



PRAXISZENTRUM WALDFRIEDHOFSTRASSE

Dr. med. Michael Hinz

Facharzt für Allgemeinmedizin
Flugmedizin
Fliegerärztliche Untersuchungsstelle

Waldfriedhofstraße 70 · 81377 München · Telefon 089-7147739
www.fliegerarztpraxis.de

Fliegerärztliche / Flugmedizinische FAQ

Welche Tauglichkeitsklassen gibt es?

Klasse I : Im Wesentlichen nur für Berufspiloten, also ATPL CPL/ MPL Flugscheininhaber oder entspr.

Klasse II : Privatpiloten mit PPL/ UL Flugschein oder entspr. Bewerber/ Schüler.

LAPL : Neue Tauglichkeitsklasse mit reduziertem medizinischen Untersuchungsumfang und altersabhängig auch anderen Fristen, für Piloten mit LAPL-Lizenz oder entspr. Bewerber/ Schüler

Wie finde ich einen Fliegerarzt (=flugmedizinischer Sachverständiger, =AME (Aero Medical Examiner))?

Es gibt eine Liste auf der Homepage des LBA (=Luftfahrt Bundesamt), in der alle Fliegerärzte aufgeführt sind:

<http://www2.lba.de/webdb/showtab.jsp?table=flareg>

Man kann auch in den Vereinen oder Flugschulen nachfragen, die haben meist Empfehlungen.

Geht eine Erstuntersuchung zur Flugtauglichkeit Klasse I beim Fliegerarzt?

Nein, diese müssen AeMC (=Aero Medical Center, =flugmedizinisches Zentrum) durchführen.
Liste der AeMC unter

http://www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/Zentren_AMC/L5_LstFlugmedZentren.html?nn=701766

Verlängerungsuntersuchungen gehen dann beim Fliegerarzt mit Klasse I Berechtigung

Geht eine Erstuntersuchung zur Flugtauglichkeit Klasse II / LAPL beim Fliegerarzt?

Ja

Gibt es eine Altersbeschränkung bei Flugtauglichkeiten?

Prinzipiell nein, wenn sie die Tauglichkeitskriterien erfüllen, können sie auch noch im fortgeschrittenem Alter fliegen.

Gilt JAR-FCL3 noch?

Nein, mit dem 09.04.2013 gelten die neuen EASA Vorschriften. Für Flugmedizin relevant ist die Verordnung (EU) 1178/2011. Diese findet sich hier unter

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2011R1178:20120408:DE:PDF>

Was muss ich zur fliegerärztlichen Untersuchung mitbringen

- altes Tauglichkeitszeugnis (bei Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchungen)
- Pilotenlizenz
- gültiges Personaldokument z.B. Personalausweis oder Reisepass
- nach Möglichkeit auch den ausgefüllten Antrag für die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses (Ausfüllhinweise in der Checkliste)

<http://praxiszentrum-waldfriedhofstrasse.de/downloads/Checkliste.pdf>

Brauche ich die Referenznummer noch?

Für das Tauglichkeitszeugnis/ Medical selbst ist sie nicht mehr erforderlich. Sie dient lediglich der eindeutigen Identifikation des Piloten - oder von der Flugschule gemeldeten Flugschülers - bei allen Anliegen/ Anfragen des oder an das entsprechenden Luftamt(s) (hier z. B. das Luftamt Süd der Regierung von Oberbayern) und das LBA. Insofern ist es gut, wenn der Pilot seine Referenznummer kennt und sie bei Zeiten im entsprechenden Luftamt erfragt.

Im Tauglichkeitszeugnis/ Medical steht im Feld Zeugnisnummer/ Certificate number die Nummer der Pilotenlizenz, nicht, wie früher, die Referenz-Nummer.

Haben sich mit den neuen EASA Vorschriften die Fristen zur Tauglichkeitsuntersuchung geändert?

- bei Klasse I ändert sich nichts
- bei Klasse II bis zum vollendeten 50. Lebensjahr auch nicht, ab dann aber jährliche Tauglichkeitsuntersuchung
- für die neu geschaffene LAPL Tauglichkeitsuntersuchung gilt auch nach dem 50. Lebensjahr eine 2-Jahresfrist

Was kostet ein Medical?

Dies ist abhängig von:

- Erstuntersuchung oder Verlängerungsuntersuchung, also Umfang der Untersuchungen
- Alter des Piloten
- Notwendigkeit von Zusatzuntersuchungen, wenn diese z.B. im Tauglichkeitszeugnis unter Bemerkungen/ remarks zur jeweiligen Tauglichkeitsuntersuchung angefordert werden oder Auffälligkeiten entspr. weiterführende Untersuchungen notwendig machen

Ein kurzes Telefonat in der flugmedizinischen Praxis kann diesen Punkt dann klären, ggf. was notwendig ist und was nicht.

Flugmedizinische Leistungen werden analog GOÄ (Gebührenordnung für Ärzte) abgerechnet.

Was muss der Fliegerarzt dem LBA mitteilen?

Hier gibt sich eine wesentliche Änderung. Auf Grund der Vorgabe aus Brüssel, das europäische Recht umzusetzen und damit die Standards für die Tauglichkeitsuntersuchungen europaweit anzugleichen, müssen nun auch in Deutschland Anträge und medizinische Untersuchungsberichte und Tauglichkeitszeugnisse innerhalb von 5 Werktagen an das LBA gesendet werden. Diese werden aber nur anonymisiert dem LBA mitgeteilt. Der Fliegerarzt bzw. das AeMC vor Ort vergibt jedem Bewerber eine Pseudonymisierungsnummer und nur er bzw. es kann sie auch entschlüsseln, d.h. einem bestimmten Piloten auch zuordnen.

Kann das LBA noch Überprüfungen von Piloten durchführen?

Das kann das LBA nach wie vor, tut es auch, z.B. im Rahmen eines Audits.

Was geschieht mit den JAR-FCL Auflagen im bisherigen Medical?

Die Auflagen werden ins neue EASA-Medical übernommen. Es ist keine erneute Überprüfung notwendig.

Was wird an die lizenzführende Behörde nach einer Tauglichkeitsuntersuchung übermittelt?

Für den nach MED.A.O.25(b)(4) der EU-Verordnung 1178/2011 geforderten Bericht besteht keine ausreichende rechtlich verbindliche Festlegung. Bis zu deren Schaffung wird nur, im Falle der Tauglichkeit, das Tauglichkeitszeugnis und im Falle der Untauglichkeit eine Information über diese Untauglichkeit der zuständigen Behörde übermittelt.

Können Fliegerärzte, wie bisher, Auflagen stellen und ins Medical schreiben?

Bei Klasse II Piloten geht das bei gesundheitlichen Störungen, die eine Konsultation erfordern, sogar einfacher. Hier kann der Fliegerarzt (AME) oder das AeMC den Bewerber beurteilen, ob er imstande ist, sicher zu fliegen und ob entsprechende Einschränkungen im Tauglichkeitszeugnis vermerkt werden müssen. Die Tauglichkeitsbeurteilung muss natürlich fachlich korrekt und vorschriftenkonform sein, da hier das LBA stichprobenartig die eingetragenen Einschränkungen im Tauglichkeitszeugnis überprüft. Eine Vorababsprache mit der Lizenzführenden Stelle, wie unten bei Konsultationen beschrieben, ist nicht mehr erforderlich.

Was ist eine Verweisung?

Machen bestimmte Gesundheitsstörungen eine Auflage im Tauglichkeitszeugnis nötig, kann dies bei einem Klasse I Piloten der Fliegerarzt nicht mehr allein entscheiden. Er muss den Fall an die lizenzführende Stelle (LBA) verweisen (i.e. abgeben). Diese entscheidet dann über das weitere Vorgehen in dem Fall und kann z.B. noch andere Fachärzte hinzuziehen oder an ein AeMC weiter verweisen. Die Lizenz wird aber in jedem Fall dann vom LBA ausgestellt.

Was ist eine Konsultation?

Bestimmte Auflagen können nicht mehr direkt vom Fliegerarzt gestellt und ins Tauglichkeitszeugnis eingetragen werden, sondern erst nach Rücksprache mit der lizenzführenden Stelle (z.B. Luftamt Süd). Eine Konsultation ist in der Regel bei Auflagen der Tauglichkeitsklasse II erforderlich.

Welche Sonnenbrille soll ich kaufen?

- Neutrale Brillengläser, welche das Farberkennungsvermögen nicht verändern (grau oder braun)
- keine polarisierenden Gläser. Diese können u.U. mit den polarisierenden Cockpitscheiben interferieren. Ebenso können Probleme bei den Glascockpits, Tablet Computern und GPS-Navigationshilfen entstehen.
- Keine Tönungen über 85%
- selbst tönende Gläser sollten aufgrund verzögerter Lichtanpassung nicht ins Cockpit.

Wie erkenne ich, ob meine Sonnenbrille nicht doch polarisierende Gläser hat?

Einfach die Brille aufsetzen und einen Bildschirm (z.B. vom Tablet oder Smartphone) um 90° drehen. Bei polarisierenden Gläsern wird der Bildschirm dunkler oder u.U. sogar unerkennbar.

Welche Medikamente schränken die Flugtauglichkeit ein?

Bei Einnahme von Medikamenten bitte vorher den Fliegerarzt konsultieren. Auch scheinbar harmlose frei verkäufliche Medikamente können die Flugtauglichkeit einschränken.