

# BEKANNTES LIZENZWESEN IN NEUEM GEWAND

Neue Segelflug-FCL-Regeln vervollständigt das Segelflug- Regelbuch



Etwas hinter dem ursprünglichen Zeitplan, aber immer noch rechtzeitig für eine Inkraftsetzung zum 8. April 2020 ist von der EU-Kommission Anfang März die Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 mit den spezifischen Segelflug-Lizenzregeln veröffentlicht worden. Damit wird die EU (DVO) 2018/1976 (Segelflug-OPS) um den Anhang III (Part SFCL) erweitert. Dieser Teil fließt auch in das Segelflug-Regelbuch (Sailplane Rulebook) ein, das damit nun vollständig ist. Zeitgleich wurde auch die VO (EU) 1178/2011 (Luftfahrtpersonal) in einigen Teilen angepasst. Das neue nur 38 Punkte umfassende Lizenzwesen für den Segelflug zeigt sich nun sehr kompakt und findet auf 18 Seiten Platz.

VON UWE BODENHEIM

## **Bekannte Inhalte, neue Form**

Im Großen und Ganzen muss man sich im Detail gar nicht so sehr mit den neuen SFCL-Regelungen auseinandersetzen. Auch, wenn viele Festlegungen umformuliert und soweit wie möglich vereinfacht wurden, entsprechen die meisten in der Anwendung den bisherigen, aus Teil-FCL bekannten Verfahren. Im Folgenden sind die wichtigsten und interessantesten Neuerungen aufgeführt [Bezug zu AMC/GM in eckigen Klammern]:

**SFCL.001 Geltungsbereich:** Das neue SFCL-Regelwerk befasst sich exklusiv und umfassend mit den Anforderungen an die Erteilung von Segelflugzeugpilotenlizenzen (SPL). Regelungen, die auf „Segelflugzeuge“ Anwendung finden, beziehen sich auch auf motorisierte Segelflugzeuge (powered sailplanes) und Reisemotorsegler (TMG). Bei letzteren wird für Starts die Bezeichnung „take-offs“ verwendet, bei den übrigen „launches“ [GM1].

**SFCL.015 Beantragung, Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer SPL sowie der damit verbundenen Rechte, Berechtigungen und Zeugnisse:** Der zuständigen Behörde müssen Anträge zur Erteilung eines SFCL,

zur Erweiterung auf Segelflug- und TMG-Rechte, Erteilung der Fluglehrer- und Flugprüferberechtigung sowie deren Änderung innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der praktischen Prüfung oder Kompetenzüberprüfung zugesandt werden. Lizenzinhaber können die Übertragung der Zuständigkeit für alle vorhandenen Lizenzen auf eine andere Luftfahrtbehörde beantragen.

**SFCL.035 Anrechnung von Flugzeit:** Für die Beantragung der Segelfluglizenz sowie der Rechte und Berechtigungen können nun alle auf Segelflugzeugen (also auch TMG) absolvierten Alleinflugzeiten, Ausbildungszeiten und PIC-Flugzeiten in Anrechnung gebracht werden.

**SFCL.045 Pflicht zum Mitführen und zur Vorlage von Dokumenten:** Wie schon im Teil SOP bezüglich der Flugzeugdokumente festgelegt, müssen nun auch Lizenz, Tauglichkeitszeugnis, Ausweis und Flugbuch bei Flügen in Sichtweite des Flugplatzes nicht mehr an Bord mitgeführt werden und können am Flugplatz verbleiben. Bezüglich des Flugbuches ist es ausreichend, die Auszüge oder Kopien (auch digital) vorzuhalten, mit denen die Einhaltung der Anforderungen der ausgeübten Rechte dokumentiert

werden können [AMC1].

**SFCL.050 Aufzeichnung von Flugzeit:** Hierzu ist nach wie vor festgelegt, dass diese Aufzeichnung mit den bekannten Inhalten und in der von der zuständigen Behörde festgelegten Form und Weise zu führen ist. Für Deutschland erfolgte diese explizite Festlegung durch die NfL 2-330-17. Hier ist unter anderem festgelegt, dass dies gebunden und handschriftlich zu erfolgen hat. Da sich die NfL explizit auf die VO (EU) 1178/2011 bezieht, hat sie für das SFCL-Regelwerk prinzipiell keine Relevanz. Auch wenn in den AMCs zu SFCL.050 keine weiteren Festlegungen zur Form mehr enthalten sind, ist zu vermuten, dass eine noch zu erlassende NfL für SFCL und BFCL einen entsprechenden Wortlaut beinhalten wird. Ob eine rein digitale Führung des Flugbuches zukünftig möglich ist, kann man abschließend wohl erst nach Veröffentlichung der entsprechenden NfL sagen. Abweichend von den bisherigen Regelungen können alle Flüge eines Tages, bei denen immer wieder am selben Flugplatz gestartet und gelandet wurde auch dann als Sammeleintrag gemacht werden, wenn mehr als 30 Minuten zwischen den einzelnen Flügen liegen [AMC1].

**SFCL.065 Einschränkung der Rechte von SPL-Inhabern, die 70 Jahre oder älter sind, bei der Beförderung von Fluggästen im gewerblichen Segelflugbetrieb:** Das Verbot der gewerblichen Beförderung von Fluggästen beim Überschreiten des 70. Lebensjahres bestand auch bisher schon, betraf aber nur wenige Piloten. Da gewerbliche Beförderung von Fluggästen zukünftig aber leichter möglich ist, soll an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden. Fluglehrer sind hier übrigens nicht ausgenommen.

**SFCL.115 SPL – Rechte und Bedingungen:** Wer bisher kommerziell fliegen wollte und kein Fluglehrer war, benötigte den so genannten „com-ops“-Eintrag in der Lizenz. Dieser ist jetzt nicht mehr erforderlich, stattdessen kann jeder Lizenzinhaber, der 18 Jahre alt ist und 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts (launches oder take-offs) absolviert hat, kommerziell tätig werden. Eine Befähigungsüberprüfung, die bislang für Nichtfluglehrer erforderlich war, wird nicht mehr benötigt. Inhaber des LAPL(S), denen eine kommerzielle Tätigkeit bislang verwehrt war, können diese bei Erfüllung der Voraussetzungen jetzt auch ausführen, sofern sie ein gültiges Klasse 2-Medical besitzen. Der Eintrag dieses Rechtes erfolgt im Flugbuch. Passagierflüge dürfen nach wie vor erst bei Erreichen von 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts (launches oder take-offs) nach Lizenzerteilung durchgeführt werden. Neu

hinzu kommt allerdings jetzt, dass zusätzlich in einem Schulungsflug mit Fluglehrer die erforderliche Kompetenz nachgewiesen werden muss, was im Flugbuch eingetragen wird. Dies gilt aber nur für diejenigen Piloten, welche beim Inkrafttreten der neuen Regeln am 8. April 2020 die notwendigen Voraussetzungen noch nicht erfüllt haben, alle anderen profitieren von der Besitzstandswahrung. Bei Umschreibungen nationaler Lizenzen gilt der deren Erstaussstellungszeitpunkt als Ausgabezeitpunkt des SPL [AMC1].

**SFCL.130 SPL – Anforderungen an den Ausbildungslehrgang und die Erfahrung:** Wer nun den SPL erwerben möchte, kann - wenn gewünscht - in einem Zug das Recht zum Fliegen von Segelflugzeugen (außer TMG) und das Recht zum Fliegen von TMGs erlangen, oder auch nur eines von beiden. Vom Umfang der Ausbildung her ändert sich dadurch prinzipiell eigentlich kaum etwas, allerdings gibt es bedingt durch die Einbeziehung der TMG-Ausbildung ein paar Erleichterungen. So können die vorgeschriebenen 15 Stunden Flugunterricht auf allen Typen von Segelflugzeugen erfolgen, für den Erwerb des Segelflugzeug-Rechts müssen aber 7h (davon 3h mit Fluglehrer) explizit auf Segelflugzeugen (nicht TMG) absolviert werden. Wird der Überlandflug als 100km-Flug mit Fluglehrer durchgeführt, kann dies nun auch in einem TMG passieren. Wird das TMG-Recht angestrebt, müssen von den insgesamt 6h mindestens 4h mit Fluglehrer enthalten sein und ein 150km Allein-Überlandflug durchgeführt werden, was den bisherigen Voraussetzungen zum Erwerb der TMG-Typenberechtigung entspricht. Eine Segelfluglizenz muss aber nicht mehr vorhanden sein. Die Ausbildungsinhalte entsprechen dem bisherigen Umfang, werden aber in der Theorie um die Themen „Verwendung von Sauerstoff“, „Steilspirale“, „Notabsprung und Landung“, „Aufrüsten des Segelflugzeuges und Verbindung der Ruder“, „Triebwerk und Propeller“, „Wasserballastsystem“, „Batterien“, „Rettungsfallschirme“, „Notausstiegs- und Rettungssysteme“ sowie „Nutzung von ATS“ ergänzt [AMC1].

Auch bei der Flugausbildung gibt es Ergänzungen, die vor allem auf den Einsatz von Sauerstoff, Durchführung der Luftraumbeobachtung, Erkennen und Beenden von Steilspiralen, Auswirkungen des Schwerpunkts auf das Flugverhalten, Aspekte bei der Außenlandung sowie sicherheitsrelevante Aspekte der Triebwerksbedienung abzielen. Trudellübungen, die bislang bei fehlender Trudelmöglichkeit des Ausbildungsflugzeuges theoretisch durchgesprochen werden konnten, müssen jetzt zwingend durchgeführt werden [AMC2]. Die Anpassung der

Ausbildungsprogramme der ATOs/DTOs muss bis spätestens 08. April 2021 erfolgen.

Wird ein TMG für den Erwerb des Segelflugzeug-Rechts eingesetzt, darf auch ein Fluglehrer ausbilden, der selbst nicht die Berechtigung zum Lehren der TMG-Berechtigung besitzt, sofern er dabei einen Sitz einnimmt, von dem aus er alle PIC-Funktionen ausführen kann. Bei den geübten Manövern darf es sich dann aber nur um reine Segelflugmanöver handeln, nicht um TMG-Manöver [GM1].

**SFCL.135 SPL – Prüfung der Theoriekenntnisse:** Für die Theorieprüfung sind in den meisten Fächern 10 Multiple-Choice-Fragen zu beantworten, für die jeweils 20 Minuten zur Verfügung stehen. 20 Fragen gibt es in den Fächern Luftrecht und Meteorologie (40min Bearbeitungszeit) sowie Navigation (75min Bearbeitungszeit). Für das Fach Kommunikation kann auch eine mündliche Prüfung durchgeführt werden [AMC1]

**SFCL.145 SPL – Praktische Prüfung und SFCL.150 SPL – Segelflugzeug- und TMG-Rechte:** Im Rahmen der Praktischen Prüfung hat man die Möglichkeit, eine Prüfung in einem Segelflugzeug (nicht TMG) und eine weitere in einem TMG zu absolvieren, um beide Rechte zu erhalten. Möchte man nur ein Recht erwerben, so wird auch nur eine Prüfung abgenommen. In jedem Fall muss die Ausbildung für das entsprechende Recht abgeschlossen sein. Um das jeweils andere Recht später zu erwerben, wird im Rahmen der dann erforderlichen Praktischen Prüfung vom Prüfer der Stand der spezifischen Theoriekenntnisse in den Sachgebieten „Grundlagen des Fliegens“, „Betriebsverfahren“, „Flugleistung und Flugplanung“, „Allgemeine Luftfahrzeugkunde“ sowie „Navigation“ überprüft.

**SFCL.155 Startmethoden (Launching):** Die bisherigen Startarten Winden-, Kraftfahrzeug- und Flugzeugschlepp, Eigenstart und Gummiseilstart werden nun als „Startmethoden“ bezeichnet. Deren Erwerb und Aufrechterhaltung bleibt aber größtenteils unverändert. Allerdings wird eine nach Lizenzerwerb erworbene Startmethode nicht mehr in die Lizenz eingetragen, sondern durch den Fluglehrer im Flugbuch bestätigt. Die Aufrechterhaltung der Startart „Eigenstart“ kann nun neuerdings auch durch Starts (take-offs) in TMGs erfolgen, beim Erwerb müssen die Solostarts aber nach wie vor auf selbststartenden Segelflugzeugen absolviert werden. Sind die Bedingungen für die Aufrechterhaltung einer Startmethode nicht erfüllt, können die

fehlenden Starts wie bisher im Beisein oder allein unter Aufsicht eines Fluglehrers erfolgen. Neu ist dabei aber, dass dabei nur noch der Start, nicht aber der Flug beaufsichtigt werden muss. Für die Ausbildung und Durchführung weiterer Startmethoden (z.B. Schwerkraft-Rollstart) muss die jeweilige nationale Luftfahrtbehörde entsprechende Vorgaben erstellen [GM1].

**SFCL.160 SPL – Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung:** Beim Segelflug ohne TMG ändert sich im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Lizenz eigentlich nicht viel, die vorgeschriebenen 5h Gesamtflugzeit können aber auch mit TMGs durchgeführt werden. Deutliche Erleichterungen gibt es aber bei den Anforderungen für den TMG. Hier sind nach wie vor 12h Flugzeit als PIC vorgeschrieben, davon müssen aber nur 6h auf einem TMG erfolgen. Der Schulflug mit 1h Gesamtflugzeit kann hierin nun enthalten sein. Dafür können auch Flüge mit in Annex 1 der Basic Regulation aufgeführten Flugzeugen herangezogen werden, bei Schulflügen muss sich der Fluglehrer aber vergewissern, dass der Pilot ausreichend Erfahrung auf dem Typ besitzt oder das Flugzeug von der Ausbildungseinrichtung autorisiert werden [AMC1].

Die vorgeschriebenen zwei Segelflug-Schulflüge sollen nun Elemente der praktischen Prüfung aufweisen sowie Briefing und Debriefing enthalten. 24 Monate nach dem Monatsende, in dem der erste der beiden Flüge erfolgte, muss der nächste Schulflug stattfinden [AMC1(a)(1)(ii)]. Bei den drei Flügen als PIC (also kein Schulflug) zur Erfüllung der 90-Tage-Regel für Gastflüge zählt ein FI(S) oder FE(S) an Bord nicht als Passagier [AMC1(e)].

**SFCL.200 Kunstflugrechte:** Künftig gibt es in der Kunstflugausbildung zwei Stufen: Das Kunstflug-Basisrecht erlaubt als Kunstflugmanöver: 45°-Steig- und Sturzflüge, positive Loopings, Turns, Lazy Eight und Trudeln. Die Mindesterfahrung für den Erwerb wurde auf 30h Flugzeit oder 120 Starts (launches) nach Lizenzerwerb herabgesetzt. Neben entsprechendem Theorieunterricht muss Kunstflugunterricht (ohne Zeitvorgabe) in den oben aufgeführten Manövern durchgeführt werden. Der Erwerb des Kunstflug-Fortgeschrittenenrechts (entspricht der bisherigen Kunstflugberechtigung) bedingt den vorherigen Erwerb des Basisrechts. Auch hierfür ist entsprechender Theorieunterricht vorgeschrieben, der entsprechende Kunstflugunterricht muss mindestens 5h oder 20 Flüge umfassen. Damit dürfen dann alle Kunstflugmanöver geflogen werden. Möchte man Kunstflug im TMG mit Motorkraft durchführen, müssen alle Manöver

in der Ausbildung - sofern möglich - auch mit Motorkraft geflogen werden [AMC1(d)].

**SFCL.205 Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern:** Bezüglich der Schleppberechtigungen ist eigentlich alles geblieben wie es war. Wer einen SPL mit TMG-Berechtigung besitzt und bereits eine Schleppberechtigung im PPL(A) eingetragen hat, bekommt diese vollständig anerkannt, sofern diese auch das Schleppen mit TMGs beinhaltet. Andernfalls müssen lediglich drei Schulungsflüge im TMG mit Lehrer absolviert werden. Die Berechtigung wird dann durch den Fluglehrer im Flugbuch eingetragen.

**SFCL.230 TMG-Nachtflugberechtigung:** Während Nachtflug mit Segelflugzeugen (ohne TMG) rein lizenzrechtlich unter Beachtung der technischen Anforderungen aus Segelflug-OPS (Beleuchtung u. a.) nicht weiter reguliert ist, muss für Nachtflüge mit einem TMG die entsprechende Nachtflugberechtigung erworben werden, was die vollständige für den PPL(A) erforderliche IFR-Schulung umfasst. Wer bereits eine Nachtflugberechtigung nach FCL besitzt, bekommt diese für den TMG vollständig anerkannt. Die Berechtigung wird vom Fluglehrer im Flugbuch eingetragen.

**SFCL.235 Rechte für den Wolkenflug mit Segelflugzeugen:** Nach einigen Jahren Abstinenz ist mit dem SFCL nun auch wieder Wolkenflug mit Segelflugzeugen (auch TMG, aber nur ohne Motorkraft) möglich. Voraussetzung sind 30 Stunden als PIC nach Erwerb der Lizenz und ein Ausbildungslehrgang mit entsprechendem Theorieunterricht und mindestens zwei Stunden Flugunterricht nach Instrumenten mit Lehrer. Dabei darf die Hälfte der Stunden im TMG unter Motorkraft erfolgen, sofern die Sichtflugbedingungen eingehalten werden. Wer bereits eine (Basis-)IFR-Berechtigung besitzt, dem wird die Theorieausbildung angerechnet und der Flugunterricht auf eine Stunde reduziert. Das Wolkenflugrecht muss mit mindestens einer Stunde Wolkenflug oder fünf entsprechenden Flügen als PIC in den letzten zwei Jahren aufrechterhalten werden. Wird dies nicht erfüllt, können die entsprechenden Zeiten/Flüge auch mit Lehrer absolviert werden.

**SFCL.315 FI(S)-Berechtigung – Rechte und Bedingungen:** Für die Unterrichtung von Startmethoden sind nun Mindestvoraussetzungen eingeführt worden. Diese betragen 50 Starts als PIC im Windenschlepp und 30 Starts im Flugzeugschlepp. Zur Unterrichtung von TMG-Rechten muss der Fluglehrer mindestens 30h PIC-Flugzeit im TMG gesammelt haben und 6h Flugun-

terricht mit Fluglehrer absolvieren. Für Flugunterricht zur Ausbildung von Fluglehrern (FI-I) war bislang immer eine Kompetenzbeurteilung durch einen FIE(S) erforderlich, welchen es im SFCL aber nicht mehr gibt. Daher wird diese Kompetenzüberprüfung nun ersetzt durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem von der zuständigen ATO/DTO benannten FI-I nach einem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren.

**SFCL.330 FI(S) – Ausbildungslehrgang:** Wer Fluglehrer werden möchte, muss vor Beginn des Lehrganges eine Vorabbeurteilung ihrer Befähigung als Fluglehrer bei einer Ausbildungseinrichtung absolvieren. Dies musste bisher innerhalb von sechs Monaten vor Lehrgangsbeginn erfolgen, nun sind hierfür 12 Monate Zeit. Im Rahmen des Lehrganges können jetzt von den sechs geforderten Stunden Flugunterricht maximal drei auch im TMG gemacht werden. Für die Durchführung von TMG-Schulung sind aber nach wie vor sechs zusätzliche Stunden Flugunterricht auf TMG erforderlich.

**SFCL.360 FI(S)-Berechtigung – Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung:** Für Fluglehrer ergeben sich relativ große Änderungen in Bezug auf die Gültigkeit ihrer Lehrberechtigung, denn ähnlich wie beim SPL entfällt die Befristung und damit auch die Verlängerung. Dennoch müssen für die Ausübung der Berechtigung zu jedem Zeitpunkt zwei Bedingungen innerhalb der vergangenen drei Jahre erfüllt werden.

Zum einen muss ein Fluglehrer innerhalb dieser Zeit 30 Stunden oder 60 Starts (launches oder take-offs) Flugunterricht gegeben haben. Kann er dies nicht erfüllen, muss er eine Kompetenzbeurteilung mit einem Prüfer absolvieren. Zum anderen muss er in jedem Fall in den letzten drei Jahren an einer Auffrischungsschulung als Fortbildungsmaßnahme teilgenommen haben. Abweichend kann die ATO/DTO aber auch eine höhere Dichte festlegen [GM1].

Verbunden mit dieser Umstellung geht leider auch die bislang bestehende Möglichkeit verloren, eine dieser zwei Bedingungen durch eine (freiwillige) Kompetenzüberprüfung zu ersetzen. Diese ist zwar immer noch möglich, aber nur als Ersatz für die Ausbildungstätigkeit. Um die Auffrischungsschulung kommt man allerdings nicht mehr herum. Für Segelfluglehrer ist deren Dauer aber nur noch auf einen Tag (6h) festgelegt, wobei sechs relevante Themen aus einem vorgegebenen Katalog behandelt werden sollen [AMC1(a)(1)(i)].

Die bisher bei jeder dritten Verlängerung fällige Kompetenzbeurteilung durch einen FE(S) wird nun ersetzt durch

eine weniger scharfe Befähigungsüberprüfung mit einem FI-I innerhalb der letzten 9 Jahre. Dabei soll die Überprüfung so angelegt werden, dass am Boden und in mindestens einem Flug die Fähigkeiten, Kenntnisse und Einstellungen beurteilt werden können, was abschließend im Flugbuch bestätigt wird [AMC1(a)(2)].

Auch, wenn das System ohne festes Ablaufdatum schon von der Segelflugglizenz her bekannt ist, bedeutet es für die Fluglehrer doch eine Umstellung, deren Überprüfung sicher nicht immer ganz einfach sein wird.

**SFCL.405 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen:** Dürfte ein Prüfer bislang nur zu maximal 25% an der Ausbildung seines Prüflings beteiligt gewesen sein, sind nun bis zu 50% möglich. Diese sollten aber auf die gesamte Ausbildung verteilt sein, und sich nicht auf das Ende der Ausbildung konzentrieren [GM1(a)].

Persönliche Interessen kann es aber auch geben, wenn es sich bei dem Prüfling um einen Verwandten, einen Freund oder jemanden handelt, mit dem man durch geschäftliche Beziehungen oder politische Tätigkeit verbunden ist [GM1].

**SFCL.415 FE(S)-Berechtigung – Rechte und Bedingungen:** Kompetenzüberprüfungen für den Erwerb der Fluglehrerberechtigung werden nach Wegfall des FIE(S) nun durch einen FE(S) durchgeführt. Die hierfür zu erfüllenden Voraussetzungen sind allerdings dieselben wie bisher beim FIE(S).

**SFCL.460 FE(S)-Berechtigung – Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung:** Die Flugprüferberechtigung ist nun die letzte Berechtigung im Segelflug, die noch über ein festes Ablaufdatum verfügt. Die Gültigkeitsdauer wurde aber von drei auf fünf Jahre angehoben. Außerdem muss die vorgeschriebene Prüfer-Auffrischungsschulung nun nicht mehr im letzten Jahr, sondern innerhalb dieses Gültigkeitszeitraumes absolviert werden. Die vorgeschriebene Befähigungsüberprüfung, die nun anstelle des leitenden Prüfers von jedem anderen Prüfer abgenommen werden kann, darf innerhalb der letzten 24 Monate vor der Verlängerung erfolgen. Auch werden keine Mindestzahlen an Prüfungen oder Kompetenzüberprüfungen mehr verlangt.

**Fazit: Gelungene Umsetzung, gutes Ergebnis**

Auch wenn das SFCL-Regelwerk ganz neu ist, fühlt man sich damit schnell vertraut. Im Einzelnen handelt es sich sicher nur um kleine Anpassungen, die aber in der Summe eine spürbare Vereinfachung bedeuten. Einige Kritikpunkte

am bisherigen Recht konnten beseitigt werden. Der bürokratische Aufwand dürfte merklich geringer werden. Dies zeigt sich besonders bei den Startmethoden, wo mit dem Flugbucheintrag durch den Fluglehrer eine absolut schlanke Lösung gefunden wurde, aber auch bei der Lösung in Bezug auf das Medical. Das neue Regelwerk ist im Vergleich zum bisherigen Part FCL wirklich übersichtlich geworden. Unklarheiten konnten – auch dank der gewählten Definitionen – weitestgehend vermieden oder beseitigt werden. Trotz alledem werden sich in der praktischen Anwendung sicher noch Details zeigen, die verbesserungswürdig sind. Aber hier hat die EASA ja in der jüngeren Vergangenheit auch Bereitschaft gezeigt, diese zu korrigieren.

Zum Schluss noch ein Ausblick auf die bevorstehende Änderungen der LuftPersV im Hinblick auf die ZÜP: Hier wird in §3 Abs.6 LuftPersV festgelegt werden, dass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung bereits zum Beginn der TMG-Ausbildung vorliegen muss, bislang genügte hierfür der entsprechende Antrag.

Wie der Ausbildungsablauf im Hinblick auf die Bearbeitungszeiten zur Erteilung der ZÜP gestaltet werden kann, muss sich noch zeigen. Dank der neuen Kombinationsmöglichkeiten von Segelflug- und TMG-Ausbildung kann man bei der Ausbildung von Fußgängern hier sicher etwas Zeit durch Segelflug-Inhalte überbrücken. Aber einem spontanen Ausbildungsbeginn sind damit nun sicher Riegel vorgeschoben. Schade eigentlich. ♦