

Umschreibung von US- in EASA-Lizenzen

Der US-PPL genügt nicht

Vom 20. Juni an braucht jeder, der mit N-registrierten Flugzeugen in Europa unterwegs ist, auch eine EASA-Lizenz. Die Umschreibung ist nicht allzu kompliziert

TEXT THOMAS BORCHERT



Aufpassen! Für das Fliegen mit N-registrierten Flugzeugen in Europa treten bald neue Regeln in Kraft



STICHTAG 20. JUNI

Ab diesem Tag gilt endgültig: Personen mit Wohnsitz im EASA-Raum dürfen dort ein in einem Drittland zugelassenes Flugzeug nur fliegen, wenn sie (meist zusätzlich zur Drittland-Lizenz) die passende EASA-Lizenz haben.

Das Problem ist seit Jahren bekannt und trifft vor allem Piloten von US-registrierten Flugzeugen in Europa: Nur dank Ausnahmeregelungen konnten sie solche Maschinen bisher noch allein mit ihrer US-Lizenz fliegen. Ab 20. Juni gilt: Man braucht zusätzlich die zum Flugzeug passende EASA-Lizenz. Dass die innerhalb des ausstellenden Lands sogar ohne US-Lizenz ausreicht, sei nebenbei erwähnt. Die gute Nachricht: Durch das bilaterale Abkommen zwischen EU und USA mit dem Kürzel BASA sowie dessen technische Detailgestaltung in einem Dokument namens TIP-L ist die Umschreibung der US-Lizenz einfach geworden. Gemeint ist damit, dass man bei Vorlage der US-Berechtigung und Erfüllung einiger Zusatzbedingungen eine vollwertige EU-Lizenz erhält.

Wir wollen hier von PPL, Nachtflugberechtigung und Instrument Rating reden, ohne Musterberechtigungen oder andere Komplikationen. Zuerst: Erford-

lich ist in jedem Fall ein EASA-Tauglichkeitszeugnis. Wer aus medizinischen Gründen nur das FAA-Medical bekommen kann, hat künftig ein Problem.

Außerdem brauchen Sie ein deutsches Funksprechzeugnis. Auf Basis der US-Berechtigung erhalten Sie ohne weiteres ein auf die englische Sprache beschränktes BZF (bei VFR-Lizenzen) oder AZF (mit Instrument Rating). Den deutschen Teil müssen Sie in einer vereinfachten Prüfung dazu erlangen, bei der der schriftliche Teil entfällt. Der Eintrag »English proficient« in der US-Berechtigung verschafft Ihnen einen ICAO-Sprachnachweis Level 4, der dann alle vier Jahre abläuft. Und Sie brauchen die berühmte Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP).

Zuerst die PPL: Sie stellen einen entsprechenden Antrag bei der Landesluftfahrtbehörde für Single Engine Piston (SEP) Land oder Multi (MEP). Alles, was nun noch fehlt, ist eine praktische Prüfung mit einem von der Behörde zugewiesenen Prüfer. Der checkt dabei mündlich auch Ihr Theoriewissen. Für die Nachtflugberechtigung brauchen Sie mindestens 5 Stunden Flugzeit bei Nacht, davon 3 Stunden mit Lehrer und 1 Stunde über Land sowie 5 Alleinstarts und -landungen. Das FAA-Training wird anerkannt.

50 IFR-Stunden machen's leicht

Auch eine US-amerikanische Instrumentenflugberechtigung lässt sich relativ einfach umschreiben – wenn Sie mehr als 50 Stunden IFR als PIC geflogen sind. Wichtig: Bei der FAA zählt eine Flugstunde als IFR-Zeit, wenn ausschließlich nach Instrumenten geflogen wird, also in IMC oder unter der Haube. Bei der EASA zählt IFR-Zeit, wenn man nach einem IFR-Flugplan unterwegs ist – auch bei bestem Wetter. Das TIP-L (siehe www.easa.europa.eu/downloads/120969/en) ist nicht ganz eindeutig, welche Zählweise für die 50 Stunden anzuwenden ist.

Haben Sie mehr als 50 Stunden IFR-Erfahrung als PIC, dann genügt zur Umschreibung eine praktische Prüfung, bei der die Theorie mündlich mit abgefragt wird. Reicht Ihre Flugerfahrung nicht aus, ist zusätzlich eine schriftliche Theorieprüfung erforderlich – leider das volle Programm beim LBA in Braunschweig. Haben Sie außerdem keine 10 Stunden als PIC nach IFR im EASA-Raum, müssen Sie auch noch Akklimatisierungsflüge bei einer Flugschule absolvieren.

Kurz gesagt: Stellen Sie sobald wie möglich Ihren Antrag auf Umschreibung der PPL inklusive BZF/AZF und ZÜP, frischen Sie ihre europäischen Theoriekenntnisse ein wenig auf, und dann gehen Sie zur praktischen Prüfung. Wenn Sie noch keine 50 Stunden IFR-Flugzeit als PIC haben, sollten Sie alles versuchen, um diese Hürde vor der Anmeldung zu nehmen, weil dann die sehr aufwändige Theorieprüfung entfällt. Also schnell noch ordentlich fliegen und dann anmelden!