

Kostet nix, bringt aber viel



Fünf ganz einfache Maßnahmen, mit denen ein Gesetzgeber, der wirklich auf Bürokratieabbau aus ist, der Allgemeinen Luftfahrt wirksam helfen könnte. Das Ganze für Nullkommanull Euro versteht sich.

Forderungen an die Politik haben in aller Regel einen finanziellen Charakter. Die einen fordern eine Zulage für das Eigenheim, die anderen mehr Geld, der Nächste eine geringere Steuerlast.

Von solchen Forderungen ist die AL meilenweit entfernt. Wir haben einmal ganz bescheiden die fünf wichtigsten Punkte zusammengestellt, mit denen der Gesetzgeber der Allgemeinen Luftfahrt wirksam helfen könnte – umsonst versteht sich. Denn die AL in Deutschland will kein Geld, wir wollen lediglich Flugsicherheit auf internationalem Niveau.

Die Forderungen laufen im Wesentlichen darauf hinaus, das deutsche Luftverkehrsrecht an die Standards der ICAO und der EU anzupassen. Beginnen wir in der Reihenfolge der Sicherheitsrelevanz.

I. IFR im Luftraum G

Wenn es einen Punkt in der deutschen Luftverkehrsgesetzgebung gibt, der wirklich

und nachprüfbar Leben fordert, dann ist es jene unsägliche Fußnote im Anhang 4 zur LuftVO, die – entgegen jeglichem internationalen Standard – das Fliegen nach Instrumentenflugregeln im unkontrollierten Luftraum untersagt.

Das ist von der Logik her etwa so, also ob man auf Kreisstraßen das Autofahren bei Nacht verbietet würde – nur zur Sicherheit versteht sich.

Dass sich der Gesetzgeber dabei selber nicht an die eigene Fußangelvorschrift hält, erkennt man daran, dass im Luftraum F (ebenfalls unkontrollierter Luftraum!) fleißig und mit behördlichem Segen nach IFR geflogen wird. Warum ist diese Untat noch vor allen anderen bürokratischen Hindernissen als dringlichster Missetand deutscher Luftfahrtbürokratie anzusehen? Weil aufgrund dieser Vorschrift Menschen sterben – jährlich, zahlreich und immer wieder.

Gefährliche Praxis einer Vorschrift zuliebe

Das „Verbot“ von IFR im Luftraum G führt zu jener unselligen Praxis, nach der mehr als 85% der deutschen Flugplätze und Sonderlandeplätze rein rechtlich nur nach Sichtflugregeln erreichbar sind. Sie führt da-

zu, dass bei einem Abflug unter ungünstigen Sichtflugwetterbedingungen immer bis zum Pickup des Z-Flugplans nach VFR geflogen werden muss. Jenes unsägliche „maintain VFR in VMC“ ist das bekannte Symptom dieser Praxis.

Damit zwingt eine anachronistische Fußnote in einer Anlage zur LuftVO jährlich hunderte Besatzungen zu einer Flugpraxis, die – würde man sich diese in einem FAA-Prüfungsflug leisten – mit hundertprozentiger Sicherheit zum sofortigen Ende der Prüfung führen würde.

Niemand sagt, dass man von jeder sauren Wiese ein fertiges Instrumentenabflugverfahren veröffentlichen muss. Das wäre zwar schön, helfen würde es aber schon bei zweifelhaften Sichtflugwetterbedingungen, also bei schlechten Sichten und tiefen Wolken, vom Boden weg mit einem IFR-Plan starten zu dürfen.

Das ist internationale Praxis und wird in Frankreich, Dänemark und natürlich in Nordamerika und Australien tausendfach praktiziert.

Der Ablauf: Startbereit in z.B. Kempten (EDMK) kontaktiert man den Wachleiter des darüber liegenden Sektors per Funk oder Telefon. Dieser erteilt einem die Freigabe für den Einflug in den kontrollierten Luftraum (für den unkontrollierten Luftraum brauche ich ja keine Freigabe!).

Die Freigabe hat eine Void-Time (Verfallszeit) und definiert den Einflugpunkt in den kontrollierten Luftraum, z.B. Kempten VOR in 6.200 Fuß.

Warum ist dies sicherer, als mehr oder weniger legal in der Suppe herumzustochern, bis endlich der ersehnte IFR-Pickup klappt?

Ganz einfach: Der Flugplan läuft von der ersten Sekunde an als IFR-Plan. Die Arbeit mit dem Pickup entfällt, die Besatzung kann sich

Fünf einfache Forderungen, die nichts kosten, und sowohl die Sicherheit im Luftverkehr wie das wirtschaftliche Umfeld der Allgemeinen Luftfahrt erheblich verbessern würden

allein auf die Departure konzentrieren und vor allem sofort auf eine sichere Höhe steigen! FMS oder GPS sind schon beim Start auf die zu fliegende Abflugroute vorprogrammiert, der Flugverlauf für die nächsten 10 bis 20 Minuten ist vollkommen klar.

Natürlich ist bei einer solchen Departure, die ja nicht auf einer veröffentlichten SID abläuft, allein die Besatzung für die Hindernisfreiheit verantwortlich. Im unkontrollierten Luftraum G steht der Crew auch lediglich der Flugverkehrsberatungsdienst zur Verfügung, keine Staffelungsdienste.

Wer aber nicht glaubt, welche enorme Entlastung ein regulärer Start nach IFR beim schlechtem Wetter für die Besatzung bedeutet, der sollte es einmal ausprobieren. Fliegen Sie mal nach Schweden und machen Sie eine IFR-Departure von irgendeinem Wald- und Wiesenflugplatz bei schlechtem Wetter.

Jene Fußnote in der LuftVO hat aber noch einen anderen Effekt: Sie führt dazu, dass die MEAs (Minimum Enroute Altitudes) der

Airways über Deutschland künstlich hoch definiert sind. Die DFS stellt sich dabei auf den Standpunkt, dass die MEA nicht etwa geländebasiert definiert wird, sondern immer 1.000 Fuß über der Untergrenze des kontrollierten Luftraumes zu liegen hat.

Haben Sie sich nicht auch schon einmal gefragt, wieso man es über dem nordeutschen Flachland mit MEAs von 5.000 bis 7.000 Fuß zu tun hat?

Die Folge: Jedes Jahr stochern unzählige IFR-Flüge mit kleinen und nicht enteisten Maschinen sinn- und zwecklos in den eisträchtigen Schichten um die Nullgradgrenze irgendwo zwischen 7.000 und 10.000 Fuß herum, wenn sie geländetechnisch problemlos in 2.000 oder 4.000 Fuß und damit in sicheren Plusgeraden fliegen könnten.

Niemand verlangt von der DFS, dass sie bis in die letzten Mittelgebirgstäler eine Radarabdeckung oder Staffelungsdienste unterhält. Wer IFR im unkontrollierten Luftraum fliegt, der weiß, dass er dort einen wesentlich niedrigeren Servicelevel zu erwarten hat als im Luftraum E oder C. Flugverkehrsberatungsdienst – mehr nicht. Nur: Das kann allemal besser sein, als einer Vorschrift zuliebe im Eis herumzufliegen.

Und drittens: Diese Vorschrift erschwert maßgeblich die Einrichtung GPS-basierter Instrumentenanflugverfahren für kleine Flugplätze und Sonderlandeplätze in Deutschland. Will ein Flugplatz seinen Nutzern den sicheren Anflug auch bei Instrumentenflugwetterbedingungen ermöglichen, dann muss er einen Luftraum F einrichten. Das geht zwar, verlangt aber für Aktivierung und Deaktivierung nach den geltenden Verfahrensregeln der DFS einen erheblichen Aufwand.

Es gibt technisch und flugfachlich absolut keinen Grund, warum ein selten genutzter GPS-Approach nicht durch den Luftraum G führen kann. Dieser wäre dann auch bei Nacht nutzbar, oder für den Fall, dass am Flugplatz kein Flugleiter oder sonstiges Personal zugegen ist.

Wir fordern: Weg mit der Fußnote in der Anlage 4 zur LuftVO. Die DFS wird den für den unkontrollierten Luftraum nach IFR vorgesehenen Flugverkehrsberatungsdienst entweder auf den FIS- oder den Radarfrequenzen anbieten. Die Anzahl der Flüge, die davon Gebrauch machen, ist im Verhältnis zum übrigen Verkehrsaufkommen sehr gering, für diese Flüge allerdings ist die Möglichkeit, nach IFR zu fliegen, ein enormer Sicherheitsgewinn.

Die Wahl der Flugregeln muss im Rahmen der international üblichen und erprobten ICAO-Regularien dem Piloten überlassen werden.

IFR im Luftraum G zu fliegen kann eine sichere und eine sinnvolle Entscheidung sein. Die Fluglinien kümmert das nicht, für die Allgemeine Luftfahrt aber, die von kleinen und kleinsten Plätzen aus operiert, ist diese Möglichkeit ein wichtiges Werkzeug für eine sichere Flugdurchführung.

II. Flugregelwechsel VFR-IFR (Air-File)

Der spontane Flugregelwechsel von VFR nach IFR muss einfacher gestaltet werden und routinemäßig ablaufen.

Viel zu häufig berichten wir in diesem Magazin, dass Flüge tragisch enden, weil offensichtlich nicht nach IFR geflogen wurde, wo Instrumentenflugwetterbedingungen herrschten.

Die Möglichkeit, den Wetterbedingungen angepasst schnell von VFR auf IFR wechseln zu können, ist eines der wichtigsten Werkzeuge für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt. Fälle, wie sie diesem Magazin bekannt sind, in denen ein Pilot, der einen IFR-Airfile-Flugplan aufgab, danach von ahnungslosen Tintenspritzern der einen oder anderen Landesluftfahrtbehörde angemacht wurde (sorry, anders kann man das nicht nennen), wie denn die Flugvorbereitung für den VFR-Flug ausgesehen habe, sind schlicht und einfach skandalös.

Wenn mein Flug VFR nicht sicher durchzuführen ist, wenn Flugzeug und Crew IFR „rated und current“ sind, dann muss der Wechsel nach IFR auch ohne vorbereiteten Z-Plan Routine sein – sonst nichts.

Niemand verlangt, dass die Kosten, die einen IFR-Airfile-Flugplan entgegennehmen, dem Piloten die komplette Arbeit des Flugplanerstellens abnehmen. Es geht vielmehr darum, einem in unzureichenden VFR-Wetterbedingungen operierenden Flug schnell und unbürokratisch mit einer vorläufigen IFR-Clearance weiterzuhelfen, auch wenn noch kein fertiger CFMU-Flugplan mit allem Drum und Dran vorliegt.

Ist der Flug dann aus dem Größten heraus, kann man zu Recht von der Besatzung verlangen, ein brauchbares Routing zu übermitteln und sich um die Details des Flugplans zu kümmern. Im Vordergrund stehen muss allerdings die Hilfe und die Entlastung der Crew in einer schwierigen Wettersituation.

Wir fordern: Das BMVBW hat die Deutsche Flugsicherung anzuweisen, entsprechende Vorkehrungen zu treffen und mittels NfL verbindliche und praktikable Verfahren für den spontanen Flugregelwechsel von IFR nach VFR zu veröffentlichen.



Beechcraft
Vertrieb und Service GmbH

**BEECH
PREMIER 1A**



**genauere Info unter:
Tel.: +49 (0)821/7003-142**

Beechcraft
Hawker

Raytheon Aircraft Company

Masterdealer for

Deutschland • Österreich
Belgien • Holland • Kroatien
Bosnien • Herzegowina
Mazedonien • Slowenien
Serbien • Montenegro

Authorized Service Center

Ihr Partner für die Instandhaltung:

- ▶ nach EASA Part-145
- ▶ FAA Repair Station BB5Y0720
- ▶ Einbau, Modifizierung der Avionik
- ▶ Instrumentenreparaturen
- ▶ Individuelle Innenausstattungen
- ▶ Vollständige Außenlackierungen



Cirrus
Authorized Service Center



D-86169 Augsburg · Flughafenstraße 5
Tel +49 (0) 821 / 70 03 - 0 · Fax +49 (0) 821 / 70 03 - 153
Internet: www.beechcraft.de · Email: info@beechcraft.de

♦ ♦ ♦ The Beechcraft Hawker Organisation in Central Europe ♦ ♦ ♦

III. Fliegen ohne Flugleiter

Das ewige Thema Deutscher Luftfahrtbürokratie: Zur Verhinderung der Reichsflucht wurde im Dritten Reich die Vorschrift erlassen, dass bei Start und Landung eines Fluges immer ein irgendwie offiziell „Beauftragter für Luftaufsicht“ zugegen sein muss. Bei uns und in anderen Ländern, in denen die Nazis nachhaltig Einfluss ausgeübt haben, wirkt diese „Regel“ heute noch nach.

Im Rest der Welt ist die Einrichtung eines Flugleiters vollkommen unbekannt. Es gibt in der Terminologie der ICAO oder auch sonst in der englischen Sprache nicht einmal eine Übersetzung für diesen Begriff.

Flugplätze müssen unabhängig von der Anwesenheit eines Aufpassers benutzbar sein. In nahezu allen anderen Ländern Europas und natürlich in Nordamerika ist das auch der Fall. Nur bei uns nicht!

Dass der Flugleiterfetischismus auch negative Sicherheitsauswirkungen hat, da die Piloten von ihrer ureigensten Verantwortung im Platzverkehr *scheinbar* entlastet werden, das hat nicht zuletzt die BfU in ihrer Veröffentlichung „Risiko durch mangelnde Eigenverantwortung“ (siehe **Pilot und Flugzeug** Ausgabe 2005/12 S. 78) treffend auf den Punkt gebracht.

Nun ist Fliegen ohne Flugleiter legal, wer's nicht glaubt, kann's nachlesen unter

www.amnesty-airport.de

Auf zahlreichen Plätzen ist Fliegen ohne Flugleiter in den Randzeiten des Flugbetriebes bereits Standard.

Die Zahl der Genehmigungsbehörden (Regierungspräsidien), die das Fliegen ohne Flugleiter zulassen oder sogar fördern, wächst. Aber es gibt auch Ausnahmen: Erst kürzlich wurde den erstaunten Mitgliedern ei-

nes Luftsportklubs in Rheinland-Pfalz verlesen, dass laut Genehmigung des vereinseigenen Segelfluggeländes nun auch ein Flugleiter zugegen sein müsse, wenn abends nach dem Grillen noch etwas Modellflugbetrieb herrscht (kein Witz!).

Solche Genehmigungsbehörden, die sich in diesem Punkt der Entwicklung hin zum gesunden Menschenverstand verweigern, sind aber zunehmend in der Minderheit.

Selbst das notorisch rückwärtige und in diesem Magazin für seine wilden Pilotenverfolgungen rund um Egelsbach immer wieder heftig kritisierte Dezernat Luftfahrt beim RP-Darmstadt erlaubt in seinem Herrschaftsbereich inzwischen das Udenkbare: Fliegen ohne Flugleiter!

Um nun klare Verhältnisse zu schaffen, fordern wir das BMVBW auf, per nFl einheitliche Verfahren zu bestimmen, nach denen Fliegen ohne Flugleiter abzulaufen hat. Diese können dann leicht von noch zögerlichen Regierungspräsidien übernommen werden.

Vorbilder gibt es genug. Die bereits genehmigten Verfahren orientieren sich an den erprobten Standards der ICAO für unkontrollierte Flugplätze sowie den bewährten Verfahren für CTAF (Common Traffic Advisory Frequency), wie sie in Skandinavien, USA, Frankreich, Kanada, Australien und in vielen anderen Ländern der Welt seit Jahrzehnten üblich sind.

IV. Das Medical

Ein endloses Thema. Die Art und Weise, mit der sich Deutschland hier mittels bürokratischem Urschrei aus der LBA-Abteilung Kirklies ins Knie geschossen hat, ist gerade-

zu legendär. Umfangreich haben wir schon seit 1999 zu diesem Thema berichtet.

Fakt ist, dass 0,2% aller Flugunfälle auf flugmedizinische Faktoren zurückzuführen ist. Für diese 0,2% wird ein Aufwand betrieben, der jeder Beschreibung spottet: Piloten müssen monate- ja jahrelang wegen gesundheitlicher Routineproblemen auf ihr Medical warten, Privatpiloten unter den teutonisch verschärften JAA FCL 3 Regeln in Deutschland müssen strengere Voraussetzungen erfüllen als Linienkapitäne in den USA oder in Kanada.

Wir fordern: Wenn man schon von JAR FCL 3 nicht abrückt, dann wenigstens eine buchstabengetreue Umsetzung der europäischen Kriterien ohne jene besonders hinderlichen Verschärfungen und Fehlübersetzungen aus der Abteilung Kirklies.

Von der abschreckenden Wirkung dieser orwellschen Totalüberwachung auf Neuanfänger wollen wir jetzt gar nicht reden.

Luftsportler, die ohnehin nur über nationale Lizenzen verfügen, wie Segelfluggpiloten oder UL-Flieger, müssen nach britischem und französischem Vorbild gänzlich aus der Regelung ausgenommen werden: Sehtest beim Optiker und Eigenerklärung sind vollkommen ausreichend.

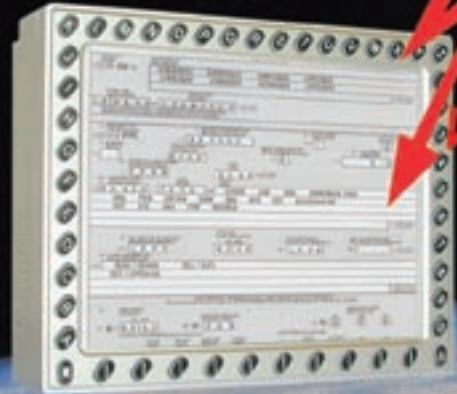
Vor allem aber: Rückgabe der Entscheidungsbefugnis dorthin, wo sie hingehört: In die Praxis des Fliegerarztes. Dieser, und nur dieser kann bei Routinediagnosen über die Auswirkung auf die Flugtauglichkeit entscheiden.

Der zwanghafte Kontrolltrieb der Flugmediziner um Dr. Kirklies mag psychologisch interessant sein, er behindert aber in jedem Fall eine zweckmäßige und patientengerechte Diagnose.

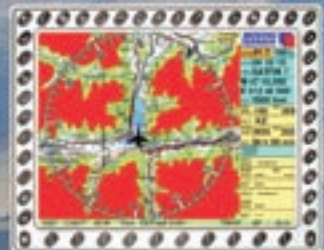
MT-Blitzplan

the high-speed flight plan

See our website!



MT-TAWS



MT-Satellite Radar



MT-IFR Package



Wir fordern daher: Reform der Durchführungsverordnung zu JAR FCL 3 und Rückkehr der Entscheidungsbefugnis in die Praxen der Flugmediziner.

V. Lizenzumschreibungen

Tatsache ist, dass Europa für die Erlangung z.B. einer Instrumentenflugberechtigung einen beachtlichen Hürdenparcours aus Theorieprüfungen aufgebaut hat.

Tatsache ist auch, dass zahlreiche Piloten, die sich zu einem IFR-Rating fortbilden möchten, jenseits aller Theorie finanziell schlicht nicht die Möglichkeit haben, die Ausbildung in der schönen neunten Welt der JAR-FCL-Anforderungen zu absolvieren.

Dabei kann man in den USA für einen Bruchteil der europäischen Ausbildungskosten eine wesentlich praxisorientierte und zweckmäßigere Ausbildung zum IFR-Rating erhalten.

Was tut die deutsche Luftfahrtbürokratie angesichts dieser Tatsachen? Fördert sie den erstrebenswerten Umstand, dass sich zahlreiche Piloten in den USA auf einen Level fortbilden können, der ihnen in der EU per Kostenbarriere versperrt bleiben würde mittels einfacher und unbürokratischer Umschreibung ?

Weit gefehlt: Man stellt einem Piloten, der sein FAA IFR-Rating hierzulande nutzen möchte (macht immerhin 75% der weltweiten Lizenzen aus, also sicher keine Randerscheinung!), reichlich bürokratische Hürden in den Weg.

Der Effekt: Unzählige Piloten, die sich liebendgern in den USA weiterbilden würden, was der Sicherheit und dem allgemeinen Standard der AL in Deutschland zwei-

fellos zuträglich wäre, machen von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch.

Die Folge: Nur 4% der in Deutschland lizenzierten Privatpiloten verfügen über ein Instrumentenflugrating. In den USA sind es über 40%! Deutsche Piloten sind im Gegensatz zu ihren US-Kollegen nicht selten bedauerenswerte Amateure! Generationen deutscher PPL-Piloten werden von nicht IFR-gerateten Fluglehrern ausgebildet, der Instrumentenflug bleibt esoterische Spielwiese zahlenverrückter Spinner, und zahllose Flüge enden tödlich bei schlechtem Wetter im Gelände, weil weder Crew noch Flugzeug für den Instrumentenflug ausgebildet oder ausgerüstet sind.

Wir fordern daher: Einfache und überschaubare Anerkennung eines US-IFR-Ratings in Deutschland. Wenn Piloten sich aus eigenem Antrieb auf ein wesentlich professionelleres Level hin fortbilden, muss die hiesige Genehmigungsbehörde diesen Umstand fördern, nicht behindern.

Es ist nichts dagegen zu sagen, für die Ausstellung oder Anerkennung einer JAA-Lizenz aufgrund eines FAA-Ratings einen Checkflug absolvieren zu müssen. Wer davor Angst hat, sollte auch nicht nach IFR fliegen.

Die Forderung des LBA aber, für die Anerkennung einer FAA-Lizenz verschiedene Fächer aus dem JAA-Theoriecatalog zu schreiben, ist weltfremd. Ein in den USA ausgebildeter IFR-Pilot, zumal wenn er ohnehin über einen deutschen PPL verfügt, kann sich nach einer kurzen Einweisung problemlos im EU-Luftraum bewegen. Dass man dies beim LBA im Grunde genauso sieht, zeigt die Tatsache, dass – die richtigen Company-Connections vorausgesetzt – US-Piloten mit Lehrberechtigung in EU-

Schulen sogar zukünftigen ATPL-Nachwuchs ausbilden dürfen. Fachlich ist dagegen auch nichts zu sagen, die Hindernisse, die man dem Otto-Normalpiloten dabei allerdings in den Weg stellt, sind reiner Protektionismus – auf Kosten der Sicherheit.

Sicher, diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen: Endlich flächige Außenlande-erlaubnisse für Hubschrauber und Flächenflugzeuge (Einverständnis des Grundstückseigentümers genügt), Wetter- und Flugberatung aus einer Hand am Telefon und die Aufgabe jener bizarren Sondervorschriften für Nacht-VFR, nach denen NVFR als „pseudo IFR“ behandelt wird, wären weitere Beispiele.

Die angeführten fünf Punkte würden die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland aber schon einen erheblichen Schritt weiter bringen und unser Land, das reich an Luftfahrttradition und Luftfahrtbegeisterung ist, zumindest auf eine Stufe stellen mit Skandinavien oder Frankreich.

Es gilt den allmählichen Schwund von GA-Piloten auch in Europa zu stoppen. Die vorgeschlagenen fünf Maßnahmen kosten keinen Euro und würden uns doch auf diesem Weg einen erheblichen Schritt weiter bringen.

Fragen Sie doch bei nächster Gelegenheit einfach einmal Ihren Bundestagsabgeordneten, was er zur Umsetzung dieser fünf einfachen Forderungen zu tun gedenkt.

 Jan.Brill@pilotundflugzeug.de

Castrol® Aviator ist das Ergebnis aus unserer fast 100-jährigen Erfahrung mit Luftfahrtschmierstoffen. Auch für Ihre Kolbenmotor-Maschine ist das richtige Motorenöl dabei.

Castrol® Aviator bewährt sich immer wieder unter schwierigsten Bedingungen beim Kunstflug.

Castrol® Aviator garantiert zuverlässig die Leistungsfähigkeit Ihres Motors – damit Sie sich ganz auf das Fliegen konzentrieren können.

Weitere Informationen erhalten

Sie gerne unter:

E-mail Angelika.Ress@de.bp.com

Telefon +49 40 6395-3344

Telefax +49 40 6395-4716

Internet www.airbp.com



Michael Goulian
in der
Castrol Aviator
CAP 232

Castrol® Aviator

überall erhältlich bei



Ihre Leidenschaft
ist das Fliegen –
unsere das Öl.

Castrol

Aviator

Liquid Engineering for Aircraft