



EASA Richtlinien

Stand 2/2014



EASA ist nicht EASY

- EASA Regelwerk
- Was darf ich mit welchem Medical?
- Anforderungen an den Piloten
- Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit
- Gesundheitsprobleme
- Datenschutz
- Das Antragsformular
- LAPL Vor- und Nachteile



EASA Regelwerk

- 4/2013 EASA
- Ihre Erfahrungen?
- Was vermuten Sie?
- Das LBA wichtiger den je 😊



EASA Regelwerk

Wo steht was - EU Verordnung

216/2008(Basic Regulation),

1178/2011 (Anhang4, Teil-Med.),

290/2012

AMC Acceptable Means of Compliance



EASA Regelwerk

1178/2011 (Anhang 4, Teil-Med.)

Abschnitt A

2 Anforderungen für Tauglichkeitszeugnisse

Abschnitt B

2 Anforderungen Klasse 1 und 2

3 LAPL



EASA Regelwerk

AMC Acceptable Means of Compliance

beziehen sich auf 1178/2011 (Teil Med.)
konkrete Tauglichkeitskriterien und
Handlungsanweisungen



Was darf ich mit welchem Medical?

UL ultra leicht

*national, Einsitzer 300 kg, Zweisitzer 450 kg
MTOW, bis 120 kg Befreiung von
Musterzulassung, keine EASA, Untersuchung
nach JAR FCL 3*

LAPL light aircraft pilot license

2 t MTOW, max. 3 Passagiere, nur Europa,
nicht ICAO gerecht, Unters. n. LAPL



Was darf ich mit welchem Medical?

Klasse 1 (beruflich, CPL, MPL, ATPL) und

Klasse 2 (privat, SPL, BPL, PPL)

ICAO konform,

keine Einschränkungen bezüglich Gewicht und
Passagierzahlen,

Untersuchung nach Richtlinien Kl. 1 & 2



med. Anforderungen an den Piloten

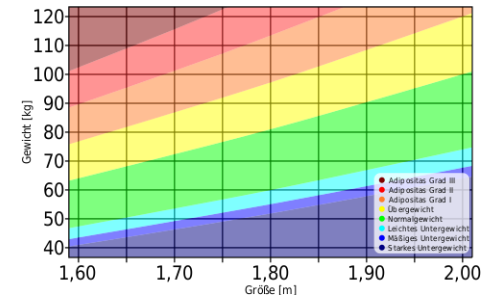
- Klasse 1

BMI < 35 (Body Mass Index = Masse in kg / Grösse in m²)

Visus 1,0 am besseren Auge m. Korrektur

Dpt. +5 bis -6

Farbsicht 15 von 24 Ishihara Tafeln

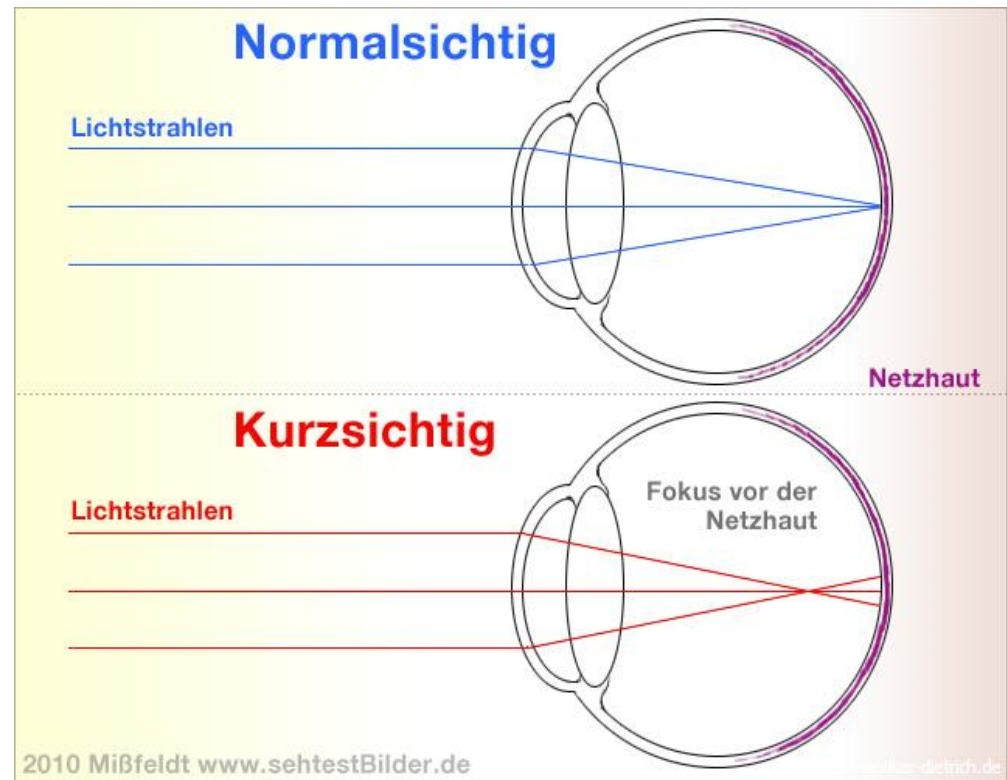
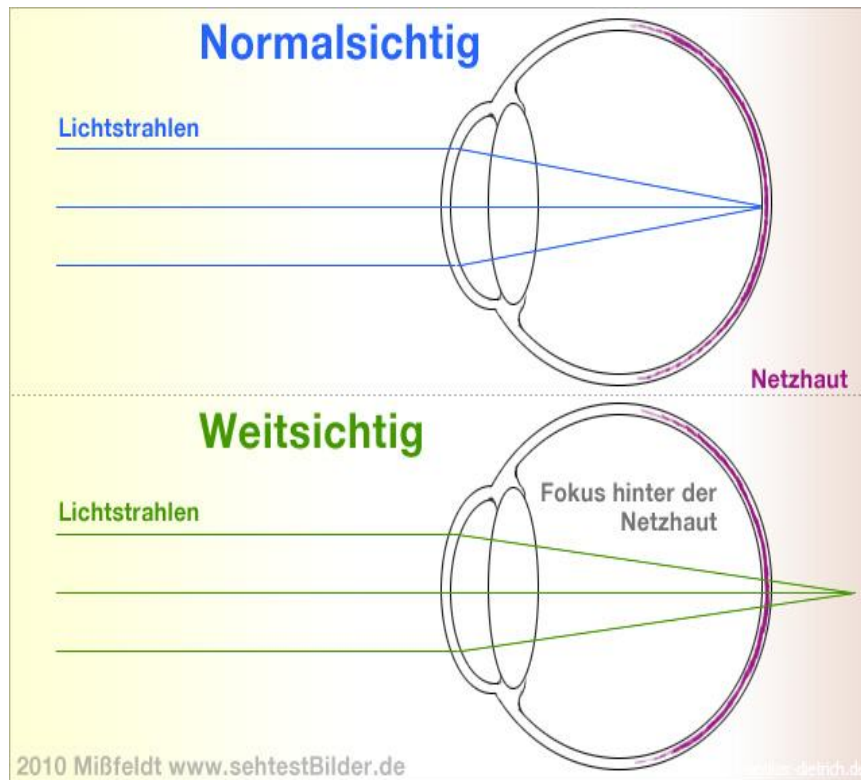


Einstufung (lt. WHO, 2008)	BMI (kg/m ²)
Starkes Untergewicht	< 16
Mäßiges Untergewicht	16 – 17
Leichtes Untergewicht	17 – 18,5
Normalgewicht	18,5 – 25
Präadipositas	25 – 30
Adipositas Grad I	30 – 35
Adipositas Grad II	35 – 40
Adipositas Grad III	≥ 40



Hyperopie plus

Myopie minus



med. Anforderungen an den Piloten

- Klasse 2

Herzfunktion >50%

BMI nicht festgelegt - sichere Ausübung

Anämie - zufriedenstellendes Niveau

Visus ges. 1,0

Schwangerschaft – bis 26 SSW wenn opB



med. Anforderungen an den Piloten

- LAPL

Visus 0,7 ges., jedes aber min. 0,5

Falls ein Auge mangelhaft ($< 0,5$), dann
anderes 1,0

Diabetes und Insulin ☺ aber über LBA

Farbtafel 9 von den ersten 15



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- **Klasse 1**
12 Monate
6 Monate, wenn der Lizenzinhaber auf Luftfahrzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat;
das 60. Lebensjahr vollendet hat
- **Klasse 2**
60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet.
24 Monate bei Lizenzinhabern, die zwischen 40 und 50 Jahre alt sind.
12 Monate bei Lizenzinhabern, die das 50. Lebensjahr vollendet haben.
- **LAPL**
60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40. Lebensjahr vollendet hat.
24 Monate bei Lizenzinhabern, die das 40. Lebensjahr vollendet



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- **EKG**
- **Klasse 1**
 - Erstuntersuchung
 - alle 5 Jahre bis zum 30.Lebensjahr
 - alle 2 Jahre bis zum 40.Lebensjahr
 - jährlich bis zum 50.Lebensjahr
 - bei jeder Untersuchung ab dem 50.Lebensjahr
- **Klasse 2**
 - Erstuntersuchung
 - erste Untersuchung nach Vollendung 40.Lebensjahr
 - alle 2 Jahre nach Vollendung des 50.Lebensjahres



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- **Audiometrie**
- **Klasse 1**
 - Erstuntersuchung
 - alle 5 Jahre bis zum 40. Lebensjahr
 - alle 2 Jahre ab dem 40. Lebensjahr
- **Klasse 2 / Instrumentenflugberechtigung**
 - Erstuntersuchung
 - alle 5 Jahre bis zum 40. Lebensjahr
 - alle 2 Jahre ab dem 40. Lebensjahr



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- **Augen**
- **Klasse 1**

bei der Erstuntersuchung ist eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen, die in Abhängigkeit von der Refraktion und der funktionellen Leistungsfähigkeit des Auges in regelmäßigen Abständen wiederholt werden muss
bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen ist eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen
- **Klasse 2**

ist bei der Erstuntersuchung sowie bei sämtlichen Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchungen eine Routineuntersuchung des Auges durchzuführen und
ist bei klinischer Indikation eine umfassende Untersuchung des Auges durchzuführen



Klasse 1	EKG	Audio	Auge
Erstunters.	+	+	+ umfassend
-30	alle 5 Jahre	alle 5 Jahre	Routine. bei jeder U
-40	alle 2 Jahre	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U
-50	alle 1 Jahre	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U
>50	Bei jeder U	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U

Klasse 1

12 Monate

6 Monate, wenn der Lizenzinhaber auf Luftfahrzeugen mit einem Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig ist und das 40. Lebensjahr vollendet hat; das 60. Lebensjahr vollendet hat



Klasse 2	EKG	Audio	Auge
Erstunters.	+	+	Routine. bei jeder U
Mit 40.Lj	+	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U
-50	alle 2 Jahre	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U
>50	alle 2 Jahre	alle 2 Jahre	Routine. bei jeder U

Klasse 2

60 Monate, bis der Lizenzinhaber das 40.Lebensjahr vollendet.

24 Monate bei Lizenzinhabern, die zwischen 40 und 50 Jahre alt sind.

12 Monate bei Lizenzinhabern, die das 50.Lebensjahr vollendet haben.



LAPL	RR, Herz-Kreisl.	Hörtest	Sehtest
Erstunters.	+	+	+
-50	If indicated	If indicated	If indicated
>50	+	+	+

LAPL

60 Monate bis 40. Lj. beendet

24 Monate danach



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- 45 Tage Regel

45 Tage vor Ablauf des
Tauglichkeitszeugnisses – Kalenderdatum
bleibt bestehen



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- Gültigkeit abgelaufen ☹
 - > 2 J. dann Erneuerungsuntersuchung mit Aktenbegutachtung
 - > 5 J. dann Anforderungen wie bei Erstuntersuchung



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

- „Matten-Datum“ ???

vor EASA mit 39 J zum Fliegerarzt und 60 Monate tauglich (44 J.)

jetzt: ab dem 40 J nur noch 24 Monate (42 J.)



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

Zuständige Behörde/Genehmigungsbehörde nach Tauglichkeitsklassen

Klasse 1 Luftfahrt-Bundesamt

Klasse 2 Kopie an Länderluftfahrtbehörden,
Luftfahrt-Bundesamt

LAPL Länderluftfahrtbehörde, vermutlich bald LBA

UL DAeC



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

Erstausstellung

Erstausstellung Klasse 1: flugmedizinische Zentren
(AeMC)

Erstausstellung Klasse 2: flugmedizinische
Sachverständige (AME) oder Zentren (AeMC)

Erstausstellung LAPL: flugmedizinische Sachverständige
(AME) oder Zentren (AeMC) oder ggf. Ärzte für
Allgemeinmedizin



Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit

Verlängerung und Erneuerung der drei Tauglichkeitsklassen

Klasse 1 (CPL, MPL, ATPL) Verlängerung/Erneuerung:
flugmed. Zentren (AeMC) oder
flugmed. Sachverständige Klasse 1

Klasse 2 (SPL, BPL, PPL) Verlängerung/Erneuerung:
flugmed. Zentren (AeMC) oder
flugmed. Sachverständige (AME) Klasse 1 oder Klasse 2

LAPL - Verlängerung/Erneuerung:
flugmed. Zentren (AeMC) oder flugmed. Sachverständige
(AME) Klasse 1 oder Klasse 2
oder ggf. Ärzte für Allgemeinmedizin



Gesundheitsprobleme

Verweisen

Klasse 1 und LAPL

Konsultation

Klasse 2

☹ für Piloten und Fliegerärzte



Gesundheitsprobleme

- Krankenhauseinweisung, chirurgische oder sonstige invasive Verfahren
- regelmäßige Einnahme von Medikamenten (verordnet und rezeptfrei)
- erhebliche Erkrankung oder Verletzung
- Notwendigkeit der Benutzung einer Sehhilfe
- Schwangerschaft
- Rat bei einem flugmedizinischen Sachverständigen (AME) oder Zentrum (AeMC) einholen oder LAPL auch Allgemeinmed.
- der Pilot ist in der Pflicht



Gesundheitsprobleme

- Verweisungstatbestände z.B.

Durchblutungsstörungen (AVK)

Nicht sig. Herzklappenveränderungen

Aortenaneurysma

Thrombose o. Embolie

V.a. Myokardischämie

Asymptomatische wenig ausgeprägte KHK

Herzrhythmusstörungen (auch SVES)

Asthma bronchiale

pos. HIV Infektion

Diabetes

Chronisch entzündliche Darmerkrankungen

Verletzungen des Rückenmarks o. periph. Nerven
nach maligner Erkrankung



Gesundheitsprobleme

- Patient 59 J. mit Diabetes möchte nach schwerem Herzinfarkt und Bypass Operation Tauglichkeit Kl. 2 zurück.

Geht das ?

Herzfunktion >50% ?

keine Herzrhythmusstörungen ?

Medikamente (Metformin, Statin, Amlodipin, Sartan, Marcumar) zugelassen ?



Datenschutz

- Rechtsgutachten
- Datenschutz
- Schweigepflicht



LAPL Vor- und Nachteile

- Segelflieger mit LAPL-> keine Lehrberechtigung
- Bei aktiver Lehrberechtigung downgrade auf LAPL
- Intervalle der Tauglichkeitsuntersuchung
- Med. Anforderungen etwas geringer und weiter gefasst
- Hausarzt LAPL kommt derzeit nicht
- Nicht ICAO konform



EASA ist nicht EASY

- EASA Regelwerk
- Was darf ich mit welchem Medical ?
- Anforderungen an den Piloten
- Untersuchungsintervalle & Zuständigkeit
- Gesundheitsprobleme
- Datenschutz
- Das Antragsformular
- LAPL Vor- und Nachteile



EASA ist nicht EASY

Und was denken sie ?

Kaffeepause ?





Dr. Oliver Preiss Kreisstrasse 35 35583 Wetzlar WWW.ARZTPRAXIS-PREISS.DE