

05/10

TANKKOSH 2010:

Probleme der AL für ein Wochenende vergessen

*Mit der AOPA-Rundmail noch schneller wissen, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht!
Kostenloses Abonnement unter www.aopa.de*

Stärker vertreten!

Rheinland-Pfalz
und der Kunstflug

Breite Unterstützung
für Fürstenfeldbruck

Fliegerisch fit!

Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach

BZF-Sprechfunkrefresher
in Egelsbach

Besser informiert!

FIS-Workshop
in Langen

10.000 Stunden UL
im LFV Mainz

Dr. med. Claus-Dieter Zink, der Gründer von JAR-Contra, ist tot

Er verstarb an den Folgen seiner schweren Krankheit

Er hatte JAR-Contra im Jahr 2003 mit einigen anderen Fliegern als Bürgerinitiative gegründet. Nachdem er nach Einführung der JAR-FCL in eigener Sache erfahren musste, dass die Bürokratie und manche Fliegerärzte ohne medizinisch begründete Regelungen Flieger mit unnötigen Gutachten überzogen und für untauglich erklärten, ging er, zusammen mit Gleichgesinnten, unerschrocken dagegen an.

Er hatte zunächst durch ein Internetforum die Bewegung JAR-Contra ins Leben gerufen. Diese zeichnete deutlich und mit konkreter Namensnennung die Missstände auf. Er ist unbeirrt und entschlossen gegen die vorgegangen, die in Bürgern und Patienten nur Unterebene und Geldbringer gesehen haben.

Anlass zur Gründung waren die teilweise über die Formulierungen des englischsprachigen Originaltextes hinausgehenden Tauglichkeitsanforderungen, die nach JAR-Contra den Kriterien für Kampf- und Berufspiloten nahe kämen. JAR-Contra sah darin eine unnötige und unbegründete Einschränkung der Allgemeinen Luftfahrt. Das LBA und die Politik konnte schließlich die Proteste nicht mehr ignorieren. 2007 beschloss der Bundesrat dann auf Druck von

JAR-Contra und der AOPA Erleichterungen im Bereich der Tauglichkeitszeugnisse für Privatpiloten.

Die von der AOPA angeprangerte Initiative gegen die in § 7 Luftsicherheitsgesetz von Privatpiloten verlangte Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) wurde von JAR-Contra ebenfalls aufgegriffen und weiterverbreitet. Im Rahmen dieser ZÜP-Überprüfung sind kriminalpolizeiliche und geheimdienstliche Anfragen an die entsprechenden Behörden sowie an den gegenwärtigen Arbeitgeber vorgesehen. Im Gegensatz zur Argumentation der Bundesregierung hatten die AOPA und JAR-Contra einen Verstoß gegen die Grundrechte gesehen, jedoch keinen Gewinn für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland.

Er war ein Kämpfer, ohne es sein zu wollen. Er war bescheiden und wollte seine Arbeit im besten Sinne überflüssig machen.

Er war zuvor bekannt geworden mit einem Kalender und wunderschönen Fotografien über den Segelflug, die ihn weit über die Grenzen Deutschlands bekannt machten. Seine Bilder waren auf Messen begehrt und schmückten viele Fliegerwohnungen.

Sibylle Glässing-Deiss

Die Haltung der General Aviation zum 8,33 kHz Frequenzabstand im unteren Luftraum

Den Airlines ist die angedachte vertikale Ausdehnung der Lufträume, in denen 8,33 kHz Funkgeräte vorgeschrieben sind, recht gleichgültig, da sie ihre Airbusse und Boeings schon für den Flugbetrieb oberhalb von Flugfläche 245 entsprechend ausgerüstet haben, in diesen großen Höhen ist der reduzierte Frequenzabstand schon seit Jahren vorgeschrieben.

Aber was soll die Allgemeine Luftfahrt schon von der sogenannten 8,33 Vertical Extension (8,33VEX) halten, der Verpflichtung Funkgeräte mit dem Frequenzabstand von 8,33 kHz in alle Luftfahrzeuge auch im unteren Luftraum einzurüsten?

Die gesamte General Aviation, die im unteren Luftraum operiert, ist betroffen: Kolbenflugzeuge, Segelflugzeuge, Ultraleichte, Hubschrauber, Ballons und Flugplatzbetreiber. In tausenden dieser Flugzeuge müssen alle fest eingebauten, aber auch alle tragbaren Funkgeräte für Kosten von mehreren hundert Millionen Euro ersetzt werden.

Die Kosten entfallen auf neue Geräte, deren Installation, die Zertifizierung und letztlich auch auf Stillstandszeiten der Flugzeuge in den Werften.

Die Betreiber von Flugzeugen in der Allgemeinen Luftfahrt sind keinesfalls technikfeindlich und investieren grundsätzlich sehr gerne in neues elektronisches Spielzeug in ihren Flugzeugen, wenn diese Avionik denn auch einen Nutzen bringt. Deshalb ist es gänzlich falsch zu behaupten, wie dies einige Kritiker gerne tun, dass die AL grundsätzlich jeder neuen Technik gegenüber ablehnend eingestellt wäre.

Solche Behauptungen lassen sich an zwei Beispielen widerlegen: Obwohl es keine Verpflichtung zur Einrüstung von GPS gibt, liegt die Ausrüstungsquote der AL bei annähernd 100%, einfach weil diese Geräte nützlich sind und das Kosten/Nutzen-Verhältnis überlegend. Das gleiche gilt für viele Segelflieger, die in das nicht-vorgeschriebene und unzertifizierte Kollisionsschutzsystem „FLARM“

investiert haben, das den lang ersehnten Schutz vor Kollisionen zu niedrigen Kosten ermöglicht.

Aber was für einen operativen Nutzen bringen 8,33 Funkgeräte für einen AL-Piloten? Ganz klar, es gibt keinen Mehrwert. Studien des SESAR-Flugsicherungsprojektes belegen es eindeutig, dass die AL die einzige Gruppe unter den Luftraumnutzern ist, die für ihre Investitionen in neue vorgeschriebene Avionik wie Mode S Transponder und 8,33 Funkgeräte keinen entsprechenden Vorteil erhält. Aber gibt es wenigstens eine gute und verständliche Begründung dafür, dass sich 8,33VEX nicht vermeiden lässt? Wir glauben immer noch nicht daran. Verschiedene Studien versuchen 8,33VEX zu rechtfertigen, bauen dabei aber auf Grundannahmen auf wie: „Die Verdoppelung des Luftverkehrs verlangt auch eine Verdoppelung der Frequenzuteilungen, so dass innerhalb des begrenzten Luftfahrtbandes der Frequenzabstand weiter reduziert werden muss.“ Diese Begründung ist einfach zu simpel um überzeugend zu wirken.

Die Flugsicherungssektoren in Europa sind bereits sehr klein und können nicht weiter schrumpfen. Ein grundsätzliches Aufräumen der Frequenzvergabe wurde nie durchgeführt, das Potential von digitalen Datenlinks zur Reduzierung des Sprechfunkverkehrs unterschätzt. Wir glauben vielmehr, dass die Frequenzknappheit vor allem eine Konsequenz der heutigen Frequenzverwaltung ist, die bei weitem nicht effizient durchgeführt wird.

Um 8,33VEX zu vermeiden haben wir schon immer empfohlen, in Europa endlich eine zentrale Frequenz-Managementstelle einzurichten. Dies hat auch die NATO sehr erfolgreich getan, um die chronische Frequenzknappheit früherer Jahrzehnte im militärischen Frequenzband zu überwinden.

Unsere Empfehlung fand weite Unterstützung, auch bei der Europäischen Kommission, aber leider nicht die Unterstützung von Deutschland, Frankreich und Großbritannien, die Frequenzvergabe offenbar als eine Frage der nationalen Sicherheit und Souveränität betrachten, die nicht an eine europäische Stelle delegiert werden darf.

Folglich wird das ineffiziente Frequenztauschgeschäft fortgeführt werden wie bislang: Nationale Frequenzmanager werden sich mehrmals pro Jahr treffen um ihre Frequenzen über internationale Grenzen hinweg auszutauschen.

Ein Blick über den Atlantik zeigt, dass in den USA der 8,33 kHz Frequenzabstand nicht eingeführt wird, obwohl die Dichte der Frequenzuteilungen in vielen Regionen wie Florida, dem Nord-Osten und Kalifornien sicherlich nicht niedriger ist als in Zentraleuropa. Wird die Investition in 8,33 kHz Radios wenigstens eine gute Investitionssicherheit bringen? Nein.

Digitale Funkgeräte sind bereits in der Entwicklung, wir erwarten ihre Betriebseinführung in etwa 10-20 Jahren, mit der Notwendigkeit für neue Investitionen. Leider gibt es noch keinen verbindlichen Standard für diese digitalen Funkgeräte, sonst hätte man schon jetzt kombinierte Funkgeräte ordern können, in die sowohl 8,33 kHz als auch digitale Technik integriert ist.

Unsere Empfehlung an Flugzeugbetreiber ist, sobald sie neue Avionik in Erwägung ziehen, ihre alten 25 kHz Radios durch 8,33 kHz Radios zu ersetzen. Auch integrierte GPS/COM/NAV-Geräte sind eine gute Lösung die oftmals ein sehr viel besseres Kosten/Nutzen-Verhältnis bieten als eine Kombination von Einzelkomponenten.

Unsere abschließende Frage an die nationalen und europäischen Behörden lautet: Wenn in der nahen Zukunft der europäische Luftraum flexibel über nationale Grenzen hinweg geplant wird um eine größere Effizienz der Luftraumnutzung zu erzielen, warum ist dann ein gesamteuropäischer Ansatz nicht auch im Bereich des Frequenzmanagements möglich?

Dr. Michael Erb

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht, Haltergemeinschaften, Strafverfahren, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:
www.ajs-luftrecht.de

Internet: www.ajs-luftrecht.de phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



FLORIDA FLYERS
FLORIDA FLYERS FLIGHT SCHOOL, INC.

Flying at its finest

Die deutsche Flugschule in den USA (Florida)

FAR Part 141 zertifiziert
Wir bieten sowohl Part 141 als auch Part 61 Kurse für alle Ausbildungen

WAS RUNDUM JETZT! SORGLOS!

NFA
National Flight Attendants Association

US-PPL * US-Instrument Rating * US-Commercial Pilot
US-Multiengine Rating * US-CFI * Instrument Refresher uvm.

Diese Vorteile sollten Sie nutzen:

- Unser Rundum-Sorglos-Service
- Gepflegte und saubere Flugzeuge
- Moderne Cockpits / Garmin 1000
- Fliegen rund um die Uhr
- Stabiles Flugwetter
- Keine Lande- oder Streckengebühren

Florida Flyers European US Flight School, Inc. | Casa Cora Way, Suite 100 | Saint Augustine, FL 32095 USA
Telefon +1 (904) 209-3505 | Fax +1 (904) 209-3506 | E-Mail contact@florida-flyers.com

www.FLORIDA-FLYERS.com