

Gesamte Rechtsvorschrift für Zivilluftfahrt-Personalverordnung, Fassung vom 29.03.2013

Langtitel

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 1. Oktober 1958, betreffend das zivile Luftfahrtpersonal und die Zivilluglehrer (Zivilluftfahrt-Personalverordnung - ZLPV.)

StF: BGBl. Nr. 219/1958

Änderung

idF:

BGBl. Nr. 420/1976 (VfGH)

BGBl. Nr. 549/1978

BGBl. Nr. 227/1992

BGBl. Nr. 3/1994

BGBl. II Nr. 338/2000

BGBl. II Nr. 442/2003

BGBl. II Nr. 354/2004

BGBl. II Nr. 290/2005

BGBl. II Nr. 205/2006

Präambel/Promulgationsklausel

Auf Grund der §§ 28, 29, 31, 32, 35, 37, 38, 47, 49, 50, 51 und 52 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, wird, hinsichtlich der §§ 8 bis 10, 27 Abs. 5 und 166 dieser Verordnung sowie des Anhanges I im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung, verordnet:

Text

§ 4. Typenberechtigungen und Klassenberechtigungen.

(1) Im Abschnitt XII der Zivilluftfahrt - Personalausweise sind die Grundberechtigungen und deren Erweiterungen in der Form einzutragen, daß die Typen von Zivilluftfahrzeugen oder die Klassen von Motor- oder Segelflugzeugen angegeben werden, die der Inhaber des Ausweises nach den Bestimmungen des Besonderen Teiles dieser Verordnung oder auf Grund anderer, gemäß den §§ 21 und 37 des Luftfahrtgesetzes zu erlassender Verordnungen im Fluge führen bzw. technisch bedienen darf.

(2) Als Typen sind einzutragen (Typenberechtigung):

- a) Motorflugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 5700 kg, und
- b) Hubschrauber, Luftschiffe, Fallschirme und alle Zivilluftfahrzeuge nichtüblicher Bauart ohne Rücksicht auf das Gewicht.

(3) Gewichtsklassen von Motorflugzeugen sind:

- a) einmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht bis 2000 kg (Gewichtsklasse A),
- b) einmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht von 2000 kg bis 5700 kg (Gewichtsklasse B),
- c) mehrmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht bis 5700 kg (Gewichtsklasse C),
- d) ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht von 5700 kg bis 14.000 kg (Gewichtsklasse D),
- e) mehrmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht von 14.000 kg bis 20.000 kg (Gewichtsklasse E), und
- f) mehrmotorige Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 20.000 kg (Gewichtsklasse F).

(4) Die in Abs. 3 unter lit. a bis c bezeichneten Flugzeuge sind nach Gewichtsklassen einzutragen, wenn sie üblicher Bauart sind und im Besonderen Teil nichts anderes bestimmt ist (Klassenberechtigung für Motorflugzeuge). Hierbei ist anzugeben, ob sich die Berechtigung auf Landflugzeuge, Wasserflugzeuge oder Amphibienflugzeuge bezieht.

(5) Als Gewicht eines Luftfahrzeuges im Sinne dieser Verordnung gilt das höchstzulässige Abfluggewicht.

(6) Als Sitzplatzklassen von Segelflugzeugen sind einzutragen (Klassenberechtigung für Segelflugzeuge):

- a) einsitzige und zweisitzige, einsitzig geflogene Segelflugzeuge,
- b) zweisitzige und mehrsitzige, zweisitzig geflogene Segelflugzeuge, und
- c) drei- und mehrsitzige Segelflugzeuge ohne Rücksicht auf die besetzten Plätze.

(7) Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden auf Bordnavigateuren-, Bordfunker-, Bordtelefonisten- und Flugdienstberaterscheine keine Anwendung.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

§ 8. Tauglichkeit

(1) Im Sinne des Anhanges I zu dieser Verordnung müssen aufweisen:

- a) den Tauglichkeitsgrad 1, den Sehtauglichkeitsgrad 1 und den Hörtauglichkeitsgrad 1:
 - Berufspiloten,
 - Berufspiloten I. Klasse,
 - Linienpiloten,
 - Berufs-Hubschrauberpiloten und Luftschiffpiloten;
- b) den Tauglichkeitsgrad 3, den Sehtauglichkeitsgrad 2 und den Hörtauglichkeitsgrad 2, jedoch mit Instrumentenflugberechtigung den Hörtauglichkeitsgrad 1:
 - Privatpiloten,
 - Privat-Hubschrauberpiloten,
 - Freiballonfahrer,
 - Segelflieger,
 - Fallschirmspringer,
 - Piloten von Hänge- beziehungsweise Paragleitern und Flugschüler;
- c) den Tauglichkeitsgrad 2, den Sehtauglichkeitsgrad 2 und den Hörtauglichkeitsgrad 1:
 - Bordfunker,
 - Bordtelefonisten,
 - Bordtechniker und Bordnavigateuren.

(2) Hinsichtlich des Farbunterscheidungsvermögens müssen Zivilluftfahrer und Flugschüler den Tauglichkeitserfordernissen des Punktes 29 des Anhanges I entsprechen.

(3) Wird die geforderte Sehschärfe nur durch Korrekturgläser erreicht, so ist der Zivilluftfahrer oder Flugschüler verpflichtet, bei der Ausübung seiner Berechtigungen entsprechende Korrekturgläser zu tragen und Ersatzkorrekturgläser mitzuführen.

(4) Die zuständige Behörde hat mit Zustimmung des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz nach den im § 6 Abs. 2 angeführten Grundsätzen die Anforderungen an die Tauglichkeit festzusetzen, denen Bewerber um eine bestimmte Sonderberechtigung (§ 112) entsprechen müssen.

BESONDERER TEIL.

Zivilluftfahrer.

- 1. Motorflugzeugpiloten.

Privatpiloten.

§ 28. Grundberechtigung für Privatpiloten.

Der Privatpilotschein berechtigt, unentgeltlich und nichtgewerbsmäßig im Fluge zu führen (Grundberechtigung für Privatpiloten):

- a) Flugzeuge der Gewichtsklasse A (Klassenberechtigung A) auf jeden Fall, wobei die praktische Privatpilotenprüfung auf einem Flugzeug der Gewichtsklassen A oder B abzulegen ist,

- b) Flugzeuge einer bestimmten Type der Gewichtsklasse B (Typenberechtigung B), jedoch nur dann, wenn die praktische Privatpilotenprüfung auf einem Flugzeug dieser Type abgelegt worden ist.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

§ 29. Bewerbung um einen Privatpilotschein.

(1) Wer sich um einen Privatpilotschein bewirbt, muss nachweisen, dass er innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung Motorflüge von insgesamt wenigstens 40 Stunden Dauer, hievon wenigstens 10 Stunden als Alleinflüge, wobei höchstens 5 Stunden des Navigationsfluges (§ 32) angerechnet werden können, ausgeführt hat. Wenn die Ausbildung in einem Lehrgang von höchstens acht Wochen ohne Unterbrechung erfolgt ist, genügt es, wenn der Bewerber nachweist, daß er innerhalb der letzten neun Monate vor der Antragstellung Motorflüge von insgesamt wenigstens 30 Stunden Dauer, hievon wenigstens 15 Stunden als Alleinflüge, ausgeführt hat. Die gemäß § 32 erforderlichen Flüge sind auf diese Flugzeiten anzurechnen.

(2) Auf Antrag sind vom Bewerber innerhalb der letzten 24 Monate vor der Antragstellung ausgeführte Segelflüge bis zum Ausmaß von zehn Stunden auf die gemäß Abs. 1 erforderlichen Flugzeiten voll anzurechnen. Die gemäß Abs. 1 erforderlichen Alleinflüge müssen jedoch als Motorflüge ausgeführt worden sein.

(3) In der gemäß Abs. 1 erforderlichen Flugzeit müssen je zwei Landungen auf vier verschiedenen Flugplätzen und ein Alpen-Einführungsflug (Abs. 4) enthalten sein.

(4) Beim Alpen-Einführungsflug ist der Alpenhauptkamm zwischen dem Großvenediger und der Weitschalpe wenigstens 30 Minuten lang zu überfliegen und dabei eine Einweisung für das Fliegen in großer Höhe (Einweisungs-Höhenflug ohne Mindestdauer) in einer Höhe von mindestens 2000 Meter über Grund durchzuführen. Der Alpen-Einführungsflug ist mit einem Motorflugzeuglehrer am Doppelsteuer auszuführen.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

Theoretische Privatpilotenprüfung

§ 30. Inhalt der theoretischen Prüfung (§ 18) für Privatpiloten sind die folgenden Gegenstände in dem Umfang, wie sie für Privatpiloten von Bedeutung sind:

1. Luftfahrtrecht,
2. Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse,
3. Flugleistung und Flugplanung,
4. Menschliches Leistungsvermögen,
5. Meteorologie,
6. Navigation,
7. Flugbetriebliche Verfahren,
8. Aerodynamik.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

Praktische Privatpilotenprüfung

§ 31. (1) Bei der praktischen Prüfung (§ 19) für Privatpiloten hat der Bewerber die in Anhang IV-1 angegebenen Abschnitte in den vorgegebenen Toleranzen auszuführen.

(2) Die Prüfungsaufgaben sind auf einem einmotorigen Flugzeug mit einem Gewicht bis zu 5700 kg auszuführen.

(3) Strebt der Bewerber die Grundberechtigung für Motorflugzeuge einer Type der Gewichtsklasse B an, so hat er die praktische Prüfung auf einem Motorflugzeug dieser Type abzulegen.

(4) Bei der Ziellandung mit Motorhilfe (Anhang IV-1 Abschnitt 4b) hat der Bewerber nach einer Platzrunde zu landen, wobei auf einer Ziellandefläche im Ausmaß von 50x50 m aufzusetzen ist.

(5) Bei der simulierten Notlandeübung (Anhang IV-1 Abschnitt 5b) hat der Bewerber aus einer Höhe von 600 m über Platz nach Aufforderung (Signal) zu landen, wobei auf einer Ziellandefläche im Ausmaß von 100 x 50 m ohne Motorhilfe aufzusetzen ist.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

Navigationsflug vor Erteilung eines Privatpilotenscheines

§ 32. (1) Der Bewerber um einen Privatpilotenschein hat unbeschadet der in § 29 angeführten Voraussetzungen nachzuweisen, dass er nach Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung einen Navigationsflug durchgeführt hat.

(2) Der Navigationsflug ist über eine Strecke von wenigstens 300 km Luftlinie mit zwei vorher festgelegten Zwischenlandungen, und zwar womöglich an einem Tag, auszuführen. Der Navigationsflug muss innerhalb eines Zeitraumes von längstens zwölf Monaten nach Abschluss der Privatpilotenprüfung durchgeführt werden.

(3) Der Navigationsflug, bei dem sich der Bewerber allein an Bord eines Motorflugzeuges befinden muss, hat einschließlich der Flugvorbereitung im Rahmen einer Zivilluftfahrerschule zu erfolgen.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

§ 33. Erweiterungen der Grundberechtigung für Privatpiloten.

(1) Die Grundberechtigung für Privatpiloten gemäß § 28 ist auf Antrag um die Berechtigung zu erweitern, Flugzeuge bestimmter Typen der Gewichtsklassen B und C im Fluge zu führen, wenn der Bewerber seine fachliche Befähigung hierfür bei einer Zusatzprüfung nach den Bestimmungen der Abs. 2 und 3 nachgewiesen hat.

(2) Die theoretische Zusatzprüfung für Privatpiloten umfasst die Kenntnis von Betriebsgrenzen, außergewöhnlichen Verfahren und Notverfahren, Zelle, Triebwerk, Systemen, Instrumentierung und Ausrüstung jener Motorflugzeugtype, auf die sich die Erweiterung erstrecken soll.

(3) Bei der praktischen Zusatzprüfung für Privatpiloten hat der Bewerber auf einem Motorflugzeug jener Type, für welche die Berechtigung angestrebt wird, die im Anhang IV-1 angegebenen Abschnitte in den vorgegebenen Toleranzen auszuführen.

(4) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. II Nr. 354/2004)

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

§ 34. Verlängerung und Erneuerung der Berechtigung für Privatpiloten.

(1) Für die Verlängerung der Grundberechtigung gemäß § 28 hat der Bewerber nachzuweisen, daß er innerhalb der letzten 24 Monate vor der Antragstellung Motorflüge von insgesamt wenigstens 25 Stunden Dauer ausgeführt hat. Davon müssen jedoch Flüge von insgesamt wenigstens zehn Stunden Dauer und mindestens zwölf Landungen in den letzten zwölf Monaten ausgeführt worden sein. Ausgeführte Hubschrauberflüge und Segelflüge von bis zu einem Ausmaß von 10 Flugstunden sind voll anzurechnen.

(2) Kann der Bewerber Motorflüge in der Gesamtdauer von wenigstens 700 Stunden nachweisen, so genügt es, wenn er innerhalb der letzten 24 Monate vor der Antragstellung Motorflüge von insgesamt wenigstens zwölf Stunden Dauer ausgeführt hat. Davon müssen jedoch Flüge von wenigstens fünf Stunden Dauer mit mindestens sechs Landungen innerhalb der letzten zwölf Monate ausgeführt worden sein. Ausgeführte Hubschrauberflüge und Segelflüge von bis zu einem Ausmaß von 5 Flugstunden sind voll anzurechnen.

(3) Für die Verlängerung von Typenberechtigungen B und C hat der Bewerber nachzuweisen, daß er innerhalb der letzten 24 Monate vor der Antragstellung Motorflüge von insgesamt wenigstens fünf Stunden Dauer mit Motorflugzeugen jeder Type ausgeführt hat, auf die sich die Berechtigungen erstrecken. Diese Flüge sind auf die in den Abs. 1 und 2 bezeichneten Flüge anzurechnen. Die zur Verlängerung einer Typenberechtigung für Privatpiloten erforderlichen Flugzeiten können durch einen Überprüfungsflug unter sinngemäßer Anwendung von § 33 Abs. 3 unter Aufsicht eines von der zuständigen Behörde bestimmten Sachverständigen ersetzt werden.

(4) Für die Erneuerung ruhender Berechtigungen gemäß §§ 28 und 33 Abs. 1 hat der Bewerber seine fachliche Befähigung bei einer theoretischen Prüfung nach den Bestimmungen der §§ 18 und 30 und einer praktischen Prüfung nach den Bestimmungen der §§ 19 und 31 nachzuweisen, wenn die Berechtigungen nicht länger als drei Jahre geruht haben.

(5) Haben die Berechtigungen länger als drei Jahre geruht, so hat der Bewerber außerdem nachzuweisen, dass er nach Ablegung der im Abs. 4 bezeichneten theoretischen und praktischen Prüfung einen Navigationsflug nach den Bestimmungen des § 32 Abs. 2 und 3 ausgeführt hat.

§ 35. Lehrberechtigung für Privatpiloten.

(1) Der Privatpilotenfluglehrer ist berechtigt, Privatpiloten auszubilden, und zwar hinsichtlich der Grundberechtigung und jener Erweiterungen der Grundberechtigung sowie jener besonderen Berechtigungen, die er selbst besitzt (Lehrberechtigung für Privatpiloten). Zur Ausbildung für Instrumentenflüge ist der Privatpilotenfluglehrer nur berechtigt, wenn er die Instrumentenfluglehrberechtigung für Motorflugzeugpiloten (§ 64 Abs. 1) besitzt.

(2) Die Lehrberechtigung für Privatpiloten ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Bewerber die in Abs. 3 bezeichneten Voraussetzungen erfüllt und seine fachliche Befähigung bei einer Prüfung nach den Bestimmungen des § 20 nachgewiesen hat (Privatpiloten-Fluglehrerprüfung).

(3) Der Bewerber muß nachweisen, daß er

- a) einen gültigen Privatpilotschein und eine gültige Kunstflugberechtigung (§ 57) besitzt,
- b) Motorflüge von insgesamt wenigstens 250 Stunden Dauer ausgeführt hat, wobei vom Bewerber ausgeführte Segelflüge bis zum Ausmaß von 100 Stunden auf die erforderliche Flugzeit voll anzurechnen sind,
- c) einen Navigationsflug über eine Gesamtstrecke von wenigstens 600 km mit mindestens zwei Zwischenlandungen ausgeführt hat, wobei mindestens ein Flugabschnitt über eine Flugstrecke von wenigstens 200 km ohne Zwischenlandung geführt haben muß, und
- d) innerhalb von zwölf Monaten nach Ablegung der Privatpiloten-Fluglehrerprüfung (§ 20) unter Aufsicht eines Motorflugzeugfluglehrers mindestens drei Flugschüler bis zur Erlangung des Privatpilotscheines ausgebildet hat.

(4) Für die Verlängerung der Lehrberechtigung für Privatpiloten hat der Bewerber nachzuweisen, daß er während der Gültigkeitsdauer seines Privatpilotscheines mindestens drei Flugschüler bis zur Erlangung des Privatpilotscheines ausgebildet hat.

§ 58. Sicht-Nachtflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten.

(1) Motorflugzeugpiloten ist auf Antrag die besondere Berechtigung zu erteilen, Nachtflüge nach Sichtflugregeln (Sicht-Nachtflüge) auszuführen (Sicht-Nachtflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten), wenn sie die in Abs. 2 angeführten Voraussetzungen erfüllen und ihre fachliche Befähigung bei einer Zusatzprüfung nach den Bestimmungen des Abs. 3 nachgewiesen haben.

(2) Wer sich um die Sicht-Nachtflugberechtigung für Motorflugzeugpiloten bewirbt, muß nachweisen, daß er Motorflüge von insgesamt wenigstens 100 Stunden Dauer ausgeführt hat. In der Flugzeit müssen Sicht-Nachtflüge von insgesamt wenigstens fünf Stunden Dauer mit mindestens 20 Nachtabflügen und 20 Nachtlandungen, davon mindestens zehn Nachtabflüge und zehn Nachtlandungen innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung, enthalten sein.

(3) Bei der Zusatzprüfung hat der Bewerber einen Nachtüberlandflug nach Sichtflugregeln mit einer Zwischenlandung auf einem wenigstens 50 km entfernten Flugplatz auszuführen.

(4) Für die Verlängerung der Berechtigung gemäß Abs. 1 hat der Bewerber nachzuweisen, daß er innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer Motorflüge von insgesamt wenigstens zehn Stunden Dauer bei Nacht nach Sichtflugregeln ausgeführt hat.

(5) Berufspiloten I. Klasse und Linienpiloten steht die Sicht-Nachtflugberechtigung bereits auf Grund ihrer Pilotenberechtigung, zu.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

§ 60. Bewerbung um eine Instrumentenflugberechtigung.

- (1) Wer sich um eine Instrumentenflugberechtigung bewirbt, muß nachweisen, daß er
- a) ein Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den beweglichen Flugfunkdienst (§ 4 Z 1 lit. c Funkerzeugnisgesetz 1998), besitzt,
 - b) eine gültige Sicht-Nachtflugberechtigung (§ 58) besitzt, und
 - c) Motorflüge von insgesamt wenigstens 150 Stunden Dauer, davon wenigstens 20 Stunden innerhalb der letzten zwölf Monate vor der Antragstellung, ausgeführt hat.
- (2) In der gemäß Abs. 1 erforderlichen Flugzeit müssen enthalten sein:
- a) Überlandflüge von wenigstens 50 Stunden Dauer, davon wenigstens 10 Stunden mit Motorflugzeugen.
 - b) Instrumentenflüge unter Aufsicht eines Motorflugzeugflugh Lehrers mit der Instrumentenfluglehrerberechtigung von wenigstens 40 Stunden Dauer. Auf die erforderliche Instrumentenflugzeit sind Übungen auf einem Instrumentenflugübungsgerät bis zum Ausmaß von 20 Stunden voll anzurechnen.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

Theoretische Instrumentenflugprüfung

§ 61. Gegenstände der theoretischen Prüfung (§ 18) zur Erlangung einer Instrumentenflugberechtigung (theoretische Instrumentenflugprüfung) sind in dem Umfang, wie sie für Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung von Bedeutung sind, die in § 30 genannten Gegenstände.

Beachte für folgende Bestimmung

Zum Inkrafttreten vgl. § 167 Abs. 2.

Praktische Instrumentenflugprüfung

§ 62. Bei der praktischen Prüfung (§ 19) zur Erlangung einer Instrumentenflugberechtigung hat der Bewerber die in Anhang IV-4 angegebenen Abschnitte in den vorgegebenen Toleranzen auszuführen.

§ 63. Verlängerung und Erneuerung der Instrumentenflugberechtigung.

(1) Für die Verlängerung der in § 59 bezeichneten Berechtigung hat der Bewerber nachzuweisen, dass er innerhalb der letzten Gültigkeitsperiode (§ 10 Abs. 2) einen einwandfreien Überprüfungsflug in Entsprechung mit Anhang IV-4 unter Aufsicht eines Motorflugzeuglehrers mit der Instrumentenfluglehrerberechtigung ausgeführt hat.

(2) Für die Erneuerung einer ruhenden Berechtigung gemäß § 59 hat der Bewerber seine fachliche Befähigung hierfür bei einer theoretischen Prüfung nach den Bestimmungen der §§ 18 und 61 und bei einer praktischen Prüfung nach den Bestimmungen der §§ 19 und 62 nachzuweisen.

§ 64. Instrumentenflug-Lehrberechtigung für Motorflugzeugpiloten.

(1) Motorflugzeugflugh Lehrern ist auf Antrag die besondere Berechtigung zu erteilen, im Rahmen ihrer Lehrberechtigung auch für Instrumentenflüge auszubilden (Instrumentenflug-Lehrberechtigung für Motorflugzeugpiloten), wenn sie

- a) eine gültige Instrumentenflugberechtigung besitzen,
- b) nach Erlangung dieser Berechtigung Instrumentenflüge von wenigstens 25 Stunden Dauer ausgeführt, und
- c) ihre fachliche Befähigung als Instrumentenfluglehrer bei einer Zusatzprüfung nach den Bestimmungen des § 20 nachgewiesen haben (Instrumentenfluglehrerprüfung).

(2) Für die Verlängerung der Instrumentenflug-Lehrberechtigung hat der Bewerber nachzuweisen, daß er während der Gültigkeitsdauer seiner Instrumentenflugberechtigung erfolgreich als Ausbilder für Instrumentenflüge tätig war.

ANHANG I

Bestimmungen über die fliegerärztliche Untersuchung

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Fliegerärztliche Erstuntersuchung

Fliegerärztliche Sachverständigengutachten dürfen nur auf Grund einer gründlichen, nach wissenschaftlich anerkannten Methoden vorgenommenen Untersuchung abgegeben werden.

2. Medizinische Vorgeschichte

(1) Der Bewerber hat dem fliegerärztlichen Sachverständigen anlässlich der Untersuchung seine Identität mit einem Lichtbildausweis nachzuweisen, und eine von ihm unterfertigte Erklärung über seine überstandenen oder noch andauernden Krankheiten und Unfälle beziehungsweise Unfallsfolgen sowie über die vererblichen und übertragbaren Krankheiten in seiner Familie abzugeben (medizinische Vorgeschichte). Er hat in dieser Erklärung auch anzuführen, ob, wann, zu welchem Zweck und mit welchem Ergebnis er bereits von einem anderen fliegerärztlichen Sachverständigen untersucht worden ist.

(2) Der Bewerber ist vom fliegerärztlichen Sachverständigen darauf aufmerksam zu machen, daß die Erklärung so vollständig und genau wie möglich, nach bestem Wissen und Gewissen abzugeben ist, und daß wissentlich falsche Angaben sowie das Verschweigen wesentlicher Tatsachen strafbar sind.

3. Fliegerärztliche Nachuntersuchung

Soweit in diesem Anhang nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, sind Nachuntersuchungen in der gleichen Weise vorzunehmen wie Erstuntersuchungen. Die Erstuntersuchung und die Nachuntersuchungen sind womöglich von demselben Arzt durchzuführen.

4. Fliegerärztliche Sachverständigengutachten

(1) Fliegerärztliche Sachverständigengutachten sind unter Verwendung der vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz festzulegenden Formulare zu erstatten.

(2) Im Gutachten ist anzuführen, ob und inwieweit trotz Nichterfüllung eines im folgenden konkret geforderten Tauglichkeitserfordernisses im Hinblick auf besondere Umstände in der Person des Bewerbers, wie vor allem im Hinblick auf praktische Erfahrungen von erheblicher Dauer durch die Ausübung der (angestrebten) Berechtigung trotzdem keine Sicherheitsgefährdungen zu befürchten wären.

B. ANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DES ALLGEMEINEN GESUNDHEITZUSTANDES

Tauglichkeitsgrad 1

Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

(1) Der Tauglichkeitsgrad 1 ist gegeben, wenn der Bewerber frei ist von aktiven oder latenten, akuten oder chronischen Störungen, welche die Körperfunktionen in einem Grade beeinträchtigen, der mit der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges in jeder in Betracht kommenden Höhe während eines langen und schwierigen Fluges unvereinbar ist.

(2) Der Bewerber muß unter Berücksichtigung des allgemeinen Beurteilungsgrundsatzes des Abs. 1 besonders den in den Punkten 6 bis 22 angeführten Tauglichkeitserfordernissen entsprechen. In den genannten Punkten bezeichnet der Ausdruck „tauglich“ den Tauglichkeitsgrad 1 und der Ausdruck „untauglich“ das Fehlen dieses Tauglichkeitsgrades.

a) Untersuchung des Nervensystems

Geistige und nervöse Störungen

Der Bewerber darf keine geistigen oder nervösen Störungen haben, welche ihn plötzlich unfähig machen könnten, seine Pflichten sicher zu erfüllen. Jeder Bewerber mit einer Erkrankung oder Folge einer Erkrankung, die zur vorübergehenden Bewußtseinstrübung führen kann, ist als dauernd untauglich zu begutachten. Der Bewerber muß frei sein von jeder Beeinträchtigung der geistigen Kräfte, von Alkoholismus, Drogensucht, Störungen der Persönlichkeit, Psychopathie, Neurose, Psychose, Verdacht einer latenten Epilepsie sowie von fortschreitenden Nervenkrankheiten und solchen nicht fortschreitenden Nervenkrankheiten, die den Bewerber bei der Führung eines Luftfahrzeuges beeinträchtigen könnten. Hat eine überstandene oder noch andauernde Erkrankung das zentrale Nervensystem erfaßt, so ist der Bewerber als dauernd untauglich zu begutachten, wenn eine bleibende Beeinträchtigung feststellbar ist. Bei Erstuntersuchungen zur Feststellung des Tauglichkeitsgrades 1 ist jedenfalls ein EEG vorzulegen.

7. Schädelverletzungen

Personen mit Kopfverletzungen, deren Folgen geeignet sind, die sichere Führung eines Luftfahrzeuges zu beeinträchtigen, sind als untauglich zu beurteilen.

b) Allgemeine chirurgische Untersuchung

8. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

Der Bewerber darf weder an einer Wunde oder einer Verletzung leiden, noch eine Operation durchgemacht haben oder eine angeborene oder erworbene Abnormität aufweisen, die mit der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges unvereinbar ist. Er muß frei von Eingeweidebrüchen sein. Erfolgreich operierte Hernien sind im Sinne des Tauglichkeitsgrades 1 zu beurteilen.

9. Störungen des Haltungs- und Bewegungsapparates

Wesentliche Erkrankungen der Knochen, Gelenke, Muskeln und Sehnen sowie alle wesentlichen Funktionsstörungen infolge von angeborenen oder erworbenen Krankheiten des Haltungs- und Bewegungsapparates bewirken Untauglichkeit. Bewerber mit funktionellen Spätfolgen einer Knochenverletzung, die aber die sichere Führung eines Luftfahrzeuges nicht beeinträchtigen, sind als tauglich zu begutachten.

10. Störungen des Verdauungsapparates

Eine Erkrankung des Verdauungsapparates oder seiner Anhangsgebilde oder Folgen eines chirurgischen Eingriffes an diesen, die ein plötzliches Versagen während des Fluges bewirken können, machen den Bewerber untauglich.

11. Verletzungen des Brustkorbes

Wesentliche Verstümmelungen des Brustkorbskelettes mit Kollaps des Brustkorbes und Folgen chirurgischer Eingriffe, die eine verminderte Atemleistung in größerer Höhe bewirken, machen untauglich. Zur Beurteilung sind atemphysiologische Untersuchungen unbedingt durchzuführen, um genaue Werte über die tatsächliche Lungenfunktion zu erhalten.

c) Allgemeine interne Untersuchung

12. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

Der Bewerber darf an keiner inneren Erkrankung oder Funktionsstörung der inneren Organe leiden, die dazu führen könnten, daß der Bewerber plötzlich unfähig wird, ein Luftfahrzeug sicher zu führen.

13. Erkrankungen und Störungen des Herzens und des Kreislaufes

(1) Das Herz darf keine angeborene oder erworbene Abnormität beziehungsweise Erkrankung aufweisen, die mit der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges unvereinbar wäre.

(2) Der systolische und der diastolische Blutdruck muß innerhalb der Grenzen des Normalen liegen. Bedeutende funktionelle oder anatomische Abnormitäten des Gefäßsystems machen untauglich.

(3) Die elektrokardiographische Untersuchung ohne und mit Belastung hat bei Erstuntersuchungen sowie bei Verdacht auf eine Herz-Kreislauf-Erkrankung jedenfalls, sonst bei Nachuntersuchungen von Personen nach dem 30. Lebensjahr alle zwei Jahre, nach dem 45. Lebensjahr jährlich zu erfolgen.

14. Lungenkrankheiten

(1) Es darf keine akute und chronische Funktionsbehinderung der Lunge und keine akute Erkrankung des Lungengewebes, des Mittelfeldes oder des Brustfeldes vorliegen. Bei Erstuntersuchungen muß ein Röntgenbefund vorliegen, bei Nachuntersuchungen nur in allen klinisch zweifelhaften Fällen.

(2) Bestehen Zweifel hinsichtlich der Aktivität eines Prozesses, und fehlen klinische Symptome einer solchen Aktivität, so ist der Bewerber für einen Zeitraum von mindestens drei Monaten, vom Tag der fliegerärztlichen Untersuchung an, als vorübergehend untauglich zu begutachten. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist neuerlich eine Röntgenaufnahme anzufertigen. Ergibt der Vergleich mit der ersten Röntgenaufnahme keine Anzeichen eines Fortschreitens des Prozesses und liegen auch sonst keine Symptome hierfür vor, so ist der Bewerber für die Dauer von jeweils drei Monaten als tauglich zu begutachten. Wenn der Bewerber auf diese Weise insgesamt mindestens zwei Jahre in fliegerärztlicher Überwachung gestanden ist und der Vergleich aller Röntgenaufnahmen kein Fortschreiten des Prozesses zeigt, ist der Bewerber als dauernd tauglich zu begutachten.

15. Sonstige innere Krankheiten

(1) Leistungsmindernde Krankheiten mit wesentlicher Behinderung der Funktion des Verdauungstraktes und seiner Anhangsgebilde bewirken Untauglichkeit.

(2) Erhebliche Stoffwechsel-, Ernährungs- oder Hormonstörungen machen untauglich. Zuckerkrankheit, wenn sie nicht diätetisch einstellbar und Gewähr für die Einhaltung der Diät gegeben ist, bewirkt Untauglichkeit.

(3) Erhebliche leistungsmindernde Erkrankungen des Blut- und Lymphsystems bewirken Untauglichkeit.

(4) Liegen Anzeichen einer dekompensierten akuten oder chronischen Erkrankung der Nieren vor, so ist der Bewerber als untauglich zu begutachten. Bewerber mit kompensierter Nephrektomie können als tauglich beurteilt werden. Bei vorübergehenden Erkrankungen der Harnwege oder der Geschlechtsorgane kann der Bewerber als vorübergehend untauglich begutachtet werden. Erhebliche Erkrankungen der Harnwege oder der Geschlechtsorgane bewirken Untauglichkeit.

16. Syphilis

(1) Ein Bewerber, dessen medizinische Vorgeschichte „Syphilis“ aufweist, hat nachzuweisen, daß er sich einer ausreichenden Behandlung unterzogen hat, und die nach dem jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft notwendigen serologischen und klinischen Kontrolluntersuchungen durchgeführt werden oder durchgeführt worden sind. Sofern auf Grund dieser Untersuchung keine Bedenken bestehen, ist der Bewerber als tauglich zu beurteilen.

(2) Festgestellte Neurolues macht dauernd untauglich, sofern nicht von einem Facharzt für Neurologie eine Heilung bescheinigt wird.

17. Schwangerschaft und Frauenkrankheiten

(1) Schwangerschaft bewirkt vorübergehende Untauglichkeit.

(2) Nach einer Geburt oder Fehlgeburt sind Bewerberinnen als tauglich zu begutachten, wenn hinsichtlich der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges keine Bedenken bestehen.

(3) Bewerberinnen mit wesentlichen Menstruationsbeschwerden, die sich jeder Behandlung gegenüber als resistent erwiesen haben und die mit der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges unvereinbar sind, sind als untauglich zu begutachten.

(4) Für die Begutachtung von Bewerberinnen, die sich einer gynäkologischen Operation unterzogen haben, gelten die Bestimmungen des Punktes 8 sinngemäß.

d) Augen-, Hals-, Nasen- und Ohrenuntersuchung

18. Augenkrankheiten

Die Funktion der Augen und ihrer Anhangsgebilde muß normal sein. Es darf weder ein aktiv pathologischer noch ein akuter oder chronischer Zustand gegeben sein, der geeignet wäre, die ordnungsgemäße Funktion des Organs so zu stören, daß die Sicherheit im Fluge gefährdet sein könnte.

19. Nasen-, Rachen- und Mundkrankheiten

Die Nase muß auf beiden Seiten frei durchgängig sein. Es darf weder eine wesentliche Mißbildung noch eine erhebliche akute oder chronische Affektion der Mundhöhle oder der oberen Luftwege vorhanden sein. Bewerber, die stottern oder sonstige Sprachdefekte aufweisen, sind als untauglich zu begutachten.

20. Ohrenkrankheiten

(1) Untauglichkeit wird bewirkt, wenn auch nur hinsichtlich eines Ohres vorliegen:

- a) akute oder chronische Prozesse des äußeren, mittleren, inneren Ohres oder
- b) ungeheilte (nicht abgeschlossene) Perforationen des Trommelfells, wenn eine chronische Mittelohrentzündung nachweisbar ist,
- c) eine dauernde Undurchgängigkeit der Eustachischen Trompete,
- d) eine dauernde Störung des Vestibularapparates.

(2) Bewerber mit einer trockenen zentralen Perforation im Rahmen eines reizlosen chronischen Adhäsivprozesses des Trommelfells können als tauglich befundet werden, wenn dabei das Hörvermögen gemäß Punkt 32 erreicht wird.

(3) Bewerber mit vorübergehenden Störungen im Sinne des Abs. 1 sind als vorübergehend untauglich zu begutachten.

Tauglichkeitsgrad 2

21. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

(1) Der Tauglichkeitsgrad 2 ist gegeben, wenn der Bewerber frei ist von Beeinträchtigungen der Körperfunktionen, die mit der sicheren Bedienung eines Luftfahrzeuges in jeder in Betracht kommenden Höhe während eines langen und schwierigen Fluges unvereinbar sind.

(2) Der Bewerber muß unter Berücksichtigung des allgemeinen Beurteilungsgrundsatzes des Abs. 1 insbesondere den in den Punkten 6 bis 20 angeführten Tauglichkeitserfordernissen sinngemäß entsprechen.

Tauglichkeitsgrad 3

22. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

(1) Der Tauglichkeitsgrad 3 ist gegeben, wenn der Bewerber frei ist von Beeinträchtigungen, die mit der sicheren Führung eines Luftfahrzeuges unter gewöhnlichen Umständen unvereinbar sind.

(2) Der Bewerber muß unter Berücksichtigung des allgemeinen Beurteilungsgrundsatzes des Abs. 1 besonders den in den Punkten 6 bis 20 angeführten Tauglichkeitserfordernissen sinngemäß entsprechen.

Hiebei gelten folgende Erleichterungen:

- a) Bei Verletzungen des Schädels dürfen auch solche Bewerber als tauglich begutachtet werden, bei denen ein Verlust an Knochensubstanz durch Platten ersetzt wurde, wenn die Unversehrtheit des zentralen Nervensystems im Zeitpunkt der Untersuchung mit EEG gegeben und für die Zukunft gesichert erscheint. Der Bewerber darf jedoch frühestens ein Jahr nach der Operation als tauglich begutachtet werden.
- b) Bewerber mit Eingeweidebrüchen können als tauglich begutachtet werden, wenn die Gewähr besteht, daß ein gutsitzendes Bruchband getragen wird.
- c) Bei Vorhandensein von Krampfadern muß der Bewerber nicht unbedingt als untauglich begutachtet werden.

- d) Die Röntgenuntersuchung der Brustorgane ist nur in klinisch zweifelhaften Fällen vorzunehmen. Solche Fälle sind jedoch auch bei Nachuntersuchungen röntgenologisch zu untersuchen.
- e) Bei Milzvergrößerung muß der Bewerber nicht unbedingt als untauglich begutachtet werden.
- f) Bei Bewerbern, deren medizinische Vorgeschichte eine Syphiliserkrankung aufweist, genügt der Nachweis, daß sie sich einer erfolgreichen Behandlung unterzogen haben.
- g) Bewerberinnen mit Menstruationsbeschwerden, Zustand nach Geburt oder Fehlgeburt, Zustand nach gynäkologischen Operationen sind nur dann als untauglich zu begutachten, wenn der Zustand die sichere Führung eines Luftfahrzeuges unter gewöhnlichen Umständen gefährden kann.
- h) Eine zentrale Perforation des Trommelfells bewirkt nicht Untauglichkeit, wenn der Vestibularapparat nachgewiesen funktionstüchtig ist.
- i) Nur dauernde Undurchgängigkeit der Eustachischen Trompete macht untauglich.
- k) Die Nasenatmung muß nicht unbedingt beiderseits frei sein, sofern dadurch nicht die Ausübung der vorgesehenen Tätigkeit (z. B. Ausübung des Sprechfunkverkehrs) beeinträchtigt wird.
- l) Personen mit manifestem Diabetes, der diätetisch unter Kontrolle gehalten werden kann, sind als tauglich zu beurteilen. Bei Gebrauch antidiabetischer Medikamente besteht ebenfalls noch Tauglichkeit, wenn diese peroral genommen werden, eine gute Einstellung erzielt wurde und periodische ärztliche Kontrollen gewährleistet sind.

(3) Fallschirmspringer und Hängegleiterpiloten sind außerdem nur dann als tauglich zu begutachten, wenn ihr Haltungs- und Bewegungsapparat sowie ihr Nervensystem einwandfrei funktionieren.

C. ANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DES SEHVERMÖGENS

23. Stärke der Testbeleuchtung

(1) Zur Gewährleistung gleichmäßiger Untersuchungsergebnisse ist bei der Prüfung des Sehvermögens eine Testbeleuchtung von ungefähr 50 Lux anzuwenden (Helligkeit von 30 nits). Die Beleuchtung des Untersuchungsraumes hat etwa ein Fünftel der Testbeleuchtungsstärke zu betragen.

(2) Für den Sehschärfetest in einem verdunkelten oder halbverdunkelten Raum ist eine Testbeleuchtungsstärke von ungefähr 15 Lux (Helligkeit von 10 nits) zu verwenden.

24. Sehschärfeprüfung

Die Sehschärfe ist durch Sehtafeln nach Landolt oder durch ähnliche Sehtafeln bei einem Abstand von 5 oder 6 m vom Bewerber, je nach der angewandten Testmethode, zu prüfen.

25. Sehtauglichkeitsgrad 1

(1) Hinsichtlich des Sehvermögens ist der Sehtauglichkeitsgrad 1 gegeben, wenn der Bewerber aufweist:

- a) normale Gesichtsfelder und
- b) eine Sehschärfe von mindestens 5/7, 6/9 (0,7, 20/30) auf jedem Auge für sich, mit oder ohne Korrekturgläser. Wird die Sehschärfe nur durch Korrekturgläser erreicht, so muß die Sehleistung ohne Gläser auf jedem Auge für sich mindestens 5/50, 6/60 (0,1, 20/200) betragen. Ist dies der Fall, so ist der Bewerber unter der Bedingung, daß er bei der Ausübung der sich aus seinem Zivilluftfahrerschein ergebenden Berechtigungen Korrekturgläser trägt, als tauglich zu begutachten.

(2) Bei Erstuntersuchungen darf der Bewerber nicht mehr als plus 2,25 Dioptrien Hypermetropie aufweisen.

(3) Der Bewerber muß eine Akkomodation haben, die es ihm ermöglicht, die Jägerkarte Nr. 3 oder einen gleichwertigen Test aus einer Entfernung von 30 cm mit jedem Auge für sich zu lesen. Hierbei ist der Gebrauch von Korrekturgläsern gestattet, wenn der Bewerber Brillenträger ist und Bifokal- oder Multifokalgläser verwendet werden.

26. Sehtauglichkeitsgrad 2

Hinsichtlich des Sehvermögens ist der Sehtauglichkeitsgrad 2 gegeben, wenn der Bewerber aufweist:

- a) normale Gesichtsfelder, und
- b) eine Sehschärfe von mindestens 5/10, 6/12 (0,5, 20/40) auf jedem Auge für sich, mit oder ohne Korrekturgläser. Wird diese Sehschärfe nur mit Korrekturgläsern erreicht, so muß die Sehleistung ohne Gläser auf jedem Auge für sich mindestens 5/50, 6/60 (0,1, 20/200) betragen. Ist dies der Fall, so ist der Bewerber unter der Bedingung, daß er in Ausübung der ihm auf Grund seines Zivilluftfahrerscheines zustehenden Berechtigungen Korrekturgläser trägt, als tauglich zu begutachten.

27. Einäugigkeit

Bei Verlust des Sehvermögens auf einem Auge kann ein Bewerber zwölf Monate nach Verlust des Sehvermögens als tauglich gemäß Punkt 26 begutachtet werden, wenn auf dem sehenden Auge ohne Korrekturgläser eine Sehschärfe von mindestens 5/7, 6/9 (0,7, 20/30) gegeben ist, keine Gehörfehler vorliegen und das Tragen einer Schutzbrille bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit gewährleistet ist.

28. Kontaktlinsen

Werden zur Korrektur der Sehschärfe Kontaktlinsen verwendet, muß nachgewiesen werden, daß diese reizlos vertragen werden.

D. ANFORDERUNG HINSICHTLICH DES FARBUNTERSCHIEDSVERMÖGENS

29. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

(1) Der Bewerber muß fähig sein, rasch jene Farben wahrzunehmen, deren Erkennung für die ordnungsgemäße Ausübung der Berechtigungen erforderlich ist.

(2) Wer bei der fliegerärztlichen Untersuchung an Hand pseudoisochromatischer Tafeln bei Tageslicht oder bei künstlichem Licht, das die gleiche Farbtemperatur wie Tageslicht hat, den Anforderungen voll entspricht, ist als tauglich zu begutachten, ohne daß ein weiterer Test erforderlich wäre.

(3) Bewerber, die bei der in Abs. 2 bezeichneten Untersuchungsmethode den Anforderungen nicht entsprechen, sind trotzdem als tauglich zu begutachten, wenn sie die in der Zivilluftfahrt verwendeten farbigen Lichter bei einem praktischen Test am Flugplatz genau unterscheiden können.

E. ANFORDERUNGEN HINSICHTLICH DES HÖRVERMÖGENS

30. Allgemeiner Beurteilungsgrundsatz

Der Bewerber muß frei sein von Gehörfehlern, welche die ordnungsgemäße Ausübung der Berechtigungen beeinträchtigen könnten.

31. Hörtauglichkeitsgrad 1

Der Hörtauglichkeitsgrad 1 ist gegeben, wenn der Bewerber nachstehenden Anforderungen genügt:

- a) Der Hörverlust darf, für jedes Ohr getrennt, in einem ruhigen Raum 35 Dezibel in jeder der drei Frequenzen 500, 1 000 und 2 000 Hertz und 50 Dezibel bei 3 000 Hertz nicht übersteigen.
- b) Übersteigt der Hörverlust bei einer Nachuntersuchung die unter lit. a angegebenen Grenzen, so darf ein Bewerber im Hinblick auf die Dauer seiner bisherigen praktischen Betätigung dennoch als tauglich begutachtet werden, wenn er fähig ist, mit beiden Ohren zugleich eine Stimme im Konversationston in einem ruhigen Raum bei einem Abstand von 2 m vom Sprecher und mit dem Rücken zu diesem zu hören.

32. Hörtauglichkeitsgrad 2

Der Hörtauglichkeitsgrad 2 ist gegeben, wenn der Bewerber fähig ist, mit beiden Ohren zugleich eine Stimme im Konversationston in einem ruhigen Raum in einem Abstand von 2 m vom Sprecher und mit dem Rücken zu diesem zu hören.