

# Dear International Pilots, You Are Not Welcome In Europe

**F**or many decades, European pilots have ventured out into the world, enjoyed the beauty of private flying from Queensland to Alaska, have undergone training in all parts of the English speaking world, have validated and converted their licenses and gained valuable flying-experience in some of the most wonderful parts of the globe. We were welcomed with open arms by our international flying-friends, instructors, flight schools and authorities.

Now, as of April 8, 2012, we have decided to repay that hospitality and opportunity by effectively slamming shut our own doors and borders to all non EU pilots. By implementing new licensing regulations, that in cumbersomeness and plain old viciousness may only be surpassed by traditionally freedom-loving countries such as China or North Korea, we're telling our flying-friends all over the world: Stay away! You're not welcome in the EU!

You might have guessed it at one time or another. You may have had a feeling, that beneath our friendly and cheerful ways we Europeans are a bit arrogant in nature. Fortunately, it didn't matter to you. Whether

**V**iele Jahrzehnte lang haben europäische Piloten von der Offenheit und Flexibilität der Luftfahrtgesetzgebung anderer Länder profitiert. Wir haben die schönsten Plätze der Erde, von Queensland bis nach Alaska, aus der Luft bewundern dürfen, konnten in Kanada Wasserflug machen oder in Australien das Buschfliegen erlernen. Wir wurden im englischsprachigen Ausland mit offenen Armen von Flieger-Freunden, Lehrern, Flugschulen und Behörden empfangen. Jetzt, seit dem 8. April 2012, haben wir uns entschieden, die Gastfreundschaft und die Möglichkeiten, die uns im Ausland geboten wurden und werden, mit Füßen zu treten. Wir haben unsere eigenen Grenzen für Nicht-EU-Piloten dicht gemacht. Verantwortlich dafür ist ein Regelwerk, das an bürokratischem Irrsinn und schlichter Niedertracht seines Gleichen sucht. Ausländische Piloten sind damit vom EU-Luftraum praktisch ausgeschlossen.

Vielleicht haben Sie es ab und zu ja schon vermutet. Vielleicht hatten Sie schon lange ein Bauchgefühl, das Ihnen sagte, dass wir Europäer hinter unserer Freundlichkeit und Aufgeschlossenheit ein wenig arrogant

you were an Australian Licensing Officer, validating our PPL effortlessly into a CASA Special Pilot Licence to allow us to see the beauty of your country from above, whether you were a Transport Canada Employee converting our SEP-Classrating in order to enable us to fulfil that lifelong dream of getting seaplane-training or whether you were a US flight instructor, doing the grunt work of teaching us how to fly straight and level in the smouldering heat of the Arizona desert, you welcomed us with open arms and there was always a way to make it happen. Yes, our Euros, our Deutschmarks, our Francs or our Guldens may have helped, but at the very core you have welcomed us into your licensing systems, training schools and aircraft cockpits and if there ever was a nagging feeling, that the guy from Germany might be some sort of a know-it-all or that the chick from the Netherlands should really lighten up a bit, you never did let us know.

However, now you have proof that we are in fact a bunch of arrogant pricks. Because after taking in your training, enjoying your country and using your aviation-system to the fullest, we have made it all too clear how much we really value your skills and your experience: Not at all. The same instructor, who patiently taught us patterns and cross-wind landings in Florida will not even be allowed to fly a Cessna 152 under VFR here in Europe, thanks to our brave new licensing-system. Not without a ridiculous amount of training, exams and bureaucratic red tape.

The same flight-examiner-god who gave us our ATP checkride and typerating in the CJ or the 737 will not even be allowed to convert his certificate into a lowly PPL/IR in my

sind. Freundlicherweise haben Sie uns das nie spüren lassen. Egal, ob Sie ein australischer Lizenzsachbearbeiter waren, der unseren PPL schnell und unbürokratisch in eine Validierung überführt, ob Sie ein Angestellter der kanadischen Zivilluftfahrtbehörde waren, der unser SEP-Rating konvertierte, damit wir das Wasserfliegen in Ihrem Land erlernen konnten, oder ob Sie ein US-Fluglehrer waren, der uns in der Hitze Arizonas mühevoll das Flughandwerk beibrachte. Sie haben uns immer freundlich und hilfsbereit empfangen und Sie haben immer versucht, möglich zu machen, was nur möglich war.

Ja, unsere Euros, Deutschen Mark und Gulden haben bestimmt geholfen, aber vor allem haben Sie uns gastfreundlich empfangen und uns Ihre Flugzeuge und Ihren Luftraum anvertraut. Und wenn Sie jemals das Gefühl hatten, dass der Kerl aus Deutschland vielleicht eine Spur besserwisserisch ist, dann haben Sie uns das nie spüren lassen.

Jetzt aber haben Sie den Beweis, dass wir Europäer tatsächlich arrogante Deppen sind. Nachdem wir nämlich von Ihrem Flugtraining profitiert und Ihr Lizenzsystem voll genutzt haben, zeigen wir nun in aller Deutlichkeit, was wir von Ihrem Land, Ihrer Lizenz und Ihrer Erfahrung halten: Nämlich gar nichts! Derselbe Fluglehrer, der uns geduldig Seitenwindlandungen und Platzrunden beigebracht hat, wäre hier in Europa noch nicht einmal berechtigt, eine C152 VFR durch die Luft zu bewegen. Nicht ohne einen aberwitzigen Lern- und Prüfungsaufwand.

Derselbe Prüfer-Gott, der uns den ATPL und das erste Typerating gab, könnte seine Lizenz hier in der EU noch nicht einmal in einen einfachen PPL/IR umschreiben. Nicht ohne

country, not without writing at least 9 written exams, proving his English language skills, undergoing at least 15 hours of practical training and passing a checkride plus another barrage of bureaucratic bs.

This is how much we value your skills.  
This is how much we value your certificates.  
This is how much we value ICAO.

To really appreciate just what kind of tremendous clever dicks we really are, let's look at an example from the real world:

Take John C. He is an American Airline Transport rated Pilot with more than 20 years and many thousands of hours experience in everything from a Cessna 172 to a King Air 350. He is also an experienced and highly skilled Air Traffic Controller who worked in many of the busiest US Air Traffic Control Centers. On the invitation of a large European Air Traffic Control Agency he has come to our shores to help us out with our ATC staff shortage and train future European Air Traffic Controllers. His contract is for three years. It might not be unreasonable for someone in his profession and his position to keep up with his flying-proficiency during his time here in Europe. Any sane country or licensing system would probably trust John C. with a small General Aviation aircraft after a minimum of due process for validation or conversion.

Nevertheless, here is what John C. would have to do to fly any C172 or SR20 under IFR in his host country of Germany (no, not just a German registered rental, but even his very *own* US-registered aircraft if he had decided to bring it along for the three years):

dass er neun (9) Theorieprüfungen schreibt, seine Englischkenntnisse beweist, mindestens 15 Stunden Flugunterricht nimmt und sich mit einer Anzahl weiterer bürokratischer Hindernisse befasst.

So viel halten wir von Euren Fähigkeiten.  
So viel halten wir von Euren Lizenzen.  
So viel halten wir von der ICAO.

Um eingehend zu würdigen, was für unfassbare Klugscheißer wir tatsächlich sind, hier ein Beispiel aus der Praxis:

Nehmen wir John C. Er ist ein amerikanischer ATPL-Pilot mit mehr als 20 Jahren und vielen tausend Stunden Erfahrung im gesamten Spektrum der GA von einer 172er bis zur King Air 350. Er ist außerdem ein äußerst fähiger Fluglotse und Lotsenausbilder, der in einigen der komplexesten US-ATC-Zentren gearbeitet hat. Auf Einladung einer großen europäischen Flugsicherungsorganisation ist John C. nach Deutschland gekommen, um hier dringend benötigte Fluglotsen auszubilden. Sein Vertrag läuft über drei Jahre. Es mag den Leser nicht überraschen, dass John C. während seiner Tätigkeit in Deutschland gerne auch fliegerisch tätig werden würde. Privat versteht sich. Rein mit PPL. Jedes vernünftige Lizenzierungssystem würde John C. wahrscheinlich nach einem Minimum an Formalitäten mit einem kleinen SEP-Flieger losziehen lassen.

Nicht so bei uns. Es folgt eine Aufstellung dessen, was John C. nach EASA Part FCL tun müsste, um auch nur eine C172 in seinem Gastland zu fliegen. Übrigens gilt dies genauso auch für sein eigenes Flugzeug, wenn er es mit über den Teich gebracht hätte:

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pass two written PPL exams in Air Law and Human Performance (study-time about 10 hrs each), which have to be done at one of the very few test-centers run by the authority and at certain predetermined times.</li> <li>2. Pass a PPL Checkride (preparation time about 1 hr, but you can't use your own aircraft, it has to be an aircraft registered to a flight school!)</li> <li>3. Proof your English language skills in a separate exam or assessment.</li> <li>4. Obtain an EU medical.</li> <li>5. Pass another 7 written exams for the Instrument Rating, where you learn everything from the precise anatomy of the inner ear to the details of DME pulse-pair timing (study-time about 70-100 hrs), again only at the authority on certain dates.</li> <li>6. Register at a flight school and undergo about 15 to 20 hours of practical IFR-training depending on the whim of the authority and the flight school.</li> <li>7. Pass the IFR Checkride (again, you can't use your own aircraft neither for training nor checkride, it has to be an aircraft registered to a flight school!)</li> <li>8. Work around a lot of red tape, starting from obtaining a security check (all German) to producing your motor vehicle drivers history file (which will be challenging without a local drivers license).</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zwei schriftliche Prüfungen in Luftrecht und HPL für die PPL-Umschreibung ablegen (mind. 10 Stunden Lernaufwand pro Fach). Diese lassen sich nur zu bestimmten Zeiten bei der Behörde erledigen.</li> <li>2. Einen PPL-Checkflug bestehen (Vorbereitungszeit ca. 1 Stunde, kann aber nicht im eigenen Flugzeug erledigt werden, es muss das Flugzeug einer Flugschule sein!)</li> <li>3. Englischkenntnisse in einer Prüfung nachweisen.</li> <li>4. Ein EU-Medical besorgen.</li> <li>5. Weitere sieben (7) schriftliche Prüfungen für das IFR ablegen, für die (Lernaufwand 70 bis 100 Stunden) vom Innenohr bis zum DME Puls-Time-Pairing jeglicher noch so praxisferne Stoff verlangt wird.</li> <li>6. Sich bei einer Flugschule einschreiben und 15 bis 20 Stunden Flugausbildung zum IFR ablegen, je nach Festlegung durch Schule und Behörde.</li> <li>7. Den IFR-Prüfungsflug ablegen. Auch das kann John C. leider nicht in seinem eigenen Flugzeug machen, er muss ein teures Schulflugzeug mieten!</li> <li>8. Zahlreiche bürokratische Hindernisse umschiffen und Rätsel lösen. So z.B. die ZUP oder den Auszug aus dem Verkehrszentralregister (was ohne hiesigen Führerschein nicht ganz leicht werden dürfte).</li> </ol> |
|---|---|

9. Pay the bill for all of the above, which will amount to at least 7.000 Euros (\$ 10.000), depending on the amount of practical training the school and the authority deem necessary.

And please note: John C. has to do all of the above, no matter whether he wants to rent an aircraft or just fly his own US-registered aeroplane here in Europe. Why? Because as soon as you're a resident of this beautiful part of the world, you have to comply with all European licensing regs, regardless of the registration of your aircraft! And you can only get a validation for 12 months. Once. Thereafter you have to obtain a complete EU-license including ATP-level written tests and a significant amount of training in a flight school.

Now let's look at Peter S. Peter is an ATC colleague of John who will be sent to the US to gain experience there. He is also an avid GA pilot with a European PPL and an instrument rating. He as well would like to keep up with flying while overseas. Let's see what's required for the same end on the other side of the pond:

To continue GA-flying in his own aircraft (if he brought it along to the US) Peter has to do something we all do very well: Nothing. Just keep it airworthy according to the rules of the country of registration and that's it.

When flying local aircraft, Peter has the option of using a validation for his multiyear stay. The FAA doesn't restrict license-validations to just one year as EASA does. If Peter would like to rent a US-registered aircraft and fly IFR he'd had to:

9. Die genannten Maßnahmen bezahlen. Überschlägig dürften sich die Kosten für die Umschreibung ATPL -> PPL/IR auf 7.000 Euro (\$ 10.000) belaufen, je nach festgelegtem Schulungsumfang.

Und bitte beachten Sie: John C. muss all das durchlaufen, egal ob er in Deutschland einen Flieger mieten möchte oder ob er mit seinem eigenen Flugzeug in Europa fliegen will. Warum? Sobald man in der EU angesiedelt oder niedergelassen ist, muss man allen Lizenzregeln der EASA genügen. Unabhängig davon, wo das Flugzeug registriert ist. Eine Anerkennung der ausländischen Lizenz ist nur für maximal zwölf Monate möglich. Danach muss man eine vollständige EU-Lizenz erwerben, inklusive aller Prüfungen und Auflagen.

Schauen wir nun seinen Kollegen Peter S. an. Auch Peter S. arbeitet für die Flugsicherung. Er soll für drei Jahre in die USA geschickt werden, um dort Erfahrung zu sammeln. Auch er ist ein begeisterter GA-Pilot und verfügt über einen europäischen PPL mit IR. Was muss er tun, um auf der anderen Seite des Atlantiks weiterfliegen zu dürfen?

Sofern er sein eigenes Flugzeug mitgebracht hat, muss er etwas tun, was wir alle bestens beherrschen: Gar nichts! Einfach z.B. die mitgebrachte D-registrierte Mooney nach deutschen Regeln lufttüchtig halten. Das war's.

Wenn Peter S. lokale n-registrierte Flugzeuge in den USA mieten will, kann er eine Anerkennung nutzen. Im Gegensatz zur EASA beschränkt die FAA diese nicht auf ein Jahr! Um also in Amerika n-registrierte Flugzeuge nach IFR fliegen zu dürfen, müsste Peter:

1. Write a 40 question IR written test (study time about 1-2 days) at any of the many approved flight school in the US at any time he wishes.
2. Pick up his validation including his IFR rating at the next convenient FAA Office (FSDO).
3. Pay \$150 for the written test.

Any questions?

### ***Why we did what we did***

We could add a multitude of similar comparisons ranging from New Zealand to Canada to Chile on all certificate levels. Simple and user friendly validation- or conversion-procedures overseas compared to a multi-thousand-euro time consuming bureaucratic nightmare over here.

Some of the European requirements are understandable and reasonable. There is nothing wrong with requiring a checkride for example, provided that it can be done quickly and in the aircraft the candidate it familiar with.

Other requirements are onerous to the extreme: Requiring 9 written exams totalling more than 100 hours of study time just to convert a PPL/IR is so much over the top, that it defies explanation.

Then there're requirements that are just plain vicious in adding insult to injury: Requiring a foreign pilot who just flew his SR22 over the North Atlantic to undergo the required

1. Einen 40 Fragen umfassenden Theorietest ablegen (Lernaufwand 1 bis 2 Tage). Das ist an jeder größeren Flugschule und zu jeder Zeit möglich.
2. Seine Lizenz-Anerkennung samt IFR-Rating bei einem lokalen FAA-Büro (FSDO) abholen.
3. 150 US-Dollar für den Test zahlen.

Noch Fragen?

### ***Warum?***

Wir könnten hier eine Anzahl weiterer Beispiele von Neuseeland über Kanada bis nach Chile aufführen. Einfache und unbürokratische Konvertierung oder Anerkennung im Ausland und ein bürokratischer und viele tausend Euro teurer Lizenz-Alptraum hier bei uns.

Einige der europäischen Anforderungen sind dabei durchaus nachvollziehbar. Gegen einen Checkflug ist sicher nichts einzuwenden, jedenfalls dann, wenn er schnell, flexibel und auf dem eigenen Flugzeug absolviert werden kann.

Andere Anforderungen sind extrem lästig: Neun schriftliche Prüfungen für die Umschreibung eines PPL mit IFR zu verlangen ist absurd und derart übertrieben, dass einem die Worte fehlen.

Und schließlich gibt es Anforderungen, die schlichtweg bösartig sind. Jemanden der gerade seine private SR22 über den Nordatlantik nach Europa geflogen hat, dazu zu verdon-

IR-training in some arbitrary and expensive flight school aircraft instead of his own Cirrus is not only counter-productive from a training point of view but serves no other purpose except making a license conversion expensive and unattainable.

The neutral observer might ask himself: Why? Why did we Europeans – after decades of enjoying the openness and opportunity of other aviation nations – decide to take the piss?

Why have we allowed your democratically elected governments to hand aviation legislation over to a deeply undemocratic and unaccountable bureaucracy that is largely uninterested and uneducated in the needs and requirements of private flying?

Why have we aligned our licensing system towards countries and practices most frequently found in underdeveloped command-economies instead of following the time tested example of countries such as Australia, Canada or the US?

I don't know.

If the intention behind pulling up the draw-bridge was to protect European cockpit jobs from overseas competition, this could have easily been done by the application of labour laws, without suffocating General Aviation.

If we wanted to protect European flight schools from American competitors, why not enabling our schools to compete on the cost base by reducing bureaucratic burdens and infrastructure costs instead of raising enormous de facto tariffs on the import of a pilot's license?

nen, sein nun verlangtes IFR-Training auf irgendeinem sündteuren Flugzeug irgendeiner Schule zu absolvieren, ist nicht nur didaktisch kontraproduktiv, es verfolgt auch keinerlei anderen Zweck, als die Umschreibung teuer und unerreichbar zu machen.

Der Beobachter mag sich fragen: Warum? Warum sind wir Europäer, nachdem wir so lange die Flieger-Gastfreundschaft anderer genossen haben, offensichtlich ausgeflippt?

Warum haben wir unseren Regierungen erlaubt, die Luftfahrtgesetzgebung in die Hand einer zutiefst undemokratischen und niemandem Rechenschaft schuldigen Bürokratie zu legen, die zudem auch noch so gut wie keine Kenntnisse über die private Luftfahrt hat?

Warum haben wir unser Lizenzierungssystem eher an Ländern wie Nordkorea oder China ausgerichtet, anstatt dem bewährten Beispiel erfolgreicher Luftfahrtnationen wie Australien, Kanada oder den USA zu folgen?

Ich weiß es nicht.

Falls es die Absicht des Gesetzgebers war, mit dem Errichten unüberwindlicher Lizenzierungs-Mauern den europäischen Arbeitsmarkt abzuschotten – warum nutzt man dazu keine Arbeitsmarktesetze?

Wenn es die Absicht war, europäische Flugschulen vor Konkurrenz aus den USA zu schützen, warum versetzt man unsere Flugschulen dann nicht in die Lage, auch bei den Kosten wettbewerbsfähig zu sein, indem man z.B. unnötige bürokratische Auflagen streicht und Infrastrukturkosten senkt?

One reason for the giant middle finger the EU shows to the aviation-world is certainly the popularity of operating US-registered aircraft under FARs here in Europe. Between 12 and 18 percent of our GA fleet has been operated on the US-register and with US-licenses. These are mostly very old aircraft that were never certified in Europe, as well as very new aircraft that are not yet certified by EASA and private IFR-operations, due to the hideous cost of obtaining a European IFR-rating.

There is not the slightest safety case to be made that US-pilots in US-aircraft in Europe are any less safe than their JAR-licensed counterparts. Not the slightest.

Nevertheless, such operations of foreign registered aircraft have been annoying European aviation authorities for years. And rightfully so. Because these aircraft, and their impeccable safety-record, are incontrovertible evidence that all the multitudes of special and expensive rules we Europeans have added to the already strict ICAO-standards do nothing in the way of increasing safety, but go a long way in imposing unnecessary costs and keeping people out of General Aviation.

### ***To throw out the baby with the bath***

So behind the chauvinistic impulse of „European skies for European aircraft under European rules“, these foreign registered aircraft had to go. That was a political certainty.

But instead of alleviating the underlying concerns and addressing the reasons why people choose the US-flag as a flag of safety,

Ein Grund für den gigantischen Stinkefinger, den die EU der Luftfahrt-Welt mit dem EASA Part-FCL zeigt, ist sicher die Popularität und Verbreitung von N-registrierten Flugzeugen in Europa. Zwischen 12 und 18 Prozent der GA-Flotte fliegt in Europa mit US-Zulassung und mit US-Lizenzen. Häufig sind das sehr alte Flugzeuge, die bei uns nie zugelassen waren, sehr neue Flugzeuge, die noch nicht EASA-zugelassen sind, sowie private IFR-Piloten, die das nahezu unbezahlbare europäische IFR scheuen.

Es gibt übrigens nicht den geringsten Hinweis darauf, dass US-Piloten mit US-Flugzeugen in Europa irgendwie unsicherer unterwegs wären als ihre JAR-Kollegen.

Trotzdem ist der Betrieb VP-, M- und N-registrierter Flugzeuge den europäischen Luftfahrtbehörden seit Jahren ein Dorn im Auge. Und das zu Recht! Denn diese Flugzeuge, und der tadellose Sicherheitsstandard den sie täglich unter Beweis stellen, zeigt allzu deutlich und unwiderlegbar, dass europäische Regelungswut eben nicht mehr Sicherheit produziert, sondern lediglich höhere Kosten verursacht und so zahlreiche Menschen von der Allgemeinen Luftfahrt fernhält.

### ***Das Kind mit dem Bade ausschütten***

Hinter dem chauvinistischen Reflex „europäischer Himmel für europäische Flugzeuge unter europäischen Regeln“ mussten diese Maschinen also verschwinden. Das war politisch gewollt.

Aber anstatt jene Gründe anzugehen, die europäische Piloten und Flugzeughalter in Scharen in die ausländischen Register



reason and economic sense, we killed almost all non EU flight-operations in Europe. We effectively closed our borders to everyone except commercial airlines and transient aircraft.

We insult our aviation-friends all over the world by rendering their certificates worthless, we repay the openness extended by nations such as Canada, Australia or the United States by pettiness and arrogance. To anyone who knows how to fly an aircraft, we're presenting Europe at it's very, very worst.

There are proposals circulating in the world of agencies and committees that would alleviate at least a few of the grievances pointed out here. Currently these proposals are buried deep in the bureaucracy and the situation described here is the law of the land at the time of this writing.

We can only hope that the EU will come to their senses and allow free and simple conversions or validations between our realm and the other great GA-nations of the world. At least on the Private Pilot and IR level.

As a commercial pilot and flight instructor, licensed in Europe as well as in the US, having undergone training in many parts of the world and having enjoyed General Aviation on all continents of the globe, this blinkered vulgarity of my people towards my international pilot-friends and colleagues is a source of deep personal shame.

 **Jan.Brill@pilotundflugzeug.de**

trieb, entschied man sich, die europäischen Grenzen für ausländische Lizenzen praktisch dicht zu machen. Ausgenommen sind lediglich kommerzielle Fluglinien und Flugzeuge auf der Durchreise.

Wir verhöhnen also unsere Flieger-Freunde und Pilotenkollegen in aller Welt, indem wir ihre Lizenzen bei uns als wertlos ansehen. Wir erwidern Gastfreundschaft und Offenheit anderer Luftfahrt-Nationen mit Kleinlichkeit und maßloser Arroganz. Wir präsentieren damit Europa von seiner wahrhaft scheußlichsten Seite.

Es gibt Vorschläge in er unübersehbaren Euro-Bürokratie, die wenigstens einige der hier beschriebenen Missstände abstellen würden. Zurzeit sind diese Vorschläge aber festgefahren im bürokratischen Dschungel und die beschriebene Situation entspricht den herrschenden Gesetzen.

Wir können nur hoffen, dass die EU zur Besinnung kommt und sich für erreichbare Lizenz-Anerkennungen oder -Umschreibungen zwischen Europa und den anderen großen Luftfahrt-Nationen entscheidet.

Für mich als sowohl in Europa wie auch in den USA lizenziertes Berufspilot und Fluglehrer, der Training in zahlreichen Ländern der Welt durchlaufen hat und das Privileg hatte, Allgemeine Luftfahrt auf allen Kontinenten erleben und ausüben zu dürfen, ist die Engstirnigkeit und Anstößigkeit, mit der sich mein Heimatland meinen ausländischen Pilotenkollegen gegenüber verhält, zutiefst beschämend.

 **Jan.Brill@pilotundflugzeug.de**