

LAPL-A nach EASA-FCL

Mit der Privatpilotenlizenz für Leichtflugzeuge, LAPL(A) nach EASA-FCL (Light Aircraft Pilot Licence, - European Aviation Safety Agency - Flight Crew Licensing), erlangt man die Erlaubnis zur Durchführung von Flügen als Pilot In Command (PIC) mit einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbenantriebwerk oder TMG mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2000kg (z.B. Cessna 172) im In- und europäischen Ausland. Hierbei dürfen bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden, sobald der Lizenzinhaber nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert hat. Die Lizenz kann später um weitere Lizenzen und Klassenberechtigungen erweitert werden. Für Flüge in andere Länder wird das Sprechfunkzeugnis (deutsch und englisch) und zusätzlich noch ein ICAO-Sprachtest benötigt.

Voraussetzungen für die Ausübung der Rechte einer LAPL(A)

Der Inhaber einer LAPL(A) muss:

1. im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses zumindest für LAPL sein, welches unter anderem von einem lizenzierten Allgemeinmediziner ausgestellt werden kann
2. innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung zwölf Flugstunden als verantwortlicher Pilot (PIC), entweder auf einem einmotorigen Landflugzeug mit Kolbenantriebwerk oder Reisemotorsegler nachweisen, einschließlich:
(A) zwölf Starts und zwölf Landungen;
(B) ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Dauer mit einem FI(A) oder CRI(A). Dieser Flug kann durch jede andere Befähigungsüberprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden.

Voraussetzungen für die Ausbildung

Der Bewerber für eine LAPL(A) muss:

1. mindestens 16 Jahre bei Beginn der Ausbildung, zur Erlangung der Lizenz 17 Jahre.
2. im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses für LAPL sein.
3. spätestens während der Ausbildung ein Sprechfunkzeugnis (BZF II) erworben haben.
4. eine Erklärung über schwebende Strafverfahren ([Beispiel für Berlin und Brandenburg](#)) einreichen.
5. eine Bescheinigung über die Teilnahme an einem Erste-Hilfe-Kurs oder Sofortmaßnahmen am Unfallort (max. ein Jahr alt) vorzeigen.

Theoretische Ausbildung

Feste Theorieunterrichtsstunden sind keine Vorschrift mehr. Der Theoriestoff kann auch mit einem Fernlehrgang oder im Selbststudium erlernt werden.

- Technik (Aerodynamik, Flugzeugkunde)
- Navigation
- Meteorologie

- Luftrecht
- Menschliches Leistungsvermögen
- Verhalten in besonderen Fällen

Praktische Ausbildung

Zur praktischen Ausbildung gehören 30 Blockstunden (Blockzeit: von der ersten Bewegung des LFZ bis zum Stillstand). Davon müssen mindestens 15 Stunden mit Fluglehrer geflogen werden und mindestens fünf Stunden Überlandflug durchgeführt werden. Zusätzlich werden mindestens 6 Stunden überwachter Alleinflug, davon 3 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 150 km (80 NM), wobei 1 vollständig abgeschlossene Landung auf einem anderen Flugplatz als dem Startflugplatz durchgeführt wurde. Für die Schulung wird primär eine Cessna C-150, C-152 und C-172, Diamond Katana DA-20 oder Piper PA-28 eingesetzt.

Prüfungen

Die Ausbildung wird mit einer theoretischen und praktischen Prüfung abgeschlossen. Sinnvollerweise wird die theoretische Prüfung im Zeitraum nach dem ersten Alleinflug abgelegt. Geprüft werden im "Multiple Choice-Verfahren" alle Fächer der theoretischen Ausbildung. Die praktische Prüfung findet am Ende der Ausbildung statt. Gemeinsam mit einem Prüfer wird eine Flugstrecke von ca. 90 Minuten und einer Zwischenlandung absolviert.

Erleichterung

Bei Bewerbern, die bereits Erfahrung als PIC besitzen, kann eine Anrechnung auf die Anforderungen für eine praktische Ausbildung erfolgen. Die Anzahl der angerechneten Stunden wird durch eine Ausbildungsorganisation (ATO) mit Hilfe eines Vorab-Testflugs festgelegt, jedoch darf diese in keinem Fall die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten. Maximal können 50% der erforderlichen Stunden für die praktische Ausbildung erlassen werden.

Unterschiede PPL(A)

Der LAPL ist nur in Europa gültig und nicht ICAO konform.