

Grundlagen der Europäisch-Amerikanischen Pilotenausbildung, insbesondere für angehende Berufs- und Verkehrspiloten, unter Berücksichtigung der aktuellen Europäischen Ausbildungsrichtlinien

Stand 14.03.2016 (update 15.10.2016)

Das Abitur rückt näher und damit steigen auch wieder die Anfragen nach einer Pilotenausbildung. Flugstunden in Florida bieten nicht nur einen wunderbaren Ausgleich zum Abistress, sie können eine gute Grundlage für eine angestrebte Karriere in der Luftfahrt sein, ob als Pilot oder in anderen Luftfahrtberufen.

Die Vielfalt der angebotenen Ausbildungswege und Lizenzen ist leider sehr verwirrend, erst recht, wenn man auch über die eigenen Landesgrenzen schauen möchte. Dies geht gestandenen Piloten genauso wie Anfängern.

Ich werde mich bemühen, die Zusammenhänge so flugschulneutral wie möglich zu beschreiben, denn wir freuen uns, wenn wir Sie primär sachliche und vor allen Dingen korrekte Information als Kunden gewinnen können.

Internationale Lizenzvielfalt

Die Grundlagen der Pilotenausbildung wurden unter dem Dach der ICAO (International Civil Aviation Organisation) international geregelt. Dennoch hat jeder Staat seine eigenen Ausbildungsrichtlinien und stellt seine eigenen Lizenzen aus. Entspricht eine Lizenz mindestens den Anforderungen der ICAO, darf man damit in allen ICAO Mitgliedsstaaten fliegen, also beinahe weltweit. Das Flugzeug, das man steuert, muss jedoch in dem Staat zugelassen sein, aus dem die Lizenz stammt.

Liegt die Pilotenlizenz unter den Anforderungen der ICAO, darf man damit nur innerhalb der nationalen Staatsgrenzen fliegen. Auch solche Lizenzen gibt es.

Eine Ausnahme ist Europa. Dort haben sich die EU-Staaten zu einem gemeinsamen Ausbildungsstandard verpflichtet, der sogenannten EASA-FCL (European Aviation Safety Agency-Flight Crew Licencing). Inzwischen stellen die Mitgliedsstaaten der EASA keine nationalstaatlichen Lizenzen mehr aus, sondern nur noch eine einheitliche, europäische EASA-Lizenz. Mit einer in Deutschland ausgestellten EASA Lizenz darf man deshalb auch ein Luftfahrzeug fliegen, das in einem anderen EASA-Mitgliedsstaat registriert ist. Ausgenommen von der europäischen Regelung sind reine Sportlizenzen, wie die Berechtigung für Ultraleichtflugzeuge. Solche Lizenzen werden weiterhin nur national ausgestellt.

Durch den europäischen Zusammenschluss sind die EASA-Lizenzen zu einer Lizenzgruppe mit großem Verbreitungsgrad geworden. Zahlenmäßig stehen sie allerdings immer noch deutlich hinter den amerikanischen FAA-Lizenzen zurück. Daneben gibt es noch diverse nationale Berechtigungen, die von Staaten außerhalb der USA und Europa ausgestellt werden.

Während das europäische EASA-Lizenzsystem auf die EU und einige angrenzende Staaten, wie z.B. die Schweiz und die Türkei beschränkt ist, sind die amerikanischen FAA-Lizenzen die weltweit am meisten verbreiteten Pilotenlizenzen. U.a. hängt dies damit zusammen, dass die USA, seit der Nachkriegszeit, mit ihrer großen Luftfahrtindustrie den weltweiten Luftverkehr sehr stark dominiert und damit auch viele internationale Regeln maßgeblich geprägt haben. Die Amerikaner haben nicht nur in der ICAO eine dominante Rolle eingenommen, viele Staaten haben ihr nationales Luftverkehrsrecht auch eng an das amerikanische angelehnt. Das spürt man besonders, wenn es um Bauvorschriften und die Musterzulassung von Luftfahrzeugen geht, aber eben auch um die Ausbildung von Piloten. Daher werden FAA-Lizenzen von zahlreichen Staaten auf der ganzen Welt unter relativ einfachen Bedingungen anerkannt.

Die Amerikaner haben darüber hinaus die mit Abstand leistungsfähigste und kostengünstigste General Aviation Struktur der Welt. Daher werden dort traditionell seit Jahrzehnten Piloten aus der ganzen Welt ausgebildet. Laut einer offiziellen Statistik sind es rund 70.000 Lizenzen und Zusatzberechtigungen, die pro Jahr alleine ausländischen Piloten erhalten.

Mit einer Umschreibung der auf Europa beschränkten EASA-Lizenzen tut man sich dagegen im Rest der Welt oft schwerer, denn die Lizenzen passen naturgemäß schlechter in außereuropäische Regelwerke, wie die FAA-Lizenzen. Deutsche Inhaber einer EASA-Lizenz leiden zusätzlich darunter, dass das deutsche Luftfahrt Bundesamt in Detailfragen immer noch Sonderwege geht, die es eigentlich gar nicht mehr geben dürfte. Wer schon einmal versucht hat, mit seinem in Deutschland ausgestellten EASA-ATPL bei einem Arbeitgeber außerhalb Europas tätig zu werden, weiß ein Lied davon zu singen und muss häufig sogar entnervt aufgeben.

Welches Ausbildungssystem ist für wen geeignet?

Lassen wir einmal die leidige Diskussion außen vor, welches Ausbildungssystem das bessere ist.

Die Europäer leiden, wie in vielen anderen Fachgebieten auch, darunter, dass von vielen guten Ansätzen am Ende leider nur der kleinste gemeinsame Konsensnenner durch den Flaschenhals des europäischen Staatenverbundes rutscht. Dafür sind gewaltige Vorschriftenberge und Bürokratiemonster entstanden. Auch wenn die Europäer viel und gerne über die Regeln schimpfen, sind sie von der Qualität ihrer Ausbildung fest überzeugt, denn machen die Flugschulen und Fluglehrer. Überzeugt sind die Amerika-

ner aber auch. Die haben den kleinen Vorteil, dass sie sich in den letzten 20 Jahren, statt mühevoller politischer Konsensbildung, stärker auf die Modernisierung ihrer Ausbildung konzentrieren konnten. Wer beides kennt, findet deshalb in der US-Ausbildung den einen oder anderen Ansatz ausgereifter, doch das sind Feinheiten. Der grundlegende Unterschied zwischen beiden Ausbildungssystemen besteht darin, dass die Amerikaner einen intensiveren, handwerklich geprägten Ansatz haben, während die Europäer mehr theoretisches Hintergrundwissen vermitteln. In der Praxis macht sich dies u.a. darin bemerkbar, dass der US-Pilot für jede Stufe auf seiner Karriereleiter erheblich mehr Flugenerfahrung nachweisen muss und damit auch länger braucht als sein europäischer Kollege. Die meisten Vorurteile, die man von beiden Seiten des Atlantiks heute so hört, resultieren jedoch eher aus dem Unwissen über die Feinheiten des jeweils anderen Ausbildungssystems.

Da ich in 35 Berufsjahren beide Systeme in allen Facetten kennenlernen durfte, wage ich zu behaupten, dass die Amerikaner bei der aktuell umgesetzten PPL-Ausbildung einen Vorsprung haben. Die PPL-Ausbildung ist dort moderner, geht handwerklich tiefer und enthält bereits viele moderne Ansätze, die man in Europa, wenn überhaupt, erst in der professionellen Fliegerei findet, wie z.B. das SPRM (Single Pilot Resource Management).

Bei der IFR-Ausbildung gehen die Europäer etwas gründlicher vor. Die US-Ausbildung hat höchstens den Vorteil, dass dort, wegen der niedrigen Stundenpreise, noch mehr real im Flugzeug geübt wird, während hier deutlich mehr Trainingsinhalte nur noch im Simulator stattfinden. Gerade bei Berufsanfängern ist reale Flugzeit wichtig.

Im Zuge der weiteren Ausbildung verlaufen sich die Unterschiede jedoch und am Ende bringen beide Ausbildungssysteme gute Piloten hervor. Was auf Dauer wirklich zählt, ist dann eh ganz wesentlich die Flugenerfahrung und die laufende Fortbildung.

Welche Lizenz für wen

Ein amerikanischer FAA-CPL oder ATP wird in erster Linie von Piloten erworben, die sich beruflich außerhalb Europas orientieren oder die ein amerikanisch registriertes Flugzeug in Europa fliegen wollen, z.B. als Werkspilot.

Der Beruf des Piloten ist international und für viele Piloten wird es heute immer schwerer, ein ganzes Berufsleben lang bei demselben Arbeitgeber beschäftigt zu sein. Daher erwerben viele europäische Piloten die FAA-Lizenzen zusätzlich zu ihren EASA-Lizenzen, um für den internationalen Arbeitsmarkt besser gewappnet zu sein. Als Flugschule merken wir dies daran, dass Conversion Trainings, trotz Einführung der EASA-Lizenzen, in den letzten Jahren so stark zugenommen haben, dass sie zu einem wesentlichen Teil unseres täglichen Ausbildungsgeschäfts geworden sind.

Doch so einfach ist es mit der Umschreibung von Lizenzen nicht.

Ein PPL und ein Instrument Rating können noch relativ einfach zwischen Europa und USA anerkannt und umgeschrieben werden. Hierfür gibt es klare und überschaubare Regeln. Bei den Berufslizenzen, wie CPL und ATP wird es jedoch deutlich schwerer, ähnlich wie es bei Berufsausbildungen und Studienabschlüssen auch schwer ist, diese in einem anderen Land anerkannt zu bekommen. Allerdings ist die Umwandlung europäischer in amerikanische Lizenzen mit deutlich weniger Bürokratie verbunden als umgekehrt.

D.h. obwohl wir unseren Europäischen Schülern natürlich gerne eine komplette Ausbildung vom Fußgänger bis zum Berufspiloten verkaufen würden, macht dieser Ausbildungsweg häufig keinen Sinn.

Wer nicht wirklich außerhalb Europas als Piloten arbeiten will, ist im Allgemeinen besser beraten, in den USA nur den PPL zu erwerben und die für die weitere Ausbildung erforderlichen Flugstunden zu sammeln. Dies kann Kosten sparen und den Start in die Ausbildung erleichtern. Je nach dem weiteren Ausbildungsweg kann für den einen oder anderen auch noch das FAA-Instrument Rating sinnvoll sein. Alles, was darüber hinausgeht, sollte dann jedoch in Europa gemacht werden.

Wie geht es nach dem FAA-PPL weiter

Im europäischen Ausbildungssystem unterscheidet man zwischen einer durchgehenden, sogenannten Ab Initio Ausbildung und einer modularen Ausbildung. Beides sollte am Ende zu einem „CPL/IR/MEP mit ATPL Theoriekredit“ führen (frozen ATPL), also einer Berufspilotenlizenz mit Instrument und Multi Engine Piston Rating und einer abgeschlossenen Theorieausbildung für die Verkehrspiloten. Die Verkehrspilotenlizenz selber bekommt man dann erst nach 1.500 Flugstunden. Damit kann man sich als Copilot auf Verkehrsflugzeugen bewerben, aber eben nur in Europa, denn die Amerikaner haben dazu eine grundlegend andere Auffassung.

In den USA kennt man keinen „**Frozen ATPL**“. Dort macht man die Ausbildung maximal bis zum CPL/IR/MER, also einer Berufspilotenlizenz mit Instrument und Multi Engine Rating. Die meisten Berufspiloten erwerben danach eine Lehrberechtigung und arbeiten erst einmal einige Jahre als Fluglehrer oder übernehmen Jobs in der General Aviation. Im Gegensatz zu Europa darf man in den USA erst nach Erhalt des ATP und mindestens 1.500 Stunden Flugerfahrung als Copilot auf sogenannten Multi Crew Flugzeugen, also Verkehrsflugzeugen, tätig werden. In Europa geht dies quasi schon mit 195 Stunden Erfahrung, davon 140 Stunden reale Flugzeit.

Durchgehende ATPL(A) Ausbildung in Europa

Ein guter Kaufmann hat natürlich ein Interesse daran, Ihnen so viel wie möglich auf einen Schlag zu verkaufen. Das wäre bei der Pilotenausbildung das komplette Paket, vom Fußgänger bis zum ATPL. Daher wird man Ihnen häufig die Vorzüge der durchgehenden Ausbildung anpreisen. Sicher ist das auch der schnellste und effizienteste Weg,

um die begehrte Lizenz in Händen zu halten. Dennoch bin ich der Überzeugung, dass dieser Weg nur für einen kleinen Teil der Nachwuchspiloten tatsächlich der Richtige ist.

Bevor man sich als Fußgänger verpflichtet, einen 50 bis 65.000 Euro schweren Ausbildungsvertrag zu unterschreiben, sollte man zu 100 % wissen, dass dieser Beruf tatsächlich lebenslang der einzig Richtige ist. Man sollte die Flugschule, an der man sich verpflichtet nicht nur aus Verkaufsgesprächen und bunten Broschüren kennen und man sollte vor allen Dingen über das benötigte Geld verfügen und sich nicht hoch verschulden müssen. Gerade in den ersten Berufsjahren ist eben leider, entgegen vieler bunter Prospektaussagen, nicht gewährleistet, dass man die Darlehen auch tatsächlich bedienen kann. Ich habe in 35 Berufsjahren unzählige Nachwuchspiloten erlebt, die auf dem Weg ins Cockpit auf der Strecke geblieben sind. Die sogenannten atypischen Beschäftigungsverhältnisse, also Pilotenjobs außerhalb regulärer Beschäftigungsverhältnisse, haben laut einer aktuellen Studie im Auftrag der EU seit der Jahrtausendwende dramatisch zugenommen. Nicht wenige Piloten verlieren, trotz anfänglicher Euphorie, in dem ständigen Auf- und Ab eines unsicheren Arbeitsmarktes die Lust oder erwischen eine Talsohle, aus der sie nicht mehr herauskommen. Z.B. weil ihnen die finanziellen Mittel und damit der lange Atem fehlt, um die Lizenzen auf hohem Niveau aufrecht zu erhalten. Natürlich gibt es auch Piloten, bei denen die erforderliche Begabung nicht reicht. Die Lizenzen kann im Prinzip fast jeder erwerben, der sie bezahlen kann. Ob das dann auch für einen Job im Cockpit reicht, ist etwas ganz Anderes.

Wer sich vom Fliegervirus infizieren lässt, für den kann der Pilotenberuf zu einem der schönsten der Welt werden. Nur der Weg dahin ist weitaus steiniger, als es sich viele Nachwuchspiloten vorstellen und der Job ist nicht für jeden der Richtige.

Auch wenn es der eine oder andere Flugschulkollege nicht gerne hört, neige ich deshalb zu der Empfehlung, es langsam anzugehen und erst einmal mit dem PPL zu beginnen. Wer danach weitermacht, sollte im Fliegen seine Berufung gefunden haben. Er sollte so von der Materie begeistert sein, dass er auch die notwendige Energie aufbringt, um die zahlreichen Hürden auf dem Wege zum beruflichen Erfolg aus dem Weg räumen zu können.

Wer unbedingt will, kann übrigens auch mit einem PPL und einigen Flugstunden noch in die Ab Initio Ausbildung einsteigen. Allerdings bekommt man in dem Ab Initio Ausbildungspaket nur bis zu 80 Flugstunden und zwar 50 % aus der PPL Ausbildung und 50 % von den danach gesammelten Stunden erlassen. Ein Nachteil ist das nicht. Da die Flugstunde in den USA nur etwa halb so viel kostet, wie in Deutschland, hat man unter dem Strich, abgesehen von Reisekosten und Prüfungsgebühren, das gleiche ausgegeben. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Auch wenn sich die Ausbildungszeiten nur um 50 % der gesammelten Stunden reduzieren, zählt die Flugerfahrung am Ende zu 100 %. Denn Sie beenden Ihre

Ausbildung mit 80 Stunden mehr im Flugbuch. Flugerfahrung ist ein wichtiger Faktor, der bei jeder Bewerbung zählt.

- Nach dem PPL und etwas Flugerfahrung kennen Sie sich schon etwas im Luftfahrtsystem aus. Es fällt Ihnen bei der Wahl der richtigen europäischen Flugschule leichter, die Spreu vom Weizen zu trennen und die für Sie angemessene Ausbildung zu finden. Das kann sehr viel teures Lehrgeld sparen.
- Sie sind bereits zu Beginn der europäischen ATPL-Ausbildung mit dem Fliegerenglisch vertraut
- Sie starten dank des US-PPL auf einem hohen Ausbildungsniveau in die weitere Ausbildung.

Wenn man Ihnen jedoch weiß machen will, dass die Ab Initio Ausbildung der einzig effiziente und sinnvolle Weg in die Profifluga ist, sollten Sie sich am nachfolgenden Beispiel anschauen, wie man auch die modulare Ausbildung sehr straff gestalten kann, dafür aber wirtschaftlich risikoärmer und mit geringeren Kosten.

Modulare ATPL-Ausbildung

Die modulare ATPL Ausbildung muss nämlich gar nicht so viel aufwändiger sein, wie in manchem Verkaufsgespräch für die Ab Initio Ausbildung gerne dargestellt wird. Bei der modularen Ausbildung gibt es viele unterschiedliche Varianten. Einen sehr effizienten Weg, den z.B. auch meine eigene Tochter geht (allerdings mit dem Zwischenschritt eines Studiums in Luftverkehrstechnik nach dem FAA-PPL), möchte ich hier beschreiben:

1. Schritt

Sie beginnen mit einem kleinen Arbeitsurlaub in Florida, machen den FAA-PPL und sammeln danach ca. 50 Flugstunden.

Damit schlagen Sie gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe. Sie erfüllen bereits alle Voraussetzungen, um in eine komprimierte Europäische ATPL-Theorieausbildung ab PPL einzusteigen. Dafür müssen Sie den FAA-PPL nicht einmal in einen EASA-PPL umschreiben. Es reicht ein ICAO-konformer PPL, wie der amerikanische. Ferner erfüllen Sie mit den 50 gesammelten Stunden auch gleich die Voraussetzung, um die praktische Ausbildung für das Instrument Rating zu beginnen. Last but not least haben Sie mit dem FAA-PPL schon mal die Basis für spätere US-Lizenzen im Laufe Ihrer weiteren fliegerischen Karriere geschaffen.

2. Schritt

Sie melden sich bei einer deutschen bzw. europäischen Verkehrspilotenschule an, die gleichzeitig als Fernschule der eAcademy zugelassen ist und belegen dort die ATPL-

Theorie ab PPL. Der Lehrgang hat eine Mindestlaufzeit von 22 Wochen bei 2 bis 3 h täglichem Arbeitsaufwand und kostet derzeit in Deutschland 1.990 Euro. Der Fernlehrgang wird mit 85 Stunden Nahunterricht an der betreuenden Flugschule abgeschlossen. Der Nahunterricht wird je nach Flugschule für 1.500 bis 2.000 Euro angeboten. Die ATPL-Theorie, die im Vollzeitunterricht je nach Schule 12 bis 15.000 Euro kostet, haben Sie damit für einen Bruchteil der Kosten und zu einer ausgesprochen guten Qualität absolviert.

Der Hintergrund:

Interaktive Lehrgänge sind für Flugschüler die effektivste Lernmethode aber auch sehr aufwendig und teuer in der Entwicklung. Die heute als Fernschulen zugelassenen Flugschulen haben daher nicht etwa eine eigene IT-Abteilung gegründet, um die Lehrgänge zu entwickeln. Dafür wäre der Markt insgesamt zu klein. Die Flugschulen profitieren vielmehr von einer gemeinsamen Plattform. Vor einigen Jahren haben sich fünf deutsche ATPL-Flugschulen mit der Kölner Softwareschmiede Peters Software GmbH zusammengetan, um einen modernen, interaktiven Fernlehrgang zu entwickeln. Diese eAcademy war nach seiner amtlichen Zulassung so erfolgreich, dass die Firma inzwischen vom Boeing Konzern gekauft wurde. Der bietet die Lernplattform nun europaweit als Lizenz an. Der Lehrgang wird also nicht direkt an die Flugschüler vermarktet, wie herkömmliche Fernlehrgänge, sondern eAcademy bietet den Flugschulen an, sich selber- unter Nutzung dieser Plattform- als Fernschule genehmigen zu lassen. Die Flugschule kann für diese Ausbildungsform unter ihrem eigenen Namen werben, übernimmt die Betreuung des Schülers und überwacht fortlaufend den Lernfortschritt.

Gleich ob Sie dann zu Flugschule A oder B gehen, Sie bekommen immer die gleiche Theorieausbildung und können die Schule nach anderen Kriterien aussuchen.

Während Sie 2-3 Stunden am Tag lernen, können Sie entweder weiter Ihrem Beruf nachgehen und das Geld für die Ausbildung verdienen, ohne sich zu verschulden, oder Sie fangen bereits mit Schritt 3 an

3. Schritt

In der Werbung für eine Ab Initio Ausbildung wird manchmal behauptet, Sie müssen bei einer modularen Ausbildung viele Theoriemodule doppelt lernen. Das ist jedoch nicht zutreffend, wenn Sie vorgehen, wie hier beschrieben. Mit der ATPL-Theorieprüfung nach Schritt 2 haben Sie bereits die gesamte Theorie erschlagen, die Sie für das Instrument Rating, den CPL, die High Performance Berechtigung und natürlich den ATPL selber brauchen, wie gesagt, ohne dass Sie Ihre US-Lizenz umschreiben müssen.

D.h. Sie müssen im Schritt 3 nur noch die praktischen Ausbildungsmodul für das Instrument Rating, den CPL und das Multi Engine Rating abhaken. Die EASA-Lizenz be-

kommen Sie dann mit dem CPL/IR. Beginnen können Sie mit dem Flugtraining parallel zu Schritt 2.

4. Schritt

Sobald Sie die ATPL Theorieprüfung geschrieben haben, machen Sie den letzten Feinschliff und legen die praktische Prüfung für das IR(A), den CPL(A) und das MEP ab. Falls Sie bis dahin die für den modularen CPL erforderlichen 200 Stunden noch nicht beisammenhaben, müssen Sie noch ein paar Stunden sammeln. Wahrscheinlich werden Ihnen noch um die 20 Stunden fehlen. Das können Sie zwar gerne bei uns in den USA machen. Wer in Europa beruflich fliegen will, sollte aber auch etwas Erfahrung in Europa gesammelt haben. Daher würde ich diese Stunden zu Hause fliegen.

5. Schritt

Dann machen Sie noch das MCC-Training (Multi Crew Concept) und sind fertig.

Am Ende haben Sie, wie bei der Ab Initio Ausbildung, einen CPL/IR/MEP mit ATPL Theoriekredit. Dieses Ziel haben Sie im Grunde fast genauso effizient erreicht, wie bei einer durchgehenden Ausbildung, aber mit einigen Vorteilen:

- Ihre in den USA gesammelte Flugerfahrung zählt zu 100 %.
- Sie gehen geringere wirtschaftliche Risiken ein als bei der durchgehenden Ausbildung, da Sie sich immer nur in kleinen Schritten verpflichten
- Die modulare Ausbildung lässt sich gut mit einer Berufsausbildung, einem Studium oder einer Berufstätigkeit kombinieren.
- Mit jedem Ausbildungsmodul kennen Sie sich besser aus und es fällt Ihnen leichter die weiteren Schritte festzulegen. Alleine dies wird Ihnen teures Lehrgeld ersparen.
- Sie sind durch den 1. Schritt bereits mit dem wichtigen Fliegerenglisch vertraut
- Sie starten mit dem US-PPL auf einem hohen praktischen Ausbildungsniveau in die weitere Ausbildung und haben die erste Grundlage für den Erwerb von US-Lizenzen in ihrer weiteren fliegerischen Karriere gelegt.

Ein ganz entscheidendes Argument, dass für diese modulare Variante spricht, sind aber auch die realen Flugstunden, die Sie am Ende Ihrer Ausbildung auf dem Konto haben. Wer eine Ab Initio Ausbildung macht, wird von den erforderlichen 195 Flugstunden gerade einmal 140 Stunden real geflogen sein. Die restlichen Stunden stammen aus dem Simulator. Bei Bewerbungen zählen jedoch die realen Flugstunden und es gibt nur wenige Unternehmen, die einen Berufsanfänger mit 140 realen Flugstunden in ihr Cockpit lassen. Da Sie bei dem beschriebenen, modularen Weg eher in die Richtung von 200 realen Flugstunden kommen, haben Sie auch die besseren Startbedingungen.

Auch können Sie das gesparte Geld einsetzen, um weitere Flugstunden aufzubauen, denn beim Thema Flugerfahrung zählt nur eines: „Viel hilft viel.“

Eine weitere Variante wäre es, das Instrument Rating ebenfalls aus den USA mitzubringen. Das bringt zwar Erfahrung und Flugstunden und das Instrument Rating ist relativ einfach umzuschreiben, dennoch sind ein paar Besonderheiten zu beachten.

Für die Umschreibung des FAA-IR in das sogenannte Competency Based Instrument Rating der EASA muss man nämlich 50 IFR Stunden als PIC gesammelt haben. Dabei ist zu beachten, dass IFR Ausbildungsstunden nach US-Recht als Pilot in Command Stunden zählen, nicht jedoch nach Europäischem Recht. Dort sind IFR-Stunden erst dann PIC Stunden, wenn Sie bereits ein Instrument Rating haben. D.h. die IFR Ausbildung zählt leider nicht zu den 50 Stunden, die Sie nach Europäischen Recht sammeln müssen, weder um mit dem ATPL-Modul zu starten, noch um das Instrument Rating umzuschreiben.

Sie können aber auch auf die Umschreibung verzichten und steigen mit FAA-IR als Quereinsteiger direkt in das europäische IR-Modul ein. Das ist kein Beinbruch, denn die Theorie haben Sie mit dem ATPL Theorie-Modul eh schon erschlagen. Dann müssen Sie die 50 IFR Stunden nach Erhalt des FAA-IR **nicht** mehr sammeln. Bei dieser Variante bekommen Sie bis zu 25 Stunden vom EASA-FCL-IR Modul erlassen. Da die Flugstunde in den USA wiederum 50 % preiswerter ist, haben Sie bei dieser Variante für das etwa gleiche Geld mehr Flugstunden auf dem Konto.

Die folgende Tabelle zeigt ein typisches Kostenbeispiel, das natürlich je nach Flugschule variieren kann.

	Ab Initio Ausbildung	Modulare Ausbildung mit US-PPL und ATPL-eAcademy
US-PPL inkl. Nebenkosten (Visa, etc.)		ca. 6.700 Euro
Sammeln von 50 Stunden PA 28/C172		ca. 5.600 Euro
Theoriemodul inkl. NK und AZF	ca. 14.000 Euro	3.500 Euro (eAcademy + 85 Std. Nahunterricht)
Praktische Ausbildung auf Flugzeugen und Simulatoren 195 Stunden	ca. 48.000 Euro	ca. 1.500 Euro Nachtflug
		ca. 12.250 Euro IR(A)
		ca. 7.700 Euro MEP
		ca. 3.700 Euro CPL
		ca. 4.500 Euro Erfahrungsflüge
		Ca. 2.500 Euro MCC
Nebenkosten	ca. 4.500 Euro	ca. 3.500 Euro
Gesamt	ca. 66.500 Euro	51.450 Euro

Die o.g. Darstellung ist bei der modularen Spalte eine großzügige Kalkulation. Wer erst einmal seinen PPL hat, will auch fliegen, macht Trips gemeinsam mit Freunden und

Verwandten, bei denen die Kosten geteilt werden. Je nachdem, welche Flugerfahrung Sie dann tatsächlich in die einzelnen Module einbringen, lassen sich die Kosten der modularen Ausbildung weiter nach unten drücken. Bei der durchgehenden Ausbildung gibt es wenig Spielraum und höchstens regionale Preisunterschiede.

EASA Lizenzen in den USA

Eine Ausbildung für **EASA-Lizenzen in den USA** wird im Allgemeinen in Kooperation mit **britischen Flugschulen** durchgeführt. Nach Abschluss der Ausbildung wird die Lizenz bei der britischen Luftfahrtbehörde CAA beantragt und dort im Auftrag der europäischen Luftfahrtbehörde EASA ausgestellt. Anschließend kann sie zur Luftfahrtbehörde des Heimatlandes übertragen werden.

Konstruktionen, bei denen der EASA-PPL in den USA erworben wird, bringen keine Vorteile und machen die Sache nur komplizierter, da der FAA-PPL, wie oben beschrieben, vor der modularen EASA-Ausbildung nicht umgeschrieben werden muss. Außerdem hätten Sie bei dieser Variante keinen vollwertigen FAA-PPL, es sei denn Sie machen nochmals die komplette Prüfung nach US-Recht.

Auch bei EASA-Lizenzen, die ab PPL in den USA angeboten werden, sollte man derzeit vorsichtig sein. Nach dem Brexit sind zu viele Fragen offen.

Durch den Brexit verliert GB die automatische Mitgliedschaft in der EASA und muss diese neu beantragen. GB kann dann nur noch assoziiertes Mitglied der EASA sein. Als assoziiertes Mitglied darf GB

- nicht mehr in den EASA-Gremien sitzen,
- hat kein Stimmrecht, z.B. zu neuen Verordnungen und
- muss für die Leistungen der EASA bezahlen.

Ferner wird GB künftig EASA-Verordnungen erst auf dem parlamentarischen Weg in nationales Recht umwandeln müssen, die sonst in den EU-Staaten sofort Gesetzeskraft erlangen. Gerade auch durch unsere europäische Verbandsarbeit weiß, dass der Frust über die EASA bei den britischen Kollegen tief sitzt. Deshalb ist heute noch nicht absehbar, wie man dort künftig mit dieser Situation umgehen wird und welche Verwerfungen zu erwarten sind, wenn z.B. ein deutscher EU-Bürger eine britische Lizenz in den USA erwirbt und diese später als EASA-Lizenz in der EU nutzen möchte.

Soweit die Grundlagen und jetzt kommen wir wieder zum Werbeblock

Wir, die Florida Aviation Career Training, Inc., sind eine Flugschule, die seit fast 30 Jahren für alle FAA-Lizenzen ausbildet und dabei unzählige Flugschüler auch auf eine europäische Pilotenlaufbahn vorbereiten konnte. Auch wenn die Fliegerwelt klein ist und man viele Kollegen aus der Branche kennt, sind wir an keine deutsche oder europäi-

sche Flugschule gebunden und können Ihnen für die Zeit nach einer Ausbildung bei uns, die Empfehlung geben, die am besten zu Ihrem weiteren Lebensweg passt.

Der FAA-PPL ist ein guter Einstieg in die Luftverkehrsbranche. Auch außerhalb des Cockpits bietet die Luftfahrt viele spannende Berufswege. Ob Ausbildung oder Studium in einem Luftfahrtberuf, der PPL erleichtert das Verständnis für viele Zusammenhänge und ist ein Pluspunkt bei jeder Bewerbung.

Man bekommt eine anspruchsvolle theoretische und praktische Grundausbildung, verbessert sein Englisch und entspannt nebenbei im sonnigen Florida. Die Lizenz bleibt lebenslang gültig. Alle zwei Jahre macht man ein Flight Review mit einem US-Fluglehrer und ein neues Medical. Das geht auch relativ leicht in Deutschland. Wer die Lizenz nicht benutzt, kann sie auch ruhen lassen und macht das Flight Review sobald er wieder fliegen will.

Und wenn Sie dann später doch einmal auf dem US-Ausbildungsweg weiter gehen oder einfach nur einen Fliegerurlaub in Florida verbringen wollen, sind Sie auch dazu herzlich bei uns willkommen, denn die meisten unserer Kunden sind „Wiederholungs-täter“.

Florida Aviation Career Training, Inc.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn