## Vorbemerkungen

Foren sind eine feine Sache, kann man sich zu unterschiedlichsten Themen mit Gleichgesinnten (oder auch nicht) weltweit austauschen. Wenn dies dann wie bei „lowandslow“ auch noch idR in gesitteten Bahnen verläuft, umso besser – andere Beispiele gibt es ja zu genüge!

Nun ist mir in der Vergangenheit allerdings aufgefallen, dass sich hartnäckig Unklarheiten in der virtuellen Welt halten, die zum Teil wie Stammtischparolen ausgegeben werden, aber leider oftmals nicht so recht belegt werden. Aus diesem Grunde will ich an dieser Stelle einmal einige dieser Themen aufgreifen und meine (!) Sicht der §§-Lage zusammenfassen. Diejenigen, die der Meinung sind, dass ich irgendwo Denk- oder Lesefehler begangen habe, sind herzlich eingeladen, mich wieder auf den rechten Weg zu lotsen – bitte eine eMail an webmaster@foxflieger.de , möglichst unter Angabe einer Festnetznummer, da rufe ich dann gerne mal zurück, denn oft ist in dieser Thematik ein direktes Gespräch besser als der Austausch mehr oder minder langer Schreiben.

Achso: Ich bin kein Rechtsgelehrter, und dieser Text ist auch keine Rechtsberatung oder ähnliches, sondern nur meine völlig belanglose Auslegung der Gesetze und Verordnungen – also definitiv nix, auf das man sich irgendwo und irgendwie berufen kann!

Frank Jäger

Höxter, Juli 2011

## Flugzeug – Luftsportgerät – Ultraleichtflugzeug

Ist kein Hauptthema dieses Aufsatzes, aber immer gerne wieder eine Frage in diversen Foren wert: In welche Kategorie fällt eigentlich welches „Flugdings“? Das Luftverkehrsgesetz (DAS grundlegende Gesetz zur Luftfahrt in Deutschland unterscheidet in §1 folgendermaßen:

> (2) **Luftfahrzeuge** sind
> 1. **Flugzeuge**
> 2. Drehflügler
> 3. Luftschiffe
> 4. Segelflugzeuge
> 5. Motorsegler
> 6. Frei- und Fesselballone
> 7. Drachen
> 8. Rettungsfallschirme
> 9. Flugmodelle
> 10. **Luftsportgeräte**
> 11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.

Wie man sieht, wird alles, was sich in die Lüfte erhebt (okay: alle Geräte – Vögel, insekten und ähnliches Getier bleibt außen vor...) als „Luftfahrzeug“ eingestuft. Ein UL, gleich welcher Bauart, fällt ebenso wie ein Gleit- oder Fallschirm in die Klasse der Luftsportgeräte (10), ist damit aber eben kein Flugzeug (Klasse 1). Interessant wird das Ganze in einigen wenigen Teilbereichen der Gesetzesauslegung, nämlich immer dann, wenn explizit von Flugzeugen gesprochen wird und nicht von Luftfahrtgeräten. Solche Passagen gelten dann für ULs nicht! Aber das würde hier zu weit führen...

# 120kg – der Mythos im Reagenzglas

Seit Beginn der 80er Jahre entwickelt sich die Ultraleichtfliegerei in Deutschland rasant – im wahrsten Sinne des Wortes! Juckelten vor 30 Jahren umgebaute Kinderwagen mit Rasenmähern hintendrauf um die Kirchtürme, werden heute Maschinen gehandelt, die nicht selten locker eine Echo-Maschine abhängen können. Aufgrund der komplexer werdenden Anforderungen an das Fluggerät wurden im Laufe der Zeit nicht nur die Abflugmassen für UL auf derzeit 472,5kg angehoben, auch die Bauvorschriften haben sich sukzessive geändert, was dazu führt, dass ein altes UL aus den 80ern heute als Neuentwicklung nicht oder nur unter größten Mühen (und Kosten) zulassungsfähig wäre.

Nun gibt es seit einiger Zeit im Gesetz einen Passus, der (möglicherweise) auf diese Situation reagiert: die 120kg-Klasse, zunächst nur bei den Trikes und MoSchis, nun auch bei Dreiachsern. Die Idee dahinter ist, leichte UL zu deregulieren und über diese Erleichterungen interessant zu machen. Leider könnte dieser Schuss auch nach hinten losgehen, aber dazu 8wie auch dem „möglicherweise“ in Klammern zu Beginn dieses Absatzes später mehr).

## Die 120er Paragrafen

Schaut man sich diese neue Klasse genauer an, so ergeben sich zwei grundlegende Aspekte, die voneinander zu trennen sind: Fluggerät und Lizenzen. Schauen wir zunächst auf das Lizenzwesen.

### Die leichte Lizenz – Teil I

Mit der Lizensierung von fliegenden Menschen befasst sich die LuftPersV (Verordnung über Luftfahrtpersonal), die sich mit den §§ 42 – 45 den „Luftsportgeräteführern“ zuwendet. Und diese Paragraphen sind schon einigermaßen spannend: Wir lesen nämlich in §42 (1) und (2), dass es eine theoretische und praktische Ausbildung gibt, und das der **jeweils für das betreffende Luftsportgerät Beauftragte** die Ausbildungsinhalte festlegt. Dies bedeutet, dass z.B. die Ausgestaltung der Inhalte der Trike-Ausbildung dem DULV obliegt, während für Dreichser DULV und DAeC zusammen arbeiten müssen (Doppelbeauftragung).

Interessant wird es in Absatz (4), wo es um die Ausbildung für Dreiachsflieger geht: **„Die Ausbildung von Führern für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge nach § 1 Abs. 1 Nr. 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung umfasst....“**. Uppps, LuftVZO, was sagt die denn?

> (1) Luftfahrtgeräte, die der Musterzulassung bedürfen, sind:
> ....
> 7. Luftsportgeräte einschließlich Rettungs- und Schleppgeräte,

Jetzt könnte man ja meinen, alles sei klar, denn damit müssten ja DULV und DAeC auch <u>automatisch</u> für die Ausbildung auf den leichten UL (im folgenden einfach mal LUL genannt) verantwortlich sein. Knackpunkt an der Angelegenheit: Liest man den genannten § „rückwärts“, dann sind die Verbände verantwortlich für die Ausbildung von Piloten auf Luftsportgeräten, die der Musterzulassung bedürfen. Hier kommt aber nun ein weiterer Absatz ins Spiel, nämlich LuftVZO §1 Abs. 4 Nr.1:

> (4) Von der Musterzulassung befreit sind:
> 1. ein- oder zweisitzige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,

Es könnte also sein (meine Interpretation), dass eben die automatische Beauftragungserweiterung auf die Ausbildung bei 120kg nicht vorliegt, weil sich diese möglicherweise bisher auf „musterzulassungspflichtige“ Geräte erstreckt, eine Musterzulassung aber bei 120kg-Geräten eben nicht gefordert ist.

Nun erteilen die Verbände aber trotzdem Lizenzen für die LUL, aber eben nur auf Basis einer bereits bestehenden SPL-F der „klassischen Bauart“. Beim DAeC erfahren wir unter http://www.daec.de/lsgb/Aktuell/2010/Bewerber_copy.php, es gäbe "**derzeit keine Ausbildungseinrichtung, die Erlaubnisse für leichte Luftsportgeräte der Bauart UL ausbildet". "Ohne die von einer anerkannten Prüfstelle diesbezüglich geprüften Geräte werden vom LSGB auch keine Ausbildungsgenehmigungen erteilt"**. Auf Hochdeutsch: derzeit hat keine Flugschule die Berechtigung, für die kleine Klasse direkt auszubilden, und so lange es keine entsprechenden „geprüften“ LUL gibt (kommen wir noch drauf zurück), wird auch keine Schule eine Ausbildungsgenehmigung erhalten (Anm.: hier ist der DAeC dem Wortlaut nach allerdings offensichtlich schon der Meinung, automatisch für die Ausbildung zuständig zu sein....).

Fazit: Wer eine noch gültige (!) SPL-F sein eigen nennt und gleichzeitig die Flugstunden nachweisen kann, die für eine Verlängerung notwendig wären, bekommt von den Verbänden auch die Lizenz für die LUL ausgestellt. Wer derzeit Fußgänger ist, muss entweder den normalen SPL-F machen oder warten, bis da mal richtig was in Gang gekommen ist!

## Das leichte UL – LUL

Wie vorhin bereits zitiert, lernen wir aus LuftVZO §1 Abs. 4 Nr.1, dass Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120kg von der Pflicht zur Musterzulassung befreit sind. Darüberhinaus sind sie nach LuftVZO §6 Abs. 2 auch von der Verkehrszulassung befreit („Luftfahrtgeräte nach § 1 Abs. 4 sind von der Verkehrszulassung befreit.“). Daraus ergibt sich (in Verbindung mit den folgenden §§ bis §19), dass ein LUL zunächst weder ein Kennzeichen, noch ein Lärmschutzzeugnis noch eine Funke nebst Zulassungsurkunde benötigt, da all diese Dinge nur im Zusammenhang mit der Verkehrszulassung gefordert werden – diese ist hier aber ja nicht von Nöten, und damit alle Folgen dieser Zulassung ebenfalls nicht!

Jetzt stellt sich die Frage, wenn denn weder Musterzulassung noch Verkehrszulassung erforderlich sind, was ist denn dann für so eine Kiste vorgeschrieben? Laut LuftVZO §1 Abs. 4 Nr.1 (weiter oben zitiert) gilt: **für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen**. Dieser §10a sagt:

> (1) Bei Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Hersteller die Musterprüfung in einer vom Luftfahrt-Bundesamt hierfür anerkannten Prüfstelle vor Auslieferung des ersten Luftfahrtgeräts dieses Musters an den Kunden entsprechend § 10 Abs. 1 durchführen und von dieser bescheinigen zu lassen. Bei Luftfahrtgeräten mit einem nicht fest eingebauten Motor ist hierbei auch die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte zu prüfen.

Sodele: eine Muster**zulassung** gibt es nicht, aber vor Auslieferung des ersten Fliegers muss der Hersteller in einer Muster**prüfung** nachweisen, dass die Kiste den Bauvorschriften für Luftfahrtgerät entspricht (dies findet sich übrigens in §10: „In der Musterprüfung wird geprüft, ob das Muster den Bauvorschriften für Luftfahrtgerät entspricht und nicht Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die einen sicheren Betrieb beeinträchtigen.“). Das wäre der rote Teil.

Wem weist der Hersteller sowas nach: Nach dem blauen Textteil einer vom LBA anerkannten Prüfstelle, die dann die Prüfung durchführt und bescheinigt. Nun kommt das große Problem: Beide Verbände haben (zumindest hatten im Frühjahr 2010) diese Beauftragung noch nicht, wie man ihren Webseiten entnehmen konnte. Dort stand:

http://daec-shop.de/lsgb/downfiles/LeichteLuftsportgerte.pdf
Der DAeC ist bisher anerkannte Prüfstelle für Gleitflugzeuge (Ultraleichte Segelflugzeuge, dreiachsgesteuert). **Die Erweiterung der Prüfstelle ist in Arbeit**.

http://www.dulv.de/app/so.asp?o=/_obj/1DE3D4F6-A3AD-4A23-9F78-1BAAAD24C8F3/outline/Merkblatt_LL_10.pdf
An die Stelle der Musterzulassung tritt eine Musterprüfung, die durch eine vom LBA anerkannte Prüfstelle (**der DULV wird die Anerkennung beantragen**) vor Auslieferung des ersten Gerätes dieses Musters durchgeführt wird.

Wie man so liest, scheint Hase bei den Bauvorschriften im Pfeffer zu liegen. Für die Musterprüfung werden ja Bauvorschriften für Luftsportgeräte zu Grunde gelegt, und da sind derzeit nur die LTF-UL 2003 gültig. Ob diese aber nun auch für die kleinen Apparate gültig werden sollen oder eben nicht, ist laut Buschfunk (auf den ich jetzt nicht näher eingehen will, ebenso wenig auf die Sinnhaftigkeit dieser Überlegung) das vorgelagerte Problem zwischen Verbänden und LBA.

**Exkurs: Interessant erscheint mir an dieser Stelle, dass die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte (Lärmschutzzeugnis) nur bei NICHT fest eingebautem Motor nachzuweisen ist!**

Fazit:
Die LTF-UL gilt ja nur für Geräte, die nicht bereits eine Zulassung nach älteren Standards haben. Insofern wurde für jedes bisher muster- und verkehrszugelassene UL nachgewiesen, dass es nach den jeweils gültigen Bauvorschriften lufttüchtig ist! Nochmal der Text der Verordnung:
(1) Bei Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Hersteller die Musterprüfung in einer vom Luftfahrt-Bundesamt **hierfür** anerkannten Prüfstelle vor Auslieferung des ersten Luftfahrtgeräts dieses Musters an den Kunden entsprechend § 10 Abs. 1 durchführen und von dieser bescheinigen zu lassen.
Was bedeutet nun das Wort „hierfür“? Geht es um eine Prüfstelle, die die Zulassung für Musterprüfungen besitzt, dann dürften DAeC und DULV sofort auf bestehende Zertifikate hin tätig werden.
Offensichtlich bezieht sich das Wort „hierfür“ aber auf die Anerkennung als Prüfstelle für Luftfahrtgerät nach LuftVZO §1 Abs.4, und somit lässt sich dann auch ein ganz altes Gerät unter 120kg, das bereits mustergeprüft und sogar verkehrszugelassen ist, nicht als LUL (ohne Kennzeichen, Funk etc.) betreiben, einfach weil keine Stelle befugt ist, den Stempel „LUL – 120kg“ unter die bereits vorhandenen Dokumente zu setzen! (Skandalös, meiner Ansicht nach!)

## Die leichte Lizenz – Teil II

Wie vorhin bereits beschrieben, erhält man bei derzeit gültigem SPL-F auch problemlos die LUL-Lizenz. Auf dieser steht folgender Passus (Quelle: ein Posting von „Seehund“ auf lowandslow):
**(XII – Berechtigungen) „Leichte Luftsportgeräte Dreiachs“ (evtl. mit pax-Berechtigung) sowie (IX – Gültigkeit) „wir unbefristet erteilt“. „Der Inhaber einer Lizenz von motorgetriebenen Luftsportgeräten (ausgenommen Geräte nach § 1 Abs. 4 LuftVZO) darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt.“**

Jetzt sind die „leichten Luftsportgeräte Dreiachs“ aber nun mal diejenigen, die nach § 1 Abs. 4 LuftVZO keine Muster- oder auch Verkehrszulassung benötigen. Es sind die, die nur eine Musterprüfung von einer vom LBA **hierfür** anerkannten Stelle brauchen. Wie wir bereits festgestellt haben, scheint es genau an dieser **hierfür** anerkannten Stelle derzeit zu fehlen.

Ergo: es gibt zwar eine Lizenz, es gbit theoretisch auch passende Fluggeräte unter 120kg, aber es gibt keine Stelle, die das auch bestätigen kann. Damit ist diese Lizenz derzeit wohl eher was für den Bilderrahmen auf der Gästetoilette.....

## Medicalfreiheit bei den LUL

Hier zitiere ich mich einfach mal selbst mit einem Posting auf lowandslow vom 19.04.2011:

*Das ist für mich die am meisten verwirrende Geschichte:*

> *§ 45 Gültigkeit der Lizenz*
> *(1) Die Lizenz nach § 42 Abs. 6 wird unbefristet erteilt. (...) Eine Lizenz für Ultraleichtflugzeugführer ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis nach § 24d der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.*

*Eine Lizenz nach § 42 Abs. 6 LuftPersV ist eine zum Führen von Luftsportgeräten nach §1 Abs.4 LuftVZO. Also ist auch die Lizenz zum Führen der LL nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Medical.*

*Auch ist nach §24 Abs. 1 LuftVZO generell die Ausbildung von Luftfahrtpersonal nur zulässig, wenn u.a. der Bewerber "tauglich" ist. Deshalb müssen Bewerber für eine Lizenz gemäß §24 Abs.3 auch vor Beginn der Ausbildung u.a. ein Tauglichkeitszeugnis nach §24a LuftVZO vorlegen. DOCH HALT: der letzte Satz dieses § sagt "die **Vorlagepflicht** (...) gilt nicht für Bewerber um eine Lizenz für Luftsportgeräte nach § 1 Abs. 4".*

*Entweder ist das ganz stümperhaft zusammengestrickt – oder eine Falle! Nach diesem Wortlaut muss nämlich nur jemand, der die Ausbildung beginnen will, kein Medical vorzeigen! Trotzdem müsste er jederzeit ein gültiges Medical mitführen, auch wenn er irgendwann mal nur ein entsprechend der neuen Klasse nicht zulassungspflichtiges UL/LL betreiben will.*

In Seehunds Lizenz (s.o.) steht nun auch lediglich, dass die Führer von LUL kein gültiges Medical **mitführen** müssen. Dies hebelt m.E. den eben genannten §45 nicht aus, nach dem eine Lizenz generell nur in Verbindung mit aktuellem Medical gültig ist.

Aber vielleicht habe ich da auch irgendeine Passage übersehen....

## Fernweh – ausländische Flieger bzw. Lizenzen, Auslandsflüge

Hier gehen die Meinungen doch sehr auseinander, was die Machbarkeit bestimmter Aktionen angeht. Eins ist Fakt: seit Einführung der JAR-Regelungen ist es möglich, auch mit einem britischen oder tschechischen Medical in Deutschland zu fliegen, denn alle deutschen Regelungen verweisen auf dieses „einheitliche" Tauglichkeitszeugnis. Aber was ist mit Lizenzen, was mit ausländisch registrierten Fliegern, oder auch nur dem Flug ins Ausland?

Man hat schon früh angefangen, international halbwegs gleiche Standards für die Luftfahrt aufzustellen, auch bei der Ausbildung der Piloten. Maßgeblich ist hierbei die ICAO, deren Regeln in allen Mitgliedsstaaten beachtet werden müssen. So wird entsprechend auch eine ICAO-konforme Pilotenlizenz in allen ICAO-Staaten anerkannt. Es gibt aber Bereiche, aus denen sich die ICAO heraushält – z.B. das Segelfliegen, aber auch der Ultraleichtflug! Die SPL-F ist nicht ICAO-konform (wie etwa der PPL-A ICAO oder wohl auch der PPL-A JAR-FCL), und somit ist er zunächst eine rein deutsche Lizenz. Diese wird aber von etlichen Nachbarländern anerkannt: Ich kann also mit diesem Schein und meinem UL recht problemlos die deutsche Grenze überqueren und (je nach geflogenem UL – Schweiz ist da problematisch) alle Nachbarstaaten besuchen.

Super, die Franzosen dürfen auch zu uns kommen, also kann die europäische Besuchspolonäse ja wechselseitig stattfinden!

Nach § 2 LuftVG benötigen ausländische Luftfahrzeuge der Einflugerlaubnis, aber wie Rudolf Fiedler am 23.07. zutreffend feststellte, ist dies gem. NfL I 99/09 für uns kleine irrelevant! Dort heißt es nämlich „Ultraleichtflugzeuge bedürfen keiner gesonderten Einflugerlaubnis". Also: immer rein mit den Nachbarskisten!

### Ausländische Lizenzen

Der Franzose z.B., der uns besucht, hat leichtes Spiel: die NfL II 87-95 (*bitte Hinweis, falls die überholt sein sollte*) regelt die „allgemeine Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine für Luftsportgeräteführer", zu finden unter http://www.us-ppl.de/pdf/nfl/nfl-gaesteflug.pdf. Dort heißt es, dass

- ausländische Berechtigungen für Luftsportgeräteführer
- zeitlich unbefristet
- anerkannt werden, wenn **der Lizenzinhaber seinen Wohnsitz außerhalb Deutschlands hat**!

Die Idee, den Jahresurlaub am Stück zu nehmen, Stephan zu besuchen und auf La Reunion den französischen UL-Schein zu machen, erscheint erstmal toll – kein medical, lebenslang gültig, einfach super! Aber wer in Deutschland **wohnt**, kann dann in D mit diesem Schein nix anfangen, weil ihm der Lappen nicht anerkannt wird!

Interessant: Stephan darf nach diesen NfL mit seinem französischen Schein in Deutschland sowohl französische also auch deutsche UL fliegen, nicht aber holländische!

Hierbei drängt sich mir wieder eine Frage auf, die ich oft lese und leider selbst nicht beantworten kann: der deutsche Gesetzgeber erlaubt dem Franzosen, mit seiner heimischen Lizenz in Deutschland den Flug in „F" oder „D"-UL. Was erlaubt der französische (oder auch spanische oder sonstein) Gesetzgeber dem deutschen Piloten: Darf ich in Frankreich mit der deutschen Lizenz nur deutsche UL

fliegen, oder auch französische? Das deutsche Gesetz liefert darauf zumindest keine Antwort: ich habe „lediglich“ die Berechtigung zum Führen bestimmter UL-Bauarten!

## Ausländische UL in Deutschland

Wie gesagt, brauchen ausländische UL keine gesonderte Einfluggenehmigung nach Deutschland. Wenn also Stephan seine Sunny-Mono mal mit genügend Anlauf über die deutsche Grenze bringt, ist das vollkommen okay!

Knackpunkt für viele von uns wird dann aber §99 Abs.2 LuftVZO:

> *(2) Ausländische motorgetriebene Luftsportgeräte, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsangehörigen mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Muster- und Verkehrszulassung.*

Da ist er wieder, der ständige Wohnsitz! Wenn man in Frankreich wohnt, kann man mit französischem Schein und französischem UL problemlos nach Deutschland einfliegen. Dabei spielt auch die eigene Nationalität keine Rolle. Sobald ich aber in Deutschland meinen Hauptwohnsitz habe, wird hierzulande eine französische UL-Lizenz nicht anerkannt, und mein französischen UL braucht zudem eine **Muster- und Verkehrszulassung** – unzweifelhaft jeweils die Deutsche, dass heißt bezüglich der Verkehrszulassung, dass das „F“ runter muss und ein „D“ drauf kommt!

## Auslandsflug - Parlez you bene ausländisch?

Dieses Thema ist zwar aktuell nicht vom Belang auf lowandslow, ich bringe es aber trotzdem mal mit ein, weil vielleicht ja gute Hinweise kommen könnten...

Das deutsche Luftrecht findet auch bei Auslandsflügen mit deutschen Luftfahrzeugen Anwendung, soweit internationale oder aus Regeln des Gastlandes dem nicht entgegenstehen. Nun besagt das deutsche Recht, dass UL-Flieger mit ihrer Funkausbildung auch ohne BZF/AZF außerhalb der Lufträume D und C am Flugfunk teilnehmen dürfen. Das unterscheidet uns von den PPLern, die mit BZF II bei VFR in Deutschland nur auf Deutsch, mit BZF I auch auf Englisch funken dürfen. Für Flüge ins Ausland gilt (im Rahmen der ICAO-Vorgaben), dass der Sprechfunk in Landessprache oder auf Englisch geführt werden muss. Wer also mit „Schwermetall“ ins Ausland will, hat sich der ICAO und nachgerückt dem deutschen Gesetz zu beugen und muss, will er Englisch funken, das BZF I haben. Hinzu kommt, dass die ICAO die Language Proficiency in der Lizenz nachgewiesen haben wollen. Auch dieser Forderung beugt sich Deutschland als Mitglied der ICAO und trägt das Ergebnis des Tests brav in die PPL ein.

Nun schreibt das deutsche Gesetz für ULer, dass man mit der Funkausbildung „außerhalb der Lufträume D und C am Flugfunkverkehr teilnehmen darf“. ....was gemerkt? Genau: von irgendeiner Sprache ist dort nicht die Rede! Und hier entstehen jetzt leicht die merkwürdigen Verdrehungen und „Stammtischgesetze“: Die AIP gibt mir für jeden Flugplatz und jeden Flugfunkdienst Auskunft darüber, welche Sprachen zu verwenden sind. Für die deutschen Landeplätze ist dies in der Regel Deutsch, für die Flughäfen ist dies in der Regel Deutsch und Englisch. Dass ich jetzt mit einem Sonderlandeplatz XY nicht Englisch funke, liegt entsprechend in erster Linie an der AIP und nicht an der „Funkberechtigung“ (welcher auch immer). Dass ich als ULer für den Einflug in eine Kontrollzone ein BZF brauche, liegt daran, dass ich mit meiner Ausbildung in Luftraum D nicht funken darf. In diesem Luftraum darf ich aber halt nur dann Englisch funken, wenn ich das BZF I habe. Für das Ausland ist das aber relativ egal:

- das deutsche Gesetz verlangt vom ULer zunächst mal gar kein Funksprechzeugnis, es sei denn, man möchte in die Lufträume D oder C.
- Der PPLer muss ein BZF haben. Hat er nur II, darf er nur Deutsch funken, erst mit I darf er auch Englisch reden. Für das Ausland schreibt ihm die ICAO den Nachweis der Sprachfertigkeit vor.

Weder das deutsche Gesetz noch die ICAO fordern jedoch vom deutschen ULer irgendeinen Nachweis über zusätzliche Funk- oder Sprachprüfungen bei Auslandsflügen:

- Ich darf in Deutschland außerhalb der Lufträume D und C funken (die „Festlegung“ auf die deutsche Sprache ergibt sich aus der AIP).
- Deutsches Luftrecht gilt auch bei Auslandsflügen, also darf ich zunächst einmal auch im Ausland funken.
- Wenn ausländisches Recht Deutschem entgegensteht, ist das ausländische Recht vorrangig (wenn also Frankreich von mir explizit ein BZF o.ä. auch in Luftraum G verlangt, dann muss ich es halt haben).
- Die ICAO kümmert sich gar nicht um so kleine Putzlumpen! Bei den FAQ ist bei der ICAO unter http://www.icao.int/icao/en/trivia/peltrgfaq.htm#14 (etwas weiter runterblättern zu „**What are the applicability dates of the Standards on language proficiency?“**) zu lesen, wer bis wann welche Sprachstandards nachweisen muss. Interessant wird es im Abschnitt „**Holders of other personnel licences**“: Da ist nämlich zu lesen:
  **Glider and free balloon pilots and flight engineers:** There is no language proficiency Standard applicable to these categories of personnel. However, Annex 1, Chapter 1, paragraph 1.2.9.3 contains a Recommendation that reads: *"Flight engineers, glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications."*

Für diejenigen, die des Englischen gar nicht mächtig sind: Segler und Ballonfahrer werden von der Sprachgeschichte gar nicht betroffen – die ICAO fordert für diese Lizenzen KEINEN Nachweis der Sprachfertigkeit! Da die SPL-F nun aber auch nicht ins ICAO-Raster fällt, fordert die Organisation für nationale Lizenzen eben generell auch keinen Sprachnachweis! Es kann in diesem Zusammenhang auch nur die Empfehlung gelten, die auch bezüglich Seglern und Ballonfahrern gemacht wird (in kursiv): „*Flugingenieure, Segelflieger und Ballonfahrer sollten die Fähigkeit besitzen, die für den Funkverkehr benutzte Sprache zu sprechen und zu verstehen“*!

Ich denke, dieser Rat wird von uns allen gerne unterschrieben, oder?

...das wars erstmal!