



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Segelflugverband der Schweiz



EASA Segelfluglizenzen

Ein Ausbildungskurs für Bewerber um eine
EASA Segelfluglizenz

Januar 2013



Ziele dieser Präsentation



Der Teilnehmer versteht:

- die Grundlagen der neuen Lizenzen
- die mit der Lizenz sowie mit den Berechtigungen verbundenen Rechte und Pflichten und kann diese korrekt umsetzen
- die Verlängerungs- und Erneuerungsbedingungen der EASA-Berechtigungen und kann diese richtig anwenden
- die Umwandlung der bestehenden Lizenz in eine EASA-Lizenz und kann diese korrekt durchführen.



European Aviation Safety Agency (EASA)

Die EU will die Zivilluffahrt bei ihren Mitgliedern einheitlich regeln.

Zielsetzungen:

- Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa.
- die Sicherstellung eines einheitlichen und hohen Niveaus des Umweltschutzes
- die Erleichterung des freien Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehrs

Dazu wurde im Jahre 2002 die EASA mit Sitz in Köln gegründet.

Nicht geregelt werden folgende Fluggeräte:

Microlight/UL-Fluggeräte, Oldtimer, Experimental-Fluggeräte, Prototypen, Gleitschirme etc.

Die Schweiz stellte den Antrag auf Mitgliedschaft im Jahre 2005 und wurde 2006 als ein vollwertiges Mitglied in die EASA aufgenommen.

Die EASA Mitgliedschaft, inklusive das neue Basisdokument (Verordnung 216/2008), wurde vom CH-Parlament oppositionslos genehmigt.



Informationen zu EASA

- Von der EU-Kommission genehmigte Verordnungen werden im EU-Amtsblatt in allen EU-Sprachen veröffentlicht und sind innerhalb der EU rechtlich verbindlich (Implementing rules)
- In der Schweiz sind diese Verordnungen rechtlich verbindlich nach der Genehmigung durch den „Gemischten Ausschuss Schweiz-EU“
- Von der EASA veröffentlichte akzeptierte Empfehlungen und Richtlinien werden momentan nur in englischer Sprache veröffentlicht (Acceptable means of compliance oder AMC sowie Guidance Material oder GM). Die EASA Empfehlungen und Richtlinien können abgeändert werden. Abänderungen erfordern aber eine Bewilligung der EASA.

Wichtig:

Die Einführung der EASA-Regulierungen ist ein laufender Prozess. Dies bedingt regelmässige, vom BAZL gesteuerte Anpassungen des Schweizer Luftrechts. Die bestehenden Schweizer Regeln bleiben in Kraft bis sie von den neuen EASA Regeln ersetzt werden.



Rechtsgrundlagen der Fluglizenzen (Part-FCL)

Die gültigen Dokumente sind im Amtsblatt der EU am 25.11.2011 als Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 veröffentlicht worden.

„Commission Regulation (EU) No 1178/2011“

Die Ausführungsbestimmungen wurden am 15. Dezember 2011 durch die EASA publiziert.

„Acceptable Means of compliance and Guidance Material to Part-FCL“

Die Einführung des Part-FCL in der Schweiz wurde am 15. Mai 2012 durch den „Gemischten Ausschuss Schweiz-EU“ abgeseget.

Das BAZL will bis im April 2015 die Einführung des Part-FCL im Bereich Segelflug abgeschlossen haben.



Erklärungen und Definitionen

Deutsche Fassung der Verordnung 1178/2011:

- **Luftfahrzeug /aircraft** bezeichnet sämtliche flugfähigen Geräte (Motorflugzeuge, Segelflugzeuge, Ballone etc)
- **Segelflugzeuge / sailplane** sind reine Segelflugzeuge
- **Motorsegler / powered sailplane** sind Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerken (Turbos und Selbststarter), aber nicht TMG
- **Reisemotorsegler** sind Touring Motor Glider (TMG)
- Die Berechtigung zur Führung eines TMG kann mit einer praktischen und theoretischen Zusatzausbildung durch Träger eines LAPL(S) oder SPL, oder eines LAPL(A) oder PPL(A) erworben werden.

Spezielle Erklärungen:

Die EASA bezeichnet jegliche **entgeltliche Beförderung** von Fluggästen, Fracht oder Post als „**Gewerblichen Luftverkehr**“. Dies wird in den EASA-Ländern unterschiedlich ausgelegt. In der Schweiz gilt momentan der bisherige Art. 100 LFV.

In dieser Präsentation wird der Einfachheit halber nur die männliche Form verwendet. Die weibliche Form ist selbstverständlich immer mit eingeschlossen.



Was ändert im Schweizer Segelflug?

No Panic!

Das Fliegen wird nicht neu erfunden!

Es gibt aber einige **Veränderungen** und Anpassungen

- in der **Ausbildung**
- in den **rechtlichen Grundlagen**, und
- bei den **Rechten und Pflichten** der Segelflugpiloten.



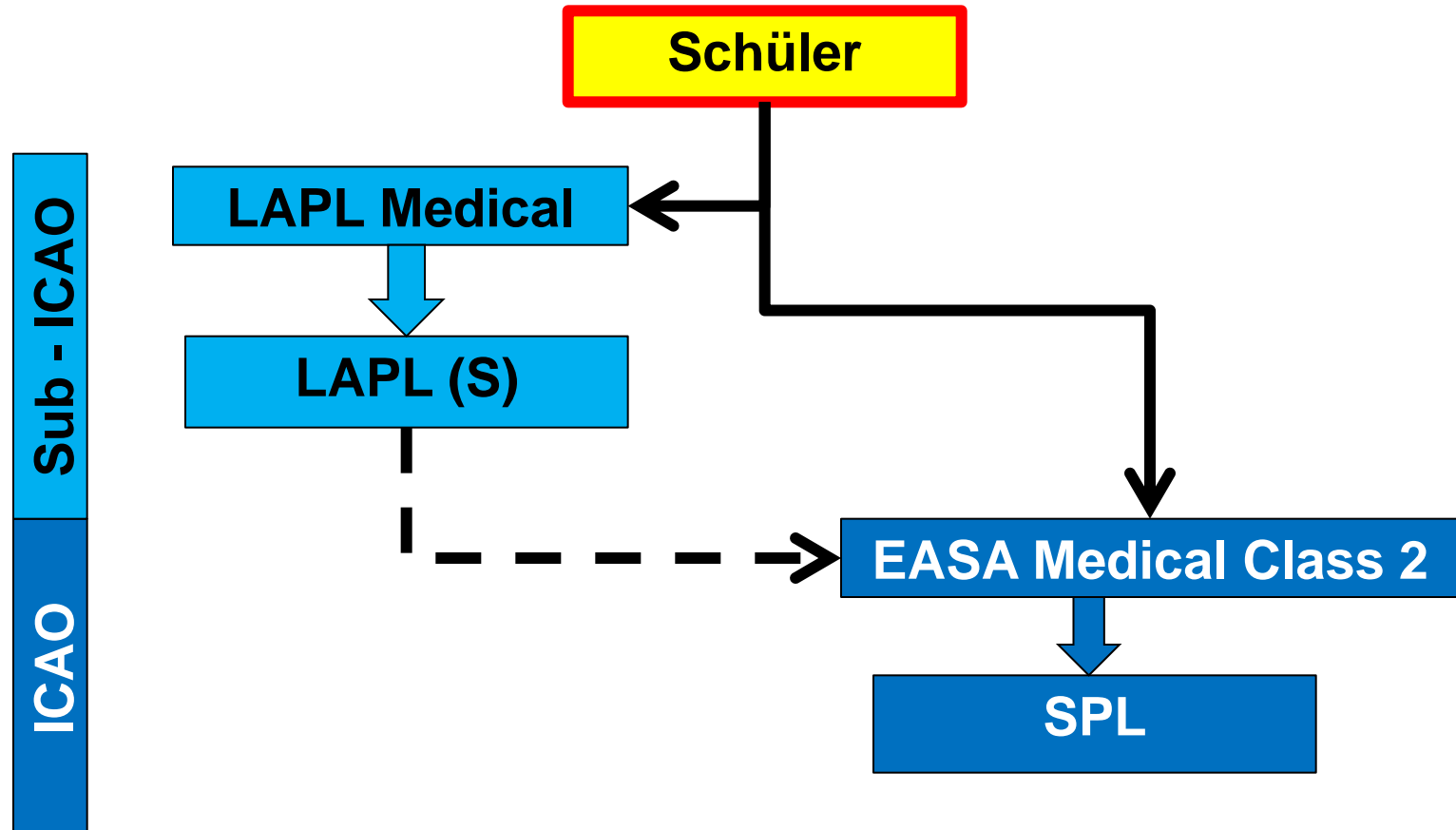


Wichtige Veränderungen

- Es gibt neu **2 Segelflug-Lizenzen**:
 - a) die Light Aircraft Pilot License Sailplane oder **LAPL(S)**
 - b) Die Sailplane Pilot License oder **SPL**
- **Alle** Segelflugpiloten müssen eine periodische **fliegerärztliche Untersuchung** nachweisen.
- Es ist kein Minimalalter für den Beginn der Ausbildung vorgeschrieben; das **Minimalalter** für den ersten **Soloflug** ist **14 Jahre**.
- Die **theoretische und praktische Ausbildung** muss innerhalb einer Flugschule (Approved Training Organisation oder **ATO**) durchgeführt werden.
- **Passagierflüge** dürfen ohne spezielle Prüfung gemacht werden, sobald nach Lizenzerwerb 10 Std Flugerfahrung oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern erreicht sind.
- Für die **Erweiterung auf TMG** braucht es mind. 6 Stunden praktische Ausbildung sowie eine angemessene theoretische Ausbildung in den motorflugspezifischen Fächern. Die bisherige schriftliche Theorieprüfung wird durch eine **mündliche Prüfung vor dem Prüfungsflug** ersetzt. Diese wird jedoch für den Erwerb einer Motorfluglizenz LAPL(A) oder PPL(A) **nicht** anerkannt.



Segelflugglizenzen LAPL(S) oder SPL



Die Ausbildung ist identisch, unterschiedlich sind nur die notwendigen Medicals und die Rechte.



EASA Medical

LAPL Medical:

- Berechtigung für eine **LAPL(S)**
- Untersuchung in der CH durch einen offiziellen Fliegerarzt (AME)
- Die Anforderungen liegen **unterhalb** des ICAO Medical Class 2 Standards
- Nur **innerhalb der EASA-Länder** gültig
- **Gültigkeitsdauer:**
 - < 40 Jahre = 60 Monate
 - > 40 Jahre = 24 Monate

Medical Class 2:

- Berechtigung für eine **SPL**
- Untersuchung in der CH durch einen offiziellen Fliegerarzt (AME)
- Die Anforderungen entsprechen dem ICAO Medical Class 2
- **Weltweit** gültig
- **Gültigkeitsdauer:**
 - < 40 Jahre = 60 Monate
 - 40-50 Jahre = 24 Monate
 - > 50 Jahre = 12 Monate

Das EASA Medical Class 1 entspricht dem ICAO Medical Class 1 und ist für Berufspiloten auf Flugzeugen und Hubschraubern notwendig.



LAPL(S) oder SPL?

LAPL(S)

- Ausbildung innerhalb einer **ATO**
- Mindestens **16 Jahre** bei der praktischen Prüfung
- Berechtigung als PIC auf Segelflugzeugen und Motorseglern **ohne Vergütung im nicht gewerblichen** Betrieb
- **PAX-Flüge** nach 10 Std oder 30 Starts Flugerfahrung als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern ab Lizenzausstellung

SPL

- Ausbildung innerhalb einer **ATO**
- Mindestens **16 Jahre** bei der praktischen Prüfung
- Berechtigung als PIC auf Segelflugzeugen und Motorseglern
- **PAX-Flüge** nach 10 Std oder 30 Starts Flugerfahrung als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern ab Lizenzausstellung

PAX-Flüge gegen Entgelt wenn:

- mindestens 18 Jahre alt
- 75 Std oder 200 Starts Flugerfahrung als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern ab Lizenzausstellung
- Prüfung mit Examiner



Fortlaufende Flugerfahrung Segelflug

Die beiden **Lizenzen LAPL(S) und SPL** bleiben **immer gültig!**

Die Rechte dürfen aber nur ausgeübt werden, wenn in den **letzten 24 Monaten** vor dem geplanten Flug:

- auf Segelflugzeugen oder Motorseglern (**exklusive** TMG) mindestens **5 Stunden und 15 Starts als PIC** absolviert wurden und
- **2 Schulungsflüge** mit einem Fluglehrer nachgewiesen werden
- Ein **gültiges Medical** vorhanden ist.
- In der vorgesehenen Startmethode 5 Starts in den letzten 24 Monaten durchgeführt wurden
- Fehlende Starts müssen unter Aufsicht nachgeholt werden
- **Jeder Pilot muss vor dem Flug sein aktuelles Training überprüfen!**



Ungenügendes Flugtraining

Wenn dieses Minimaltraining nicht erfüllt ist, müssen die fehlenden Flüge unter Aufsicht nachgeflogen werden.

Bei diesen Flügen dürfen keine Passagiere mitgenommen werden

Bei Doppelsteuerflügen zählt der FI oder Experte nicht als Passagier



Beförderung von Fluggästen

Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen nur betreiben, wenn er in den letzten **90 Tagen** vor dem geplanten Flug mindestens **3 Starts, Landeanflüge und Landungen** in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert hat.

Wenn das Training nicht genügt, müssen die fehlenden Flüge zuerst nachgeflogen werden.



Definition Entgelt

Flüge gegen Entgelt:

In der Schweiz gilt ein Flug, bei dem nur die Kosten gedeckt werden, nicht als Flug gegen Entgelt (analog Art 100 LFV).

Träger einer LAPL(S) dürfen PAX Flüge nur durchführen, wenn durch den Passagier **nur die anfallenden Kosten** bezahlt werden.

Die Regelungen bezüglich der Nutzung des Passagierscheins ändert sich nicht:

- Wird ein Entgelt verlangt ist ein Passagierschein auszufüllen
- Ohne Entgelt (sog. Gratisflug) ist kein Passagierschein auszufüllen

Empfehlung:

Für PAX-Flüge gegen Gutscheine etc. sollten als Empfehlung nur SPL Piloten mit PAX-Erweiterung durchführen.

Von andern Ländern wird die Definition „Entgelt“ strikter ausgelegt.



Fehlende Bedingungen

Inhaber einer LAPL(S) oder einer SPL, die die Anforderungen für die Verlängerung/Erneuerung ihrer Berechtigungen nicht erfüllen, müssen:

- a) Eine **Befähigungsüberprüfung** mit einem Examiner auf einem Segelflugzeug, bzw. einem TMG ablegen **oder**
- b) Die weiteren **Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren**, wobei sie mit Fluglehrer oder allein **unter der Aufsicht eines Fluglehrers** fliegen, um die fehlenden Anforderungen zu erfüllen.





EASA Segelflugausbildung

Grundausbildung

- Als ATO zertifizierte Flugschulen
- Theorie + Praxis in ATO
- 50 km Flug integriert
- Syllabus-Anpassungen

Weiterausbildung

- Kunstflug
- Wolkenflug
- Erweiterung TMG
- Ausbildung zum Schlepp-Piloten





Praktische Grundausbildung

- Die Ausbildung ist nur in einer ATO möglich.
- Für LAPL(S) und SPL ist sie identisch
- Die Ausbildung umfasst 17 Themenbereiche (Exercises)
- Der Syllabus entspricht mehr oder weniger der heutigen Ausbildung. Diese wird der EASA angepasst.

Neu ist:

- Integriert in die Grundausbildung ist ein Navigationsflug von mindestens 50 km solo oder 100 km am Doppelsteuer
- Total mindestens 15 Flugstunden Ausbildung auf Segelflugzeugen oder Motorseglern vor der Prüfung (davon max. 7 h auf TMG möglich)
- *Die Umstellung der Segelflugschulen von RFs in ATOs wird vermutlich erst 2014 erfolgen*



EASA-Ausbildungsschritte 1 – 17

- | | | |
|----|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Bekanntmachung mit dem Segelflugzeug | |
| 2 | Verfahren im Notfall | |
| 3 | Flugvorbereitung | |
| 4 | Erste Flugerfahrung | |
| 5 | Die Wirkung der Steuer | |
| 6 | Koordinierte Kurven | |
| 7 | Geradeausflug | |
| 8 | Kurvenflug | |
| 9a | Langsamflug | 9b Ueberziehen und Abkippen |
| 10 | Erkennen der Vrille und deren Vermeiden | |
| 11 | Startmethoden | 11a Windenstart
11b Flugzeugschlepp
11c Eigenstart
11d Autostart
11e Gummiseilstart |
| 12 | Volte, Anflug und Landung | |
| 13 | Erster Soloflug | |
| 14 | Kurven mit grosser Querlage | |
| 15 | Technik des Segelfluges | 15a Der Thermikflug
15b Der Hangflug
15c Der Wellenflug |
| 16 | Die Aussenlandung | |
| 17 | Der Streckenflug | 17a Flugplanung
17b Die Navigation im Flug
17c Streckenflugtechniken |



Theoretische Grundausbildung

- Die theoretische Ausbildung ist nur in einer ATO möglich.
- Sie ist für LAPL(S) und SPL identisch.
- Reines Selbststudium ist **nicht** zulässig.
- Der Lehrplan für den theoretischen Unterricht entspricht in den meisten Fächern mehr oder weniger der heutigen Ausbildung. Ein auf die AMC & GM* der EASA abgestimmter BAZL-Lehrplan für alle 9 Fächer wird als „Alternative means“ publiziert.
- **Neu** gehört das Fach 90 „**VFR Communications**“ zu den theoretischen Pflichtfächern, unabhängig davon, ob der Pilot eine RTF-Berechtigung erwerben wird oder nicht.

*(Acceptable means of compliance & Guidance Material).



Die Theoriefächer nach EASA

Die Ausbildung umfasst 9 Themenbereiche:

- | | | |
|----|----|---------------------------------------------|
| 1. | 10 | Luftrecht |
| 2. | 40 | Menschliches Leistungsvermögen |
| 3. | 50 | Meteorologie |
| 4. | 90 | Kommunikation |
| 5. | 80 | Fluglehre (Segelflugzeuge) |
| 6. | 70 | Betriebsverfahren (Segelflugzeuge) |
| 7. | 30 | Flugleistung - Flugplanung (Segelflugzeuge) |
| 8. | 20 | Segelflugzeugkenntnisse (Segelflugzeuge) |
| 9. | 60 | Navigation (Segelflugzeuge) |

Die Fächer 1 – 4 sind für alle LAPL- Ausweis-Kategorien gleich

Die Fächer 1 – 9 sind für den Segelflug gültig, LAPL(S) und SPL



Theorieprüfung LAPL und SPL (S)

Die Theorieprüfung kann neu **auf mehrere Sessionen aufgeteilt** werden.

- Sie ist innerhalb von **6 Sessionen und max. 18 Monaten** (ab Ende des Kalendermonats gerechnet, in dem erstmals zur Theorieprüfung angetreten wird) in allen Teilen zu bestehen.
- Für das Bestehen eines einzelnen Faches können **max. 4 Versuche** gemacht werden.
- Die Gültigkeit der vollständig bestandenen Theorieprüfung beträgt **24 Monate** (ab Datum des vollständigen Bestehens) für den Erwerb der LAPL(S) bzw. SPL.



RTF-Berechtigung u. Nachweis Sprachkompetenz

- Segelflieger, welche Flugfunk mit der **Flugsicherung und AFIS** ausüben wollen, brauchen eine **RTF-Berechtigung**
- **Segelflieger** müssen keinen Sprachtest bestehen.
- Für den Erwerb der RTF-Berechtigung ist eine Prüfung in der entsprechenden Sprache zu absolvieren (Nachweis der **Kenntnisse der Standardphraseologie**).
- In der Schweiz geschieht dies anlässlich einer **praktischen Tischprüfung** (simulierter Flug).
- Diese kann auf Englisch, Deutsch, Französisch oder Italienisch absolviert werden, je nach Sprache, für welche die RTF-Berechtigung gelten soll.
- Die Ausbildung muss in Übereinstimmung mit dem **BAZL-Lehrplan** erfolgen.



Empfehlung für die RTF-Berechtigung

Damit in der mehrsprachigen Schweiz mit den diversen Stellen der Flugsicherung und AFIS kommuniziert werden kann, wird auch für Segelflieger der Erwerb einer RTF-Berechtigung in Englisch empfohlen.



Erwerb neuer Startarten

- **Schleppstart und Selbststart:**
5 Flüge am Doppelsteuer, 5 Flüge unter Aufsicht
Für Selbststart können die Doppelsteuerflüge mit einem TMG ausgeführt werden
- **Windenstart und Autostart:**
10 Flüge am Doppelsteuer, 5 Flüge solo unter Aufsicht
- **Gummiseilstart**
3 Flüge am Doppelsteuer oder solo unter Aufsicht
- Die Erweiterungen werden im Flugbuch eingetragen und vom Fluglehrer visitiert



Rating TMG mit LAPL oder SPL Segelflug

- **Reisemotorsegler** sind Touring Motor Glider (TMG)
- Die Berechtigung zur Führung eines TMG kann mit einer praktischen und theoretischen Zusatzausbildung in einer ATO durch Träger eines LAPL(S) oder SPL(S) erworben werden.
- Für die **Erweiterung auf TMG** braucht es:
 - die Flugausbildung gemäss EASA-Syllabus
 - mind. 6 Stunden praktische Ausbildung, davon 4 h Dpst
 - 1 Solo-Überlandflug von mind. 150 km mit einer Landung ausserhalb des Ausbildungsplatzes
 - eine angemessene theoretische Ausbildung in den motorflugspezifischen Fächern (20, 30, 60, 70, 80)



Theoretische Ausbildung TMG

- 1 80 Fluglehre
- 2 70 Betriebsverfahren
- 3 30 Flugleistung und Flugplanung
- 4 20 Flugzeugkenntnisse
- 5 60 Navigation

- Die Flugschule stellt eine Bestätigung für die theoretische Ausbildung aus
- Der Experte prüft mündlich die theoretischen Kenntnisse vor und während dem Prüfungsflug



Flugprogramm Ausbildung TMG 1 - 10

1	Einführung TMG	1 E	Notfalltraining
2	Flugvorbereitung und Flugabschluss		
3	Rollen	3 E	Notfälle (Ausfall der Bremsen)
4	Horizontalflug		
5	Steigflug		
6	Sinkflug		
7	Kurvenflug		
8	Überziehen		
9	Start und Steigflug bis Gegenanflug		
10	Volte, Anflug und Landung	9/10 E	Notfälle



Flugprogramm Ausbildung TMG 11 - 15

- 11 Kurven mit grosser Querlage
- 12 Abstellen und wiederanlassen des Motors
- 13 Notlandung ohne Motor
- 14 Vorsichtslandung
- 15 A Navigation
- 15 B Navigationsprobleme bei tiefer Basis und reduzierter Sicht
- 15 C Radionavigation (Grundkenntnisse GPS, NDB, ADF, VHF, Radar)



Prüfung TMG

- Die bisherige schriftliche Theorieprüfung wird durch eine **mündliche Prüfung vor dem Prüfungsflug** ersetzt.
Diese wird jedoch für den Erwerb einer Motorfluglizenz LAPL(A) oder PPL(A) **nicht** anerkannt.
- Die Flugprüfung TMG wird durch einen Experten abgenommen



Fortlaufende Flugerfahrung TMG

Inhaber einer **TMG-Erweiterung** dürfen ihre Rechte auf einem TMG nur ausüben, wenn sie in den **letzten 24 Monaten**:

- mindestens **12 Flugstunden als PIC auf TMG** inklusive **12 Starts und Landungen** und
- mindestens **1 Std Flugzeit Auffrischungsschulung auf TMG** mit einem Fluglehrer absolviert haben.
- ein **gültiges Medical** vorhanden ist.
- Eine Anrechnung von Segelflugzeit ist nicht möglich!
- TMG-Flugerfahrung mit Motorflugausweis kann angerechnet werden



Rating Kunstflug

Bedingung für die Ausbildung:

120 Starts als PIC, absolviert nach Erteilung der Lizenz.

Die **Ausbildung in einer ATO** umfasst:

- einen der Kunstflugberechtigung **angemessenen theoretischen Unterricht**
- mind. **5 Stunden oder 20 Flüge Kunstflugausbildung** in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie
- Das Ziel des Kunstflugtrainings ist es, den Kandidaten zu befähigen, Kunstflugmanöver durchzuführen
- Es gibt **keine Flugprüfung**
- Die **ATO bestätigt**, dass die Kunstflugschulung erfolgreich abgeschlossen ist
- Kunstflugmanöver: Chandelle, Lazy Eight, Rollen, Looping, Rückenflug, Renversement (Hammerhead Turn), Immelmann



Erweiterungen

Wolkenflug: Ist noch in Bearbeitung.



Erweiterungen

Schleppen von Segelflugzeugen

Bedingung für die Ausbildung zum Schlepppiloten sind 30 Std Flugerfahrung als PIC und 60 Starts und Landungen auf Flugzeugen bzw. TMG, absolviert nach Erteilung der Lizenz.

Die Ausbildung in einer ATO umfasst:

- theoretischen Unterricht über die Betriebsabläufe und Verfahren beim Schleppen von Segelflugzeugen
- mind. 10 Schulungsflüge, bei denen ein Segelflugzeug geschleppt wird, davon mindestens
 - 5 Schleppflüge mit Fluglehrer
 - für Piloten ohne Segelfluglizenz zusätzlich 5 Flüge im Segelflugzeug mit Schleppstart.

Inhaber einer LAPL(S) Lizenz dürfen Schleppflüge ausführen mit der entsprechenden Erweiterung



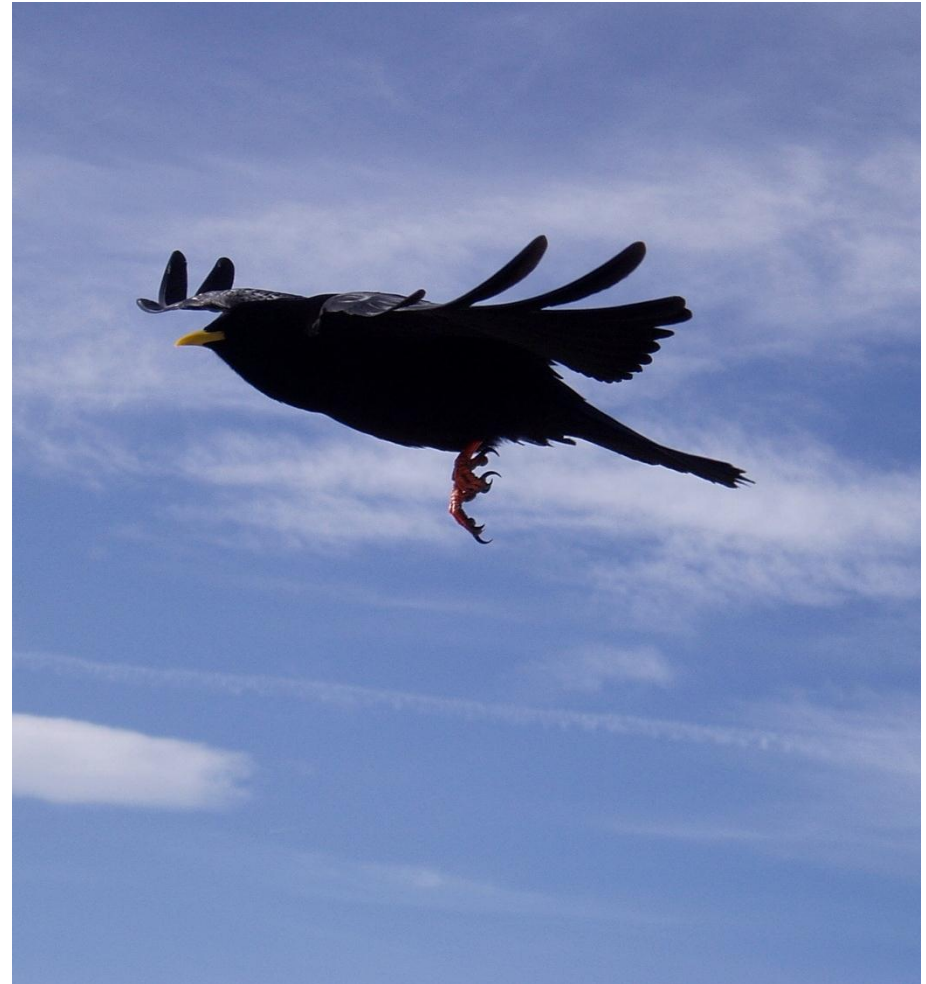
EASA-Segelfluglizenz

Umwandlung

Bis spätestens 8. April 2015

Vorgehen

- Ausbildung (Kenntnisse EASA)
- Medical
- Antragsformular
- Erweiterungen bleiben erhalten





Wechsel zur EASA-Segelflugglizenz

Anpassungen an EASA

Die folgenden Erleichterungen hat das BAZL bereits eingeführt:

- a) Verkürzte Praxisüberwachung für Fluglehrerkandidaten ab Fluglehrerkurs 2012.
- b) Aufhebung des Mindestalters für Flugschüler. Erster Soloflug ist ab 14 Jahren möglich.

Die Flugausbildung nach EASA kann erst begonnen werden, wenn die Flugschule eine ATO-Bewilligung besitzt.

Umwandlung von nationalen Lizenzen in EASA Part-FCL Lizenzen

1. Die Ausbildung „Kenntnisse EASA Part-FCL/Part-MED“ kann innerhalb der Fluggruppen unter kundiger Leitung mit Hilfe dieser Präsentation durchgeführt werden.
2. EASA Medical Class 2 oder EASA LAPL Medical beim Fliegerarzt erwerben.
3. Ausfüllen des BAZL Form 62.070 EASA.
4. Antragsformular mit Kopie des Medicals und Kopien der relevanten Flugbuchseiten an das BAZL senden (letzte 2 Seiten).



Zusammenfassung

- Alle bestehenden nationalen Segelflugglizenzen müssen bis zum 8. April 2015 in EASA Lizenzen umgewandelt werden.
- Alle Segelflugpiloten müssen eine regelmässige fliegerärztliche Untersuchung gemäss LAPL-Medical oder Medical Class 2 durchführen.
- Je nach Medical kann eine LAPL(S) oder eine SPL beantragt werden.
- Eine LAPL(S) ist nur innerhalb der EASA-Länder gültig und es sind Einschränkungen mit zahlenden Gästen bei Passagierflügen vorhanden.
- Eine SPL ist weltweit gültig. Passagiere können gegen Entgelt befördert werden, sofern der Pilot die dafür erforderlichen Bedingungen erfüllt.
- Fluglehrer und Examiner müssen eine SPL besitzen und können für ihre Aufwendungen entschädigt werden.
- Eine EASA Lizenz wird ausgestellt, wenn eine entsprechende Ausbildung gemacht wurde und ein gültiges Medical vorhanden ist.



Knackpunkte

- **Nach** der Umschreibung auf eine EASA-Lizenz gelten die EASA-Bedingungen
- Segelflugglizenz mit TMG – laufendes Training beachten
- Innerhalb der Gruppen gibt es bis April 2015 unterschiedliche Lizenzen (alt, LAPL (S) und SPL).
- Die Verantwortung über die Gültigkeit der Part FCL Lizenz liegt beim Piloten. Die minimale Anzahl Flugstunden und die 2 Instruktionsflüge mit FI innerhalb der letzten 24 Monate müssen bei jedem Flug erfüllt sein!



Wertvolle Links

- BAZL Website:
<http://www.bazl.admin.ch/experten/index.html?lang=de>
- SFVS Website:
<http://www.segelflug.ch/d/reglemente/eu-reglemente.htm>
- EASA Website:
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2011/2011-016-R/AMC%20and%20GM%20to%20Part-FCL.pdf>
- EU-Amtsblatt:
<http://eurlex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ%3AL%3A2011%3A311%3ASOM%3ADE%3AHTML>



EASA Part-FCL/Part-MED: Relevante Artikel

1/5

A. GRUNDKENNTNISSE (Auszug aus dem EASA-Lehrplan des BAZL)

Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Verordnungen

- Gegenstand (Art. 1)
- Begriffsbestimmungen (Art. 2)
- Erteilung von Pilotenlizenzen und Tauglichkeitszeugnissen (Art. 3)
- Bestehende einzelstaatliche Pilotenlizenzen (Art. 4)
- Bestehende einzelstaatliche Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger (Art. 5)
- Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen aus Drittländern (Art. 8)

Anhang I (Part-FCL)

Abschnitt A: Allgemeine Vorschriften

- Zuständige Behörde (FCL.001)
- Geltungsbereich (FCL.005)
- Begriffsbestimmungen (FCL.010)
- Beantragung und Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen (FCL.015)
- Flugschüler (FCL.020)
- Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die Erteilung von Lizenzen (FCL.025)
- Praktische Prüfung (FCL.030)



EASA Part-FCL/Part-MED: Relevante Artikel

2/5

- Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen (FCL.035)
- Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte (FCL.040)
- Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen (FCL.045)
- Aufzeichnung von Flugzeiten (FCL.050)
- Sprachkenntnisse (FCL.055)
- Fortlaufende Flugerfahrung (FCL.060)
- Widerruf, Aussetzung und Beschränkung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen (FCL.070)

Abschnitt B: LAPL

Kapitel 1 Allgemeine Anforderungen

- LAPL – Mindestalter (FCL.100)
- LAPL – Rechte und Bedingungen (FCL.105)
- LAPL – Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie (FCL.110)
- LAPL – Ausbildungslehrgang (FCL.115)
- LAPL – Prüfung der theoretischen Kenntnisse (FCL.120)
- LAPL – Praktische Prüfung (FCL.125)

Kapitel 4 Besondere Anforderungen für die LAPL für Segelflugzeuge - LAPL(S)

- LAPL(S) – Rechte und Bedingungen (FCL.105.S)
- LAPL(S) – Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung (FCL.110.S)
- LAPL(S) – Startarten (FCL.130.S)
- LAPL(S) – Erweiterung der Rechte auf TMG (FCL.135.S)
- LAPL(S) – Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung (FCL.140.S)



EASA Part-FCL/Part-MED: Relevante Artikel

Abschnitt C: Privatpilotenlizenz (PPL), Segelflugpilotenlizenz (SPL) und Ballonpilotenlizenz (BPL)

3/5

Kapitel 1 Allgemeine Anforderungen

- Mindestalter (FCL.200)
- Bedingungen (FCL.205)
- Ausbildungslehrgang (FCL.210)
- Prüfung der theoretischen Kenntnisse (FCL.215)
- Praktische Prüfung (FCL.235)

Kapitel 5 Besondere Anforderungen für die Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL)

- SPL – Rechte und Bedingungen (FCL.205.S)
- SPL – Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung (FCL.210.S)
- SPL – Startarten (FCL.220.S)
- SPL – Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung (FCL.230.S)

Abschnitt I: Weitere Berechtigungen

- Kunstflugberechtigung (FCL.800)
- Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen (FCL.805)

Abschnitt J: Lehrberechtigte

Kapitel 1 Allgemeine Anforderungen

- Lehrberechtigungen (FCL.900)
(Weiterführende Artikel sind unter Kapitel B. Zusatzkenntnisse für Lehrberechtigte aufgeführt)



EASA Part-FCL/Part-MED: Relevante Artikel

4/5

Anhang III

Bedingungen für die Anerkennung von Lizenzen, die von Drittländern oder für Drittländer ausgestellt wurden

- A. Validierung von Lizenzen
- B. Umwandlung von Lizenzen

Anhang IV (Part-MED)

Abschnitt A: Allgemeine Vorschriften

Kapitel 1 Allgemeines

- Zuständige Behörde (MED.A.001)
- Geltungsbereich (MED.A.005)
- Begriffsbestimmungen (MED.A.010)
- Eingeschränkte flugmedizinische Tauglichkeit (MED.A.020)

Kapitel 2 Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse

- Tauglichkeitszeugnisse (MED.A.030)
- Beantragung eines Tauglichkeitszeugnisses (MED.A.035)
- Ausstellung, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen (MED.A.040)
- Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Tauglichkeitszeugnissen (MED.A.045)



B. ZUSATZKENNTNISSE FÜR LEHRBERECHTIGTE

Commission Regulation (EU) No 1178/2011

Anhang I (Part-FCL)

Abschnitt J: Lehrberechtigte

Kapitel 1 Allgemeine Anforderungen

- Lehrberechtigungen (FCL.900)
- Allgemeine Anforderungen für Lehrberechtigte (FCL.915)
- Kompetenzen und Beurteilung von Lehrberechtigten (FCL.920)
- Ausbildungslehrgang (FCL.930)
- Beurteilung der Kompetenz (FCL.935)
- Gültigkeit von Lehrberechtigungen (FCL.940)

Kapitel 2 Besondere Anforderungen an den Fluglehrer - FI

- FI – Rechte und Bedingungen (FCL.905.FI)
- FI – Eingeschränkte Rechte (FCL.910.FI)
- FI – Voraussetzungen (FCL.915.FI)
- FI – Ausbildungslehrgang (FCL.930.FI)
- FI – Verlängerung und Erneuerung (FCL.940.FI)



Umwandlung des Segelflug-Ausweises in eine EASA-Lizenz



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of the Environment, Transport, Energy and
Communications DETEC

Federal Office of Civil Aviation FOCA

Safety – Division Flight Personnel
3003 Bern

**Application for conversion of a national
Swiss licence to a Part-FCL licence**

Applicant's Swiss licence number:

SAILPLANE PILOT LICENCE

Applicant last name: _____ first name: _____ date of birth: _____
place of birth: _____ place of origin: _____ nationality: _____
private address: postal code: _____ city: _____ street: _____
phone/fax home: _____ phone/fax office: _____
e-mail: _____

signature of applicant: _____ place: _____ date: _____

Summary of conditions for conversion of a national Sailplane pilot licence to a Part-FCL SPL or to a Part-FCL LAPL(S)

EASA requirements for:

LAPL(S)

- a) Medical certificate Part-MED LAPL
- b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)
- c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)

EASA requirements for:

SPL

- a) Medical certificate Part-MED Class 2
- b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)
- c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)

SELF-DECLARATION:

I confirm to comply with the requirements for the following launch method(s)

- aero tow
- winch launch
- self launch
- bungee launch
- car launch

name: _____ signature of applicant: _____



Personalien



Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

 Swiss Confederation

Federal Department of the Environment, Transport, Energy and
 Communications DETEC
Federal Office of Civil Aviation FOCA
 Safety – Division Flight Personnel
 3003 Bern

**Application for conversion of a national
 Swiss licence to a Part-FCL licence**

Applicant's Swiss licence number:

SAILPLANE PILOT LICENCE

Applicant last name: _____ first name: _____ date of birth: _____

place of birth: _____ place of origin: _____ nationality: _____

private address: postal code: _____ city: _____ street: _____

phone/fax home: _____ phone/fax office: _____

e-mail: _____

signature of applicant: _____ place: _____ date: _____



Wahl der gewünschten Lizenz

Summary of conditions for conversion of a national Sailplane pilot licence to a Part-FCL SPL or to a Part-FCL LAPL(S)

EASA requirements for:

LAPL(S)

- a) Medical certificate Part-MED LAPL
- b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)
- c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)

EASA requirements for:

SPL

- a) Medical certificate Part-MED Class 2
- b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)
- c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)



Bestätigung der Startverfahren

SELF-DECLARATION:

I confirm to comply with the requirements for the following **launch method(s)**

- aero tow
- winch launch
- self launch
- bungee launch
- car launch

name:

signature of applicant:

date and place:



Bestätigung der Kenntnisse über EASA

BAZL OFAC UFAC FOCA CH-3003 Bern (Switzerland)

Applicant's Swiss licence number:

Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL Confirmation by flight school

The flight school confirms that the applicant has demonstrated knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL.

Flight school name registration number

Instructor: last name first name

licence number

location and date: signature of flight instructor



Noch
Fragen?





Die Flugprüfung Segelflug (skilltest)

Die Flugprüfung wird von einem Experten FE(S) abgenommen

Der Kandidat muss dem Experten die folgenden Fähigkeiten beweisen:

- Operation des Segelflugzeuges innerhalb seiner Limiten
- Ruhige und präzise Durchführung aller Flugmanöver
- Anwendung der flugtechnischen Kenntnisse
- Er muss immer die Kontrolle über das Segelflugzeug behalten.
- Über die erfolgreiche Flugdurchführung dürfen nie Zweifel bestehen



Die Flugprüfung Segelflug

Die Flugprüfung besteht aus 4 Teilen:

- Flugvorbereitung und Start
- Startmethode (Flugzugschlepp oder Windenstart)
- Flugübungen
- Volte, Anflug und Landung

Sie umfasst neben allen normalen Flugmanövern unter anderem auch:

- Kurven mit 45° Querlage
- Beenden der Kurven auf einen Richtpunkt oder einen Kompasskurs
- Langsamflug, Abkippen, Vermeiden von Vrillen und Wiederherstellen der Normalfluglage
- Ziellandung