden in Deutschland. Einzige Ausnahme ist das Saarland. Von dort wurden keine Daten zur Verfügung gestellt. Stichtag der Listen war der 13.1.2015.