

GendAiR kingen NEWS



Viele Wege führen zum Flugplatz

Die neue Beschilderung
zum und am Flugplatz

IFR-Ausbildung

Die neuen Regelungen
erleichtern die Ausbildung

„Lady Victoria“ im neuen Kleid

Wie unsere Cessna 172
D-EELV außen und innen
erneuert wurde



Die neuen Lizenzen

Die neue EU-Verordnung
ist in Kraft getreten

Mit der Skiausrüstung in die Luft

Ein Skiausflug in die
Hohe Tatra

Samstag, 9.5.2015 SIM-Day in EDMQ

Erleben Sie semiprofessionelle PC-Flugsimulatoren

Hiermit möchten wir Sie ganz herzlich zum ersten Flugsimulatortag, den SIM-Day, am **Samstag 9.Mai 2015, 9.00 – 22.00 Uhr** im Hangar 1, Flugplatz Genderkingen, einladen.

Willkommen sind Piloten, die ihr Können erweitern wollen, aber auch Kinder und Partner, die einen ersten Eindruck vom Steuern eines Flugzeugs bekommen wollen.

Die Simulatoren sind von 9.00 bis 22.00 Uhr verfügbar und können über das Reservierungssystem des Vereins kostenlos gebucht werden. Die Simulatoren werden von erfahrenen Fluglehrern, Piloten und einem Simulator-Profi betreut. Bitte buchen Sie maximal 2h-Blöcke und stellen Sie sicher, dass Sie auch pünktlich zu Ihrem Termin erscheinen. Bei der Buchung bitte im Textfeld eintragen, für welches Paket Sie sich interessieren.

Simulator 1: Cessna 182 G1000

- ▶ Original Cessna Zelle mit Steuerung
- ▶ G1000 Cockpit
- ▶ Backup Instrumentierung
- ▶ GFC 700 Autopilot

Angebote Pakete

- ▶ G1000 Einsteiger
- ▶ G1000 Advanced
- ▶ IFR Procedure Training
- ▶ Fun Flying



Simulator 3: Helitrainer

- ▶ Beamer
- ▶ Stick, Pitch, Power, Pedale

Angebote Pakete

- ▶ Fun Flying



Simulator 2: DA42 G1000

- ▶ G1000 Cockpit
- ▶ Joystick
- ▶ GFC 700 Autopilot

Angebote Pakete

- ▶ G1000 Einsteiger
- ▶ G1000 Advanced
- ▶ IFR Procedure Training
- ▶ Fun Flying



Mehr Infos bekommen Sie von hans-jochen@kavasch.de oder unter <http://www.flyself.de/>
Einen ganz herzlichen Dank an Alexander Harbauer von Flyself.de!

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Richard Freimuth, Michael Crusius und Andreas Steinle . . . 4

Unsere neuen Flugplatzschilder 5



Neue Horizonte

Erleichterungen in der IFR-Ausbildung 6

Verjüngungskur der „Lady Victoria“ 10



Unsere neuen Fluglizenzen 12

Skiausflug

Familien-Kurztrip in die Hohe Tatra 16



Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehman, Renate Lehman, Monika Löffler, Richard Freimuth, Michael Crusius, Andreas Steinle, Hans Kavasch, Wolfgang Erben
Fotos: Marc Ulm, Matthias Obermayer, Georg Lehman, Renate Lehman, Monika Löffler, Thomas Seel, Martin Strobl, Maria Kollia, Bianca Rieter, Therme Bad Wörishofen, Wilfried von Rath, Matthias Haase und Michael Rehmet, Photo-Disc
Titelfotos: Herzlich bedanken möchten wir uns bei Marc Ulm, von dem auch das Titelfoto der GendAIRkingerNews stammt [Marc Ulm Photography - www.facebook.com/ulmphoto] **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehman [Atelier Georg Lehman, Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderingken. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehman: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



Liebe Leser und Freunde
des Flugplatzes Donauwörth-
Genderingken!

Der Frühling ist gekommen und unsere Flugzeuge sind wieder fit für die neue Flugzeit. Wie in dieser Ausgabe der GendAIRkinger News berichtet wird, wurden bei unserer seit vielen Jahren bewährten Cessna D-EELV „Lady Victoria“ diesmal nicht nur die üblichen und vorgeschriebenen Kontrollen und Wartungsmaßnahmen durchgeführt, sondern sie wurde innen und außen umfassend verjüngt. Damit hat sie es auch erstmals auf die Titelseite unserer Vereinszeitung geschafft. Am Boden hat es ebenfalls etliche Veränderungen und Neuerungen in der näheren und weiteren Umgebung unseres Flugplatzes gegeben. In diesem Heft wird berichtet, was in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden zum Thema Beschilderung erreicht werden konnte. Wie auf viele Bereiche wirken sich neue europäische Verordnungen und Gesetze auch auf die Pilotenausbildung aus. Rolf Drescher gibt einen Überblick darüber, wie man die verschiedenen Motorfluglizenzen erwerben und was man

mit ihnen anfangen kann. Hans Kavasch beweist in seinem Bericht über seine Schulung zum „Multi-Engine Pilot Instrument Rating“ (MEP IR), dass europäische Verordnungen durchaus auch einmal zu weniger Bürokratie und zu mehr Praxisnähe führen können. Er ist wohl einer der ersten Piloten, der die „Competence Based IFR-Ausbildung“ erfolgreich abgeschlossen hat.

Neben so viel Theorie soll auch in diesem Heft ein kleiner Flugbericht nicht fehlen. Diesmal schildert Wolfgang Erben, wie man mit dem Flugzeug zum Skifahren in die Hohe Tatra fliegen kann.

Außerdem stellen sich wieder 3 neue Mitglieder vor, denn erfreulicherweise hält der Zustrom an Mitgliedern in unseren Verein weiterhin an.

Ich hoffe also, dass wieder für jeden Geschmack etwas dabei ist, und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der GendAIRkinger News sowie uns allen allzeit glückliche Landungen

Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern herzlich

Zum 85. Geburtstag
Helmut-Georg Stockert am 18.06.15
Rudolf Grenzbach am 08.07.15

Zum 75. Geburtstag
Peter Leich am 17.05.15

Zum 70. Geburtstag
Dr. Helmut Gerdese am 19.04.15

Zum 65. Geburtstag
Gerhard Kalterherberg am 17.05.15

Zum 60. Geburtstag
Günther J. Löffler am 26.04.15
Hubert Müller am 01.05.15

Zum 50. Geburtstag
Daniel Schwenzel am 19.07.15

Simone und Wilfried von Rath zum Nachwuchs,
Hans Kavasch zum MEP-IR und
Marc Ulm zum PPL(A)

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo liebe Fliegerkameraden und –innen,

nachdem der Herr Präsident mir mit beharrlicher Freundlichkeit in Sachen „Vorstellung“ auf den Pelz rückt, möchte ich mich nun auch als neues Mitglied vorstellen. Flugzeuge und die Fliegerei waren seit meiner Jugend „was ich machen will“, nachweisbar mit FlugRevue ab Dezember 1974 (irgendwo auf dem Dachboden), und dem Traum, Jets zu fliegen (na klar, als Testpilot) und das Ganze selbstverständlich auch zu studieren. Die erste Hälfte verhinderte das Augenlicht, aber wenigstens ein Luft- und Raumfahrt-Studium wurde es. Mein Berufseinstieg führte mich dann zu DASA/MBB in Ottobrunn und der Hubschrauberei blieb ich zwölf Jahre lang bis Eurocopter in Donauwörth treu. Es folgten acht Jahre bei der großen Mutter EADS, zwei bei Bombardier Transportation und weitere zwei in der Selbständigkeit in diversen Mandaten. Derweil bin ich wieder in DON gelandet, und zwar beim Logistikdienstleister für Airbus Helicopters. Dem Verein war ich zum Dezember beigetreten, nachdem ich in Grossenhain zunächst mit unerschrockenen Fluglehrern/-in und dann alleine Dellen in die Wiese gelandet hatte, dies auf einer sechzig Jahre alten PA18. Der Wechsel auf die Aquila wurde durch das Wetter noch verzögert, aber inzwischen kamen da auch schon ein paar Schulstunden zusammen und der Schein rückt langsam näher. (@ Vorstand: Ob der intensiven Nutzung der Aquila und des steigenden Schülerandrangs würde ich mir eine zweite, baugleiche Aquila wünschen, damit auch Anfänger wie ich auf dem gewohnten und günstigen Flieger Erfahrung sammeln und auch mal weiter weg können.) Der aufmerksame Leser wird kurz im Kopf mitgerechnet haben – ja, es gab vier Jahrzehnte gute (Geld, Familie, Hausbau) und schlechte (Trägheit) Gründe, den Schein nicht zu machen. Entscheidend ist aber, es endlich zu tun und ich werde einer bestimmten Person den entscheidenden Schubser niemals vergessen. Auch wenn es manchmal nicht so aussieht (sorry, Christoph, Jürgen, Rolf) fühle ich mich in der Luft irgendwie „komplett“ und ich denke, viele von Euch kennen das Gefühl. Auf jeden Fall freue ich mich, bei Euch zu sein – und bedanke mich für die überaus freundliche Aufnahme!

Richard Freimuth



Liebe Fliegerkollegen,

ich war von Flugzeugen fasziniert, seit ich mich erinnern kann. Meine ersten Flugerfahrungen sammelte ich mit Hängegleitern gegen Ende der 80er Jahre. Doch das war mir bald zu umständlich. Ein kurzes Intermezzo in einem Segelfliegerverein 1991 hat mir schnell gezeigt, dass die Ausbildung dort für mich zu lange dauert. Es sollten noch ein paar Jahre vergehen, bis ich endlich erkannte, was meine Bestimmung ist. Als ich 1999 während einer Motorradtour UL-Flugzeuge im fränkischen Waizenhofen entdeckte, machte ich dort umgehend die UL-Lizenz und ein Jahr später die Lehrberechtigung. Der Fliegervirus hatte mich komplett angesteckt und ich war jede freie Minute in der Luft. 2004 kam dann der PPL dazu und 2008 wollte ich es mit 42 Jahren nochmal wissen: Es folgte die ATPL-Ausbildung in Nürnberg. In den vergangenen 15 Jahren habe ich so etwa 2.000 Std. gesammelt. Beruflich bin ich im Kommunikationsbereich bei Audi in Ingolstadt tätig. Ich wohne mit meiner Frau Gabriella und Flughund Aisha in Egweil. Wir haben dort den Flugplatz EDNJ sozusagen vor der Haustür. Mit der WT9 Dynamic sind wir oft on Tour. Aber für längere und komfortablere Reisen fehlte das richtige Fluggerät. Und das genau war der Grund, wieso ich jetzt auch bei der MDG gelandet bin: Mit DA 40 und 42 stehen im Verein zwei moderne und attraktive Reiseflugzeuge zu Verfügung, die offenbar nicht nur auf mich große Anziehung ausüben. Vom ersten Kontakt an wurde ich bisher in der MDG außerordentlich freundlich und offen aufgenommen. Herzlichen Dank an dieser Stelle an die Vorstandsmitglieder und Vereinskollegen, die meine zahlreichen Fragen umfassend beantwortet haben!

Michael Crusius

Wir freuen uns auf die erste Flugsaison in Genderkingen mit interessanten neuen Kontakten und nicht zuletzt auf so manch leckeres Gericht nach der Landung im Volare.

Hallo liebe Fliegerkameraden,

mein Name ist **Andreas Steinle**, ich bin 33 Jahre alt und stamme gebürtig aus Dillingen an der Donau. Aus beruflichen Gründen wohne ich nun seit mehr als vier Jahren in Meitingen. Die Fliegerei beschäftigt mich schon seit der frühen Jugend, in der ich das Modellfliegen begonnen habe. Nach Ausprobieren sämtlicher Sparten von ferngesteuertem Segelflug, Motorflug, Hubschraubern und diversen Eigenbauten, ist für mich das manntragende Fliegen eine neue Herausforderung, die ich mit großer Begeisterung angehe. Beruflich habe ich zunächst eine Ausbildung zum Werkzeugmacher absolviert, anschließend Maschinenbau /Luft- und Raumfahrttechnik studiert und arbeite nun als Entwicklungsingenieur bei SGL in Meitingen. Dort beschäftige ich mich mit der Herstellung von Bauteilen aus Verbundwerkstoffen. Ich freue mich, dass ich nach der Kontaktaufnahme sofort eingeladen und sehr herzlich im Verein aufgenommen wurde. Positiv überrascht haben mich, neben der guten Organisation im Verein, im MDG auf viele nette Leute zu treffen, die hier mit Herzblut engagiert und sehr offen gegenüber Neumitgliedern sind. Seit Anfang des Jahres befinde ich mich mitten in der UL-Ausbildung. Die Möglichkeit hinterher nicht nur zu nahegelegenen Zielen zu fliegen, sondern auch entferntere Ziele anzusteuern, wecken meinen persönlichen Ehrgeiz bei der Erlangung des Flugscheins.

Ich freue mich daher auf die weitere Zeit im Verein mit vielen gemeinsamen Erlebnisse und interessanten Kontakten.



Aufmerksame Besucher unseres Flugplatzes werden es schon bemerkt haben: unser Flugplatz ist jetzt besser „beschildert“.

Nach diesen Verbesserungen wurde ein neuer Versuch gestartet, Flugplatz-Wegweiser an den



Unsere neuen Flugplatzschilder

Begonnen hat unsere Schilderaktion damit, dass über die letzten Jahre direkt an der Einfahrt zur Flugplatzstraße „Forstmahd“ ein kleiner „Schilderwald“ entstanden war, der den zuständigen Stellen zunehmend missfiel.

Daher gab es Anfang 2014 einen Ortstermin mit dem Landratsamt, der Gemeinde Ganderkingen und der Polizei, bei dem wir zusammen mit unserem Flugplatzwirt erreichen konnten, dass zumindest ein deutlich sichtbares Hinweisschild aufgestellt wurde. So definierte und installierte das Landratsamt Donau-Ries zusammen mit der Gemeinde Ganderkingen das vorschriftsmäßige braune Hinweiszeichen „Flugplatzrestaurant“. Man kann nun schon von weitem erkennen, dass unser Flugplatz „eine Pizzeria mit angeschlossener Landebahn“ geworden ist.

Außerdem unterstützte uns die Gemeinde Ganderkingen bei der Errichtung einer Informationstafel, die auf unsere Motorflugsportgruppe, das Flugplatzrestaurant „Volare“ und den Aero-Service Donauwörth hinweist.

Bundesstraßen 2 und 16 genehmigt zu bekommen. Schließlich hat unser mittlerweile fast 50 Jahre alter Flugplatz durchaus eine regionale Bedeutung, war aber im Gegensatz zu allen anderen – teilweise viel kleineren – Flugplätzen der weiteren Umgebung auf keinem einzigen Wegweiser zu finden. Ortsfremde Besucher – auch Behördenvertreter – mussten oft per Handy zum Flugplatz gelotst werden.

Obwohl u.a. die Stadt Donauwörth und die Gemeinde Ganderkingen dieses Vorhaben unterstützten, bedurfte es schwieriger und langwieriger Verhandlungen mit übergeordneten Behörden, bis Anfang 2015 dank der tatkräftigen Unterstützung durch das Luftamt Süd Flugplatz-Wegweiser an den Abzweigungen von den Bundesstraßen 2 und 16 aufgestellt wurden. Damit ist nun endlich auch die Auflage unserer Betriebsgenehmigung vom 04.02.2011 umgesetzt worden, nach der durch geeignete Beschilderung „ein rasches Auffinden des Sonderlandeplatzes durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet“ sein muss.“



Oben: alter Schilderbaum und neues Schild. Unten: Abzweigung von B2 aus Norden und Süden

Schließlich wurden in der Betriebsgenehmigung von 2011 auch Gefahrenschilder an den östlich und westlich der Landebahn verlaufenden Wegen gefordert. Unterstützt von der Gemeinde Ganderkingen stehen an diesen Stellen nun die 5 vom Luftamt geforderten Gefahrenschilder mit dem Zusatz „Halt bei Flugbetrieb“. Das Foto unten zeigt, wie wichtig diese Aufforderung ist, denn aufgrund unserer doch nicht allzu langen Landebahn müssen zumindest schnellere Flugzeuge gleich nach der Landebahnschwelle aufsetzen und überfliegen somit sehr tief die unmittelbar vor der Landebahn quer verlaufenden Wege.

Matthias Obermayer



Foto: Matthias Obermayer, Grafik: Schild: Georg Lehnmacher

Neue

Horizo

Seit einigen Monaten gibt es eine Reihe von Erleichterungen beim Erwerb des Instrument Ratings. 30% weniger Theoriestoff, eine um 10 Stunden reduzierte Praxisausbildung und die Möglichkeit den Großteil der Ausbildung auf dem Vereinsflugzeug mit einem freien Fluglehrer vor Ort durchzuführen, machen den Einstieg deutlich leichter. Hans-Jochen Kavasch hat als einer der ersten in Europa seine Ausbildung zum Instrument Rating nach neuen Regeln abgeschlossen und berichtet von seinen Erfahrungen.

In 5 Monaten zum Multi Engine Instrument Rating

Viele Jahre hatte ich gewartet. Viele Ordner Theorie, tausende von Theoriefragen, monatelange Praxisausbildung zusammen mit hohen Ausbildungskosten schienen unüberwindbare Hürden für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung. Meine Hoffnung war der neue „einfachere“ IFR Schein, der ja seit Jahren diskutiert wurde, aber einfach nicht kommen wollte.

Auch ein Flugzeug, dem man guten Gewissens sein Leben auch in wirklich schlechtem Wetter anvertrauen konnte, war nicht greifbar.

Zumindest das Flugzeugthema wurde 2013 mehr als zufriedenstellend gelöst. Mit der Beschaffung unser D-GDON, einer DA42, wurden die Wünsche auch anspruchsvoller IFR Piloten erfüllt: Enteisung G1000, Turbolader, Sauerstoff und große Reichweite

Im Frühjahr 2014 war es dann soweit. Das neue „competency based instrument rating“ wurde Realität. Nur das LBA hatte es nicht sonderlich eilig mit der Umsetzung in ein deutsches Gesetz. Als die österreichische Austro Control im Herbst 2014 die neue EASA Regelung zum Gesetz umgewandelt hatte, gab es kein Halten mehr. „Jetzt geht es los! Dann halt in Österreich“, dachte ich mir. Die EU macht's möglich! (Anmerkung: Mittlerweile hat das LBA nachgezogen und eine Ausbildung nach neuen Regeln ist auch in Deutschland möglich)

So saß ich dann im Oktober 2014 vor 2400 Fragen in sieben Fächern an meinem Schreibtisch. Verdammst lange her, dass ich das letzte Mal im größeren Umfang etwas Theoretisches gelernt hatte. Das Studium lag über 20 Jahre zurück. Die erste Hürde war also, erstmal wieder zu lernen wie man lernt. Fast die Hälfte der Fragen gehören zum Fach „Flugwetter“. Mir wurde bewusst, dass ich als VFR Pilot dem Wetter immer nur ausgewichen bin. Als IFR Pilot



Ausbildung im DA42 Simulator



nte

in spe werde ich aber durch das Wetter fliegen. Man muss also lernen, wann sich Eis bildet, in welche Wetterlagen man besser nicht einfliegt oder mit welchen Arten von Niederschlägen man bei unterschiedlichen Wetterlagen zu rechnen hat. Im zweitgrößten Fach „Funknavigation“ geht es größtenteils um eigentlich bekannten Stoff. Aber auch wenn mir die Funktion von VOR's, NDB's, GPS und Radar grundsätzlich klar war, hat es doch einige Zeit gebraucht bis die zugehörigen Frequenzen, Reichweiten und Rechenformeln wieder parat waren.

Im Fach „menschliches Leistungsvermögen“ beschäftigt man sich mit dem Gleichgewichtssinn, den Einfluss von Sauerstoffmangel und optischen Täuschungen. Eine besondere Herausforderung sind hier zahlreiche englische Spezialbegriffe, denn das ganze Lernmaterial ist auf Englisch. Manchmal hatte ich den Eindruck mehr Zeit in „leo.org“ als im eigentlichen Kurs-

material zu verbringen. Allgemein kann man auch sagen, dass Information im Internet (z.B. wikipedia) leichter verständlich ist, als das angebotene Unterrichtsmaterial. Für das Fach „Flugplanung“ habe ich meinen Schreibtisch leergeräumt und tagelang Linien in IFR Karten gemalt. Luftstraßen, True Course, Magnetic Course, Kraftstoffplanung. Alles an sich kein Hexenwerk, nur eben sehr umfangreich. Nach dem vierten Fach musste ich feststellen, dass der Stoff zum „Flugwetter“, den ich vier Wochen vorher gelernt hatte, schon wieder vergessen war. Ab jetzt galt es also nicht nur neuen Stoff zu lernen, sondern auch den alten aufrechtzuerhalten. Die beiden Fächer „Instrumentierung“ und „Sprechfunk“ waren nicht sonderlich umfangreich und somit schnell erledigt. Es war jetzt an der Zeit den Theoriekurs vor Ort in Innsbruck abzulegen. Ich war gespannt, wie es dem Fluglehrer gelingen würde, den Stoff aus sieben Fächern in die vorgeschriebenen acht Stunden zu quetschen. Zu meiner Überraschung war das aber gar nicht die

Intention des Kurses. Vielmehr wird einem nochmals grundsätzlich klar gemacht, dass beim „Competency based Instrument Rating“ die Verantwortung für die Planung der Ausbildung nicht bei der Flugschule, sondern beim Flugschüler liegt. Ein Großteil der praktischen Ausbildung und die komplette Theorie erfolgt nämlich ohne Unterstützung durch die Flugschule. Uns wurde eine Struktur für die Praxisausbildung vorgeschlagen und nahegelegt, möglichst viel der initialen praktischen Ausbildung auf einem Simulator zu fliegen, da hier am besten die nötigen Prozeduren geübt werden können.

Mittlerweile war es Anfang Dezember und ein möglicher Prüfungstermin kurz vor Weihnachten stand fest. In sechs der sieben Fächer fühlte ich mich einigermaßen sicher. Das Fach „Luftrecht“ in dem praktisch alles auswendig gelernt werden muss, hatte ich allerdings nur überflogen. So kam es, dass ich die Nacht im Hotel vor der Prüfung mit aufgeschlagenen Büchern im Bett verbracht habe. Sogar beim Frühstück habe ich mir noch Inhalte ins Kurzzeitgedächtnis „hochgeladen“.

Die Prüfung fand dann in den Räumen der Flugschule FlyWest in Innsbruck statt. Für jedes Fach sind eine Reihe von „multiple choice“ Fragen an einem Computer anzuklicken. Anders als erhofft, waren die verwendeten Fragen aber nur zu 70–80% identisch mit denen des vorher bekannten Fragenkatalogs. An diesem Tag war aber das Glück mit mir! Nach vier Stunden hatte ich die theoretische Prüfung bestanden. Es hat sich allerdings gezeigt, dass eine Aufteilung der Prüfung auf zwei Termine mit drei bzw. vier Fächern pro Termin deut-

lich stressfreier ist. Jedes Fach darf übrigens dreimal geschrieben werden. Man kann also entspannt zur Prüfung gehen. Durch die deutliche Reduktion des Stoffs kann man die Theorie mit etwas Engagement in 2-3 Monaten parallel zum Job durcharbeiten.

Für die praktische Ausbildung haben Reinhard Müller und ich uns zusammengeschlossen. Schließlich bekommt man auch als „Passagier“, der hinten sitzt viel von der Ausbildung mit. Noch vor Weihnachten sind wir die ersten Stunden auf unsere DA40 D-EDKY mit einem freien IFR Fluglehrer geflogen. Dabei hat sich gezeigt, dass wir sehr schnell an unsere Leistungsgrenze kamen. Fliegen, Funken, Navigieren, Anflugkarten lesen und G1000 einstellen... das muss alles erst einmal gleichzeitig beherrscht werden. Auch mit Eis, Schnee und echten IMC Bedingungen haben wir erste Bekanntschaft gemacht. Es war an der Zeit die grundlegenden IFR Prozeduren erst einmal in einem Simulator einzuüben.

Einen zugelassenen DA42 Simulator zu finden, war eine Herausforderung. Erfreulicherweise hatte Reinhard einen guten Draht zur Verkehrsfliegerschule in Berlin, die einen der beiden in Deutschland zugelassenen DA42 Simulatoren besitzt. Dort erklärte man sich bereit, uns an 6 Tagen während der Weihnachtsferien auszubilden. Die Ausbildung in Berlin war ein voller Erfolg. Ein besonders angenehmer und kompetenter Fluglehrer, der volle Fokus auf die Ausbildung, ohne Probleme mit dem Wetter und Verfügbarkeit des Flugzeugs, und das gemeinsame Lernen als Pilot und Co-Pilot ließ uns schnell vorankommen.

Anfang Januar hatten wir 20 Stunden DA42 Simulator und 10 Stunden DA40 Praxis in unseren Logbüchern. Wir waren bereit, die Ausbildung in der Flugschule zu beginnen. Unsere Wahl fiel dabei auf die Flugschule FlyWest in Innsbruck. Primäre Entscheidungskriterien waren die kompetenten Fluglehrer, der unkomplizierte Umgang und das professionelle Ambiente. Im Nachhinein hat sich allerdings gezeigt, dass Innsbruck als Startflughafen einer IFR Ausbildung im Winter durchaus seine eigenen Herausforderungen hat.

Um in die Flugschule aufgenommen zu werden bedarf es eines „entry checks“. Reinhard und ich sind dazu Ende Januar mit unserer DA42 nach Linz geflogen und wurden durch den FlyWest Ausbildungsleiter auf Herz und Nieren geprüft. Departures, intercepts, holdings, single engine approaches und missed approaches standen auf dem Programm. Erfreulicherweise war er durchaus von unseren erlernten Fähigkeiten angetan und konnte die kompletten 30 Stunden Ausbildung außerhalb der Flugschule anerkennen.

Ich hatte gehofft die verbleibenden 15 Stunden Ausbildung in der Flugschule schnell abzuspulen. Dazu war es nötig mit unserer D-GDON VFR nach Innsbruck zu fliegen, um dort mit dem Fluglehrer die Ausbildung durchzuführen. Das Zusammenfallen der Faktoren „Flugzeug verfügbar“, „VFR Flugwetter für den Flug nach Innsbruck“, „Fluglehrer verfügbar“ und „Flugschüler verfügbar“ auf einen

Tag, ist aber fast wie ein Sechser im Lotto. Nach einigen Anläufen war aber auch diese Hürde genommen. Kurzfristig hat sich dann die Möglichkeit für einen Prüfungsflug ergeben. Bei herrlichem Flugwetter habe ich am 15. März zuerst auf einer DA40 mit analoger Instrumentierung und dann auf einer DA42 mit neuen 2.0s Motoren meine beiden Prüfungsflüge (single engine und multi engine) erfolgreich in Innsbruck durchgeführt. Danach habe ich die Unterlagen aus Österreich beim LBA eingereicht und drei Wochen später ohne jegliche Probleme oder Nachfragen meine neue Lizenz erhalten.

Und nun? Ich bin jetzt 46 und fliege seitdem ich 19 bin. Das Bergfest meiner fliegerischen Karriere liegt wahrscheinlich schon hinter mir. Vor mir stehen aber vollkommen neue Möglichkeiten. Endlich kann ich das Flugzeug als planbares Verkehrsmittel einsetzen, anstatt erweiterte Kreise um Donauwörth zu drehen. In 80 Minuten kann ich bei alten Freunden in Treviso, Italien sein. 140 Minuten trennen mich von Berlin. Ein Kurzurlaub auf Korsika... kein Problem. Zieht man einen 1000NM Kreis um Donauwörth (Die D-GDON schafft bis zu 1200NM) ist man überrascht wohin man mit einer Tankfüllung kommt. Der nicht planbare Faktor „Wetter“ verliert mit dem neuen Schein auf einmal an Gewicht. Transportiert man die komplette Familie und vergleicht mit Zug oder Auto erscheinen auch die Kosten durchaus vertretbar. Die Zeit wird nun zeigen, ob innereuropäische Flüge mit der Lufthansa für mich der Vergangenheit angehören.

Bei aller Euphorie ist mir allerdings auch klar, dass es viel kontinuierliche Praxis braucht, um sicher unterwegs zu sein. Mit zwei Urlaubsflügen im Jahr kann man die nötige Kompetenz nicht aufrechterhalten.

Für alle die nun auch Lust bekommen, dem Wetter ein Schnippchen zu schlagen und die erweiterte Platzrunde um Donauwörth zu verlassen, möchte ich einen kurzen Überblick geben: Einfachster Einstieg ist das sogenannten EIR (Enroute Instrument Rating). Damit darf man unter IMC (Instruments Flight Meteorological Conditions) auf Strecke fliegen. Das Wetter am Start- und Zielflugplatz muss aber gut genug für einen VFR Start, bzw. Landung sein. In der Praxis Ausbildung beschäftigt man sich deshalb auch primär mit dem Reiseflug. 5 Stunden der 15stündigen Ausbildung können außerhalb der Flugschule geflogen werden. Die restlichen 10 Stunden müssen in einer Flugschule durchgeführt werden. Am einfachsten macht man aber gleich die kompletten 15 Stunden in der Flugschule.

Das CIR (Competency Based Instrument Rating) entspricht im Prinzip dem bisher bekannten IFR Schein. Damit darf man bei einer Sicht von 500m starten, unter IMC Bedingungen fliegen und Anflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von 60m durchführen. Den Großteil der 40stündigen Ausbildung kann man mit einem freien Fluglehrer vor Ort außerhalb einer Flugschule durchführen. Beim Einstieg in die Flugschule muss ein Eingangsscheck geflogen werden (deswegen heißt der Schein auch „competency based“). Die restlichen 10 Stunden erfolgen in der Flugschule.

Zu einem gewissen Grad können die Flugstunden auch auf Simulatoren durchgeführt werden. Will man den CIR oder EIR für mehrmotorige Flugzeuge erwerben erhöht sich die Praxisausbildung um 5 Flugstunden.

Bei beiden Flugscheinen ist die Theorie identisch. Man muss einen 80 Stunden Kurs am eigenen Computer durchklicken, Zwischentests ablegen und an einem 8 Stunden Theoriekurs in der Flugschule teilnehmen. In meiner Erfahrung reichen die 80 Stunden allerdings nicht. Man muss wohl eher mit dem doppeltem Aufwand rechnen, um gut vorbereitet in die Prüfungen zu gehen.

Der EIR lässt sich übrigens auch nachträglich einfach zum CIR „upgraden“. Die Theorie ist ja schon erledigt und bei der Praxisausbildung werden sogar Flugstunden die man mit seinem EIR geflogen ist angerechnet.

Unser Verein ist für das IFR Fliegen unglaublich gut aufgestellt. Wir haben mittlerweile Partnerschaften mit drei Flugschulen (FlyWest Innsbruck, IFR Schule Reichelsheim und VPS Verkehrsfliegerschule Berlin). In Bälde dürfen mehrere Vereinsfluglehrer als IFR Fluglehrer vor Ort in Donauwörth ausbilden. Unser IFR

Flugzeugpark (DA40, DA42 und C172) ist einfach nur ein Traum. Gerade die Kombination DA40 und DA42 mit fast identischen Cockpits ist fantastisch. Im Verein gibt es auch einige sehr erfahrene IFR Piloten, die einem gerade am Anfang mit Rat und Tat zur Seite stehen. Und sollte einem das Wetter in Donauwörth beim Rückflug einen Streich spielen, steht als Alternative mit ILS bereit.

Eine ganze Reihe von Mitgliedern hat Ihre Ausbildung zum CIR aufgenommen. Weitere Interessenten können sich gerne bei Wolfgang Erben, Reinhard Müller oder mir informieren.

Hans Kavasch

Foto: Hans Kavasch, Hintergrundbild Renate Lehnmacher



Bestanden: Prüfung in Innsbruck zusammen mit meinem IFR Coach und Fliegerfreund Franz

Lady Victoria

Das älteste Mitglied der MDG-Flugzeugflotte – die Cessna 172 D-EELV – ist seit vielen Jahren bei Piloten und Passagieren gleichermaßen beliebt. Die Piloten schätzen sie, weil sie sehr gutmütige Flugeigenschaften hat, robust und einfach zu bedienen ist und man mit ihr praktisch jeden kleinen Flugplatz sicher anfliegen kann. Die Passagiere freuen sich, dass sie viel Platz und dank der hochliegenden Tragflächen gute Sicht nach unten auf die Landschaft bietet. Außerdem ist unsere Cessna seit ihrer Umrüstung vor 10 Jahren auf ein modernes Diesel-Triebwerk vom Typ Centurion besonders sparsam

und veranlasste uns damit zur Beschaffung weiterer Flugzeuge mit Centurion-Triebwerken – der DIAMOND DA40 D-EDKY und der DA42 D-EDKY.

Aber auch an unserer mittlerweile „Lady Victoria“ genannten Dame im besten Alter gingen die Jahre natürlich nicht spurlos vorbei. Dank intensiver Nutzung mit durchschnittlich rund 300 Flugstunden pro Jahr stand der Verein 2013 vor der Entscheidung, ob die LV einen neuen (stärkeren) Motor bekommen oder ein neueres vergleichbares Flugzeug beschafft werden sollte – und mit welchem Cockpit und welchem Motor. Dazu kam, dass das Luftfahrtbun-

desamt für ältere Flugzeuge dieser Baureihe das vom Hersteller Cessna erarbeitete Korrosionsinspektionsprogramm vorschrieb.

Eine Arbeitsgruppe aus MDG-Mitgliedern führte eine gründliche Analyse mit Marktsichtung durch und kam zu folgenden Ergebnissen:

1. Das Flugzeug sollte auf jeden Fall wieder einen THIELERT-Dieselmotor bekommen – und zwar sicherheitshalber den neuen und stärkeren CENTURION 2.0 S mit 155 PS:

2. Falls die D-EELV zu einem guten Preis verkauft werden könnte, sollte eine neuere Cessna 172 (mit Dieselmotor) beschafft



werden – am besten mit einem „Glascockpit“ GARMIN 1000 wegen der Gemeinsamkeit mit unseren beiden DIAMOND-Flugzeugen und zur besseren Nutzung im IFR-Betrieb.

Da nun aber die LV hauptsächlich unser bei allen Piloten beliebtes und simples „Arbeitspferd“ ist und nur wenig IFR geflogen wird und da kaum Cessnas mit Dieselmotor angeboten werden (und dann nur mit Glascockpit), entschloss sich der Vorstand – auch auf Anraten der Fluglehrer – bei unserer „Einfach-Cessna“ mit konventionellem Cockpit zu bleiben. So bekam dann unsere „Lady Victoria“ zur Jahreswende 2013-2014 ein neues „Herz“, d.h. einen Centurion 2.0S. Gleichzeitig wurden die ersten Arbeiten des Korrosionsinspektionsprogramms durchgeführt, wobei zum Glück nur wenige Stellen repariert werden mussten, was sicherlich auch darauf zurückzuführen ist, dass unsere LV immer einen trockenen Hallenplatz hatte.

Nun hatten wir also im Frühjahr 2014 eine im Herzen verjüngte Dame, die leistungsfähiger als je zuvor war. Nur ihr Äußeres verriet, dass sie doch nicht mehr die jüngste war und dringend ein „Face Lifting“ brauchte.

So wurde nach der Sichtung mehrerer Angebote beschlossen, im Winter 2014/15 die Firma HATS in Ungarn mit einer Neulackierung und den restlichen Arbeiten im Korrosionsinspektionsprogramm zu beauftragen.

Aber auch das „Hirn“ unserer Lady Victoria – genauer gesagt der Kreiselkompass und der künstliche Horizont – waren mittlerweile reparaturbedürftig und so entschieden wir, statt eine größere Summe in die Reparatur oder den Austausch dieser schon recht alten Geräte zu investieren, mit der Installation eines Primary Flight Displays EFD1000 von ASPEN durch die Firma Avionics Service East in Schönhagen einen kleinen Schritt in Richtung „Glascockpit“ zu gehen. Da das Cock-



pit der D-EELV aber im Vergleich zu den voll integrierten Cockpits mit GARMIN 1000 unserer DIAMOND-Flugzeuge wesentlich einfacher ist, können sich VFR-Piloten, die sich nicht in die elektronische Instrumentierung einarbeiten wollen, nach wie vor auf das Fliegen mit den klassischen Rundinstrumenten beschränken. Für die anderen – insbesondere für die IFR-Piloten – bietet das EFD1000 aber eine sehr kompakte Darstellung einer Vielzahl von Daten.

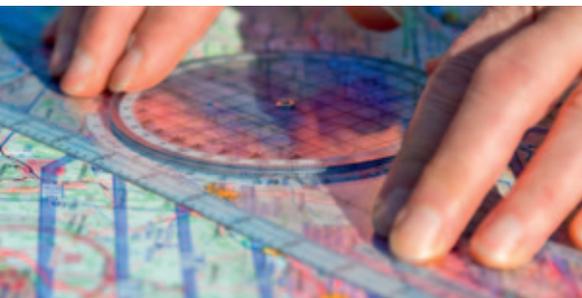
Auf diese Weise ist unsere Lady Victoria nun rundum – an „Herz, Hirn, Haut und Knochen“ – verjüngt und freut sich auf viele weitere Jahre mit zufriedenen Piloten und Passagieren.

Matthias Obermayer

Alle Fotos: Marc Ulm



Unsere neuen Fluglizenzen



Manchmal ist es einfacher, durch eine komplexe Luftraumstruktur hindurch zum Ziel zu navigieren, als durch den Paragrafendschub des Luftrechts. Rolf Drescher bringt in diesem Beitrag Klarheit in Bezug auf den „neuen“ LAPL, der für den Lizenzinhaber manches vereinfacht – aber auch weniger Möglichkeiten bietet.

Spätestens zum 09. April 2015 sind die gemeinsamen europäischen Richtlinien „zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt“ unmittelbar und direkt geltendes Recht in der Bundesrepublik Deutschland.

Die rechtliche Grundlage für unsere „neuen“ Pilotenlizenzen ist die EU-Verordnung 1178 / 2011 vom 03.11.2011, die sich wiederum auf die Verordnung 216/2008 vom 20.02.2008 bezieht.

Unsere oberste Luftfahrtbehörde, das LBA (Luftfahrt-Bundesamt) in Braunschweig, hat sich bis zum letztmöglichen Termin Zeit gelassen, um diese europäischen Richt-

linien in nationales Recht umzusetzen. Da hieraus eine gewisse „Verunsicherung“ sowohl unserer Mitglieder mit „alten“ Lizenzen als auch unserer Flugschüler und an einer Ausbildung Interessierten resultiert, wollen wir hier die wichtigsten Gesichtspunkte kurz zusammen fassen. Wir beschränken uns dabei auf die motorgetriebenen Luftfahrzeuge (also keine Segelflugzeuge).

In Zukunft wird es für nicht gewerblich tätige Motorflieger in Deutschland drei rechtlich unterschiedliche Pilotenlizenzen geben. Wir dürfen in unserem Verein für alle diese drei Lizenzen ausbilden.

Diese drei Lizenzen sind:

Lizenz für Luftsportgeräte-Führer:

Diese „UL-Lizenz“ (für Ultraleichtflugzeuge) unterliegt rein nationalem Recht. Die Europäische Union hat hierzu keinerlei Regeln erlassen.

Diese Lizenz ist am einfachsten zu erlangen; allerdings kann man zukünftig keinerlei Flugzeiten auf Luftsportgeräten mehr für die nachfolgend beschriebenen beiden europäischen Lizenzen anrechnen.

Lizenz für leichte Flugzeuge – „LAPL (A)“ = Light Aircraft Pilot Licence (Aeroplane):

Hiermit darf man im Geltungsbereich der oben zitierten EU-Verordnung (das sind die EASA-Staaten: Alle Mitglieds-

staaten der Europäischen Union, plus die Schweiz, Liechtenstein, Norwegen, Island) nicht-gewerblich Kleinflugzeuge fliegen, die in einem der genannten Staaten registriert sind. Außerhalb dieser genannten Staaten oder mit einem nicht in einem dieser Staaten registrierten Flugzeug darf man mit dem LAPL (A) nicht fliegen. Für den LAPL (A) gelten weitere Einschränkungen, wie z.B. die auf Flugzeuge mit maximal 2 Tonnen zulässigem Abfluggewicht oder die auf die Mitnahme von maximal drei Passagieren, und einige mehr (siehe weiter unten). Die größte Einschränkung des LAPL (A) ist allerdings, dass er eine rein Europäische Lizenz ist und nicht den Anforderungen der ICAO (eine UN-Unterorganisation; International Civil Aviation Organization) genügt.

Als Konsequenz darf man beispielsweise ein in Deutschland registriertes Flugzeug mit dem LAPL (A) nicht über dem Hoheitsgebiet von Südafrika oder der USA fliegen, und Südafrika oder die USA erkennen den LAPL (A) nicht als Pilotenlizenz an. Deswegen muss man eine komplett neue Ausbildung absolvieren, wenn man dort fliegen will.

Der Aufwand für den Erwerb des LAPL (A) ist ähnlich hoch wie der Aufwand zum Erwerb der vorstehend beschriebenen UL-Lizenz; die Ausbildungskosten sind allerdings höher, da die Charter-



gebühren für Flugzeuge pro Stunde doch höher sind als die Chartergebühren für Luftsportgeräte.

Der LAPL (A) wird zukünftig die „Standardlizenz“ sein, für die wir in den Vereinen ausgebildet werden. Der Umfang dieser Berechtigung dürfte für die weit überwiegende Mehrzahl der Vereinskamerad(inn)en ausreichen. Man kann mit einem LAPL (A) und einem Vereins-Flugzeug in fast ganz Kontinental-Europa fliegen.

Lizenz für Privatluftfahrzeugführer – „PPL (A)“ = Private Pilot License (Aeroplane): Hiermit darf man weltweit nicht-gewerblich Flugzeuge fliegen, die in einem der oben genannten EASA-Mitgliedsstaaten registriert sind. Es gibt keine Gewichtsbeschränkung, und man kann zum PPL (A) eine Reihe von zusätzlichen Berechtigungen erwerben.

Der PPL (A) entspricht den Anforderungen der ICAO; man darf mit ihm z.B. ein in Deutschland registriertes Luftfahrzeug in Südafrika fliegen. Um allerdings ein in Südafrika registriertes Flugzeug in Südafrika fliegen zu dürfen, bedarf es einer recht einfach und kostengünstig zu erlangenden nationalen „Validierung“ des ICAO-konformen PPL (A); das ist eine kurze (meist mündliche) Prüfung hinsichtlich nationaler Besonderheiten im Luftrecht und ein kurzer Prüfungsflug.

Der Aufwand für den Erwerb des PPL (A) ist deutlich höher als der Aufwand zum Erwerb des LAPL (A). Es gibt bei den Theoriefächern mehr zu lernen, und man hat ca. 50% mehr praktische Flugstunden zu absolvieren.

Dementsprechend sind die Ausbildungskosten auch deutlich höher. Dafür erlaubt der PPL (A) den Erwerb weiterführender Berechtigungen, wie z.B. der Lehrberechtigung (für Fluglehrer) oder der Instrumentenflugberechtigung. Diese weiterführenden Berechtigungen sind dem LAPL (A)-Inhaber versagt.

Welche Fluglizenz soll ich erwerben?

Für flugbegeisterte „Fußgänger“ (so nennen wir Flieger unsere Mitmenschen, die noch keine Pilotenlizenz haben) ist diese Frage nicht einfach zu beantworten. Eine grobe Hilfestellung mögen diese Gesichtspunkte bieten:

- Ich möchte ausschließlich allein oder höchstens zu zweit fliegen → UL
- Ich möchte nur in Deutschland oder den Nachbarländern fliegen → UL oder LAPL (A)
- Ich möchte auch mit 2 bis 3 Begleitern fliegen → LAPL (A) oder PPL (A)
- Ich möchte z.B. in den USA fliegen → PPL (A)
- Ich möchte später noch die Instrumentenflugberechtigung erwerben → PPL (A)
- Ich möchte Fluglehrer werden → PPL (A)
- Ich möchte mehrmotorige Flugzeuge fliegen → PPL (A)
- Ich möchte Berufspilot werden → PPL (A)

Wie erhalte ich meine Lizenz?

Mit dem erstmaligen Erwerb der Fluglizenz ist es nicht getan. Anders

als beim Führerschein für Autos (der ja lebenslang gilt) muss die Berechtigung zum Fliegen aufrecht erhalten werden.

Ebenfalls anders als beim Autofahren muss sich ein Pilot regelmäßig von einem darauf spezialisiertem „Fliegerarzt“ untersuchen lassen. Ohne die gültige flugmedizinische Freigabe (genannt „Medical“) darf man nicht fliegen.

Dafür muss man gewisse medizinische Voraussetzungen erfüllen. Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen

- UL-Lizenz bis maximal 120 kg Abfluggewicht (Einsitzer): Kein Medical erforderlich
- UL-Lizenz über 120 kg Abfluggewicht: Bis 39 Jahre Lebensalter alle 5 Jahre zum Fliegerarzt
- Ab 40 Jahre alle 2 Jahre zum Fliegerarzt
- LAPL (A): Bis 39 Jahre alle 5 Jahre zum Fliegerarzt
- Ab 40 Jahre alle 2 Jahre zum Fliegerarzt
- PPL (A): Bis 40 Jahre alle 5 Jahre zum Fliegerarzt
- Von 40 bis 50 Jahre alle 2 Jahre zum Fliegerarzt
- Ab 50 Jahre jährlich zum Fliegerarzt



Weiterhin müssen zum Lizenz-erhalt praktische Flugerfahrungen nachgewiesen werden (ebenfalls anders als beim Auto; man darf ja auch dann noch fahren, wenn man z.B. 10 Jahre lang nicht mehr Auto gefahren ist).

Diese Flugerfahrungen sind:

UL-Lizenz: Die Flugerfahrung aus einem LAPL (A) / PPL (A) wird angerechnet – Achtung: Dies gilt nicht (mehr) umgekehrt!!! Gefordert werden 12 Stunden in den

letzten 24 Monaten (davon 6 Stunden als steuernder Pilot), mindestens 12 Starts / Landungen, und ein Übungsflug von einer Stunde mit einem Fluglehrer.

LAPL (A): Die Klassenberechtigung wird unbefristet erteilt. In den letzten 24 Monaten vor dem beabsichtigten Flug müssen mindestens 12 Flugstunden als steuernder Pilot, mindestens 12 Starts/Landungen, und eine Auffrischungsschulung von einer Stunde mit einem Fluglehrer erbracht

sein. Das muss der Pilot selber überwachen.

PPL (A): Die Klassenberechtigung wird für 24 Monate erteilt. Während dieser Gültigkeitsdauer darf man fliegen. Zur Verlängerung benötigt man innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Klassenberechtigung 12 Flugstunden (davon 6 Stunden als steuernder Pilot), mindestens 12 Starts/Landungen, und eine Auffrischungsschulung von einer Stunde mit einem Fluglehrer.

	LAPL (A)	PPL (A)
Ausbildung: Mindeststunden Theorie	85	90
Ausbildung: Mindeststunden Praxis	30	45
Gültigkeit der Lizenz	unbefristet	unbefristet
Gültigkeit der Klassenberechtigungen	unbefristet	2 Jahre
Ausübungs-/Verlängerungsbedingung	12 Stunden 12 Starts innerhalb der letzten 24 Monate 1 Stunde Auffrischungsschulung mit FI	12 Stunden (6 als PIC) 12 Starts innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf 1 Stunde Schulungsflug mit FI
(Medical) fliegerärztliche Untersuchung	Ab 40: Alle 2 Jahre	Ab 40: Alle 2 Jahre Ab 50: Jährlich
Maximales Abfluggewicht	2.000 kg	unbegrenzt
Maximale Anzahl Personen an Bord	4 (Pilot + 3 Passagiere)	unbegrenzt
Sprachbefähigung bei Auslandsflügen notwendig	Ja	Ja
Befliegen kontrollierter Lufträume (C, D, E) Bereiche in der Nähe großer Flughäfen/in größeren Flughöhen	Ja	Ja
(ST) (BT) Schleppberechtigung f. Segelflugzeuge/Banner	Ja	Ja
(Night) Nachtflugberechtigung	Ja	Ja
Kunstflugberechtigung	Ja	Ja
(MF) Bergflugberechtigung	Ja	Ja
(CF) Testflugberechtigung	Ja	Ja
(FI) Lehrberechtigung (Fluglehrer)	Nein	Ja
(IR) Instrumenten-Flugberechtigung	Nein	Ja
(SEA) Wasserflugzeug-Berechtigung	Nein	Ja
(MEP) Mehrmotor-Berechtigung	Nein	Ja

Wie komme ich von einer Lizenz zu einer anderen Lizenz?

Naturgemäß ändern sich Wünsche, und so mancher flugbegeisterte Fußgänger entscheidet sich während seiner ersten Flugausbildung doch noch zu einer höherwertigen Lizenz um.

Oder: Nach Erhalt der ersten fliegerischen Lizenz erwachen noch weitergehende Wünsche, z.B. der Wunsch nach einer Instrumentenflugberechtigung, um etwas unabhängiger vom Wetter zu werden.

Andererseits möchte der eine oder andere „alte Hase“ vielleicht seine Lizenz auf den LAPL „downgraden“, um in den Genuss der damit verbundenen Vorteile zu kommen (statt jährlich nur alle 2 Jahre zum Fliegerarzt, 24 anstatt 12 Monate Zeit, um die 12 „Pflichtstunden“ zu erfüllen).

Der Weg vom UL-Schein zur Europakonformen Lizenz (LAPL [A] oder PPL [A]) ist so etwas wie eine rückwärts gerichtete Einbahnstraße.

Wer zunächst die UL-Lizenz erwirbt, hat bei einer geplanten Erweiterung auf den LAPL (A) oder den PPL (A) keine Vorteile mehr. Es wird weder die theoretische, noch die praktische Ausbildung, noch die Flugerfahrung angerechnet.

Umgekehrt kann der UL-Schein aufrecht erhalten werden, wenn man die geforderten 12 Stunden mit einem Flugzeug oder Motorsegler fliegt. Und zusätzlich den 1-stündigen Übungsflug mit einem UL-Fluglehrer.

Natürlich profitiert ein erfahrener UL-Pilot schon von seiner Flugerfahrung: Er wird höchstwahrscheinlich mit der minimal

vorgeschriebenen Zahl an Ausbildungsstunden „fertig“ sein und die Prüfung mit Bravour bestehen.

Für den Übergang zwischen den beiden anderen EU-Lizenzen gilt:

LAPL (A) zu PPL (A)

5 Stunden praktische Erfahrung nach Erteilung der Lizenz
Theoretische Differenzschulung
10 Stunden praktische Flugausbildung in einer ATO (Flugschule), davon 4 Stunden im Alleinflug
Theoretische und praktische Prüfung

PPL (A) zu LAPL (A)

Antrag und Verzichtserklärung gegenüber der zuständigen lizenzausstellenden Behörde

Wenn man sich vom PPL (A) durch die genannte Verzichtserklärung zum LAPL (A) hat herabstufen lassen und dies wieder rückgängig machen möchte, dann wird eine Auffrischungsschulung in einer Flugschule sowie ein Prüfungsflug fällig. Der Umfang dieser Auffrischungsschulung wird von der Flugschule im Einzelfall festgelegt.

Was sind die praktischen Unterschiede zwischen dem LAPL (A) und dem PPL (A)?

Für die wichtigsten Unterschiede hinsichtlich der fliegerisch erlaubten Dinge beim LAPL (A) bzw. beim PPL (A) soll die nebenstehende Tabelle Auskunft geben. Dabei geht es im Wesentlichen darum, was man mit der jeweiligen Lizenz darf und welche zusätzlichen Berechtigungen man mit der jeweiligen Lizenz erwerben kann.

Rolf Drescher

Fazit: Für die meisten flugbegeisterten Kamerad(inn)en reicht der LAPL (A); dieser ist mit mindestens 85 Stunden Theorielehrgang, mindestens 30 Stunden praktischer Flugausbildung, und anschließend bestandener Theorie- und Praxisprüfung im überschaubaren Rahmen erreichbar.

Wer jedoch z.B. unser vereinseigenes zweimotoriges Flugzeug fliegen möchte oder wer die Instrumentenflug- oder die Lehrberechtigung erwerben möchte, der sollte lieber gleich den „vollwertigen“ PPL (A) anstreben.

Alle Fotos: Georg Lehmann



Warum in die Nähe schweifen, wenn die Ferne liegt so nah?

Skiausflug

Familien-Kurztrip in die Hohe Tatra



Abstellen im Freien mit 0,80€ je angefangener Stunde und Tonne summiert sich dann doch und braucht einen Teil der niedrigen Lande-, Handling und Spritgebühren (Achtung: kein AVGAS, nur JET) wieder auf. Aber kaum waren wir gelandet, bot uns der örtliche Fliegerclub einen Platz in der großen Halle an, die direkt an den Flugplatz grenzt –



doch da hatten wir die Flieger zum Schutz vor Eis bereits in Folie eingepackt – eine tolle Empfehlung aus dem Beech-Forum.

Die fünf Tage über Fasching vor Ort sind schnell beschrieben: ein Traum! Während daheim die Hochdrucklage für beständigen Nebel und trübe Aussichten sorgte, dort Sonnenschein pur. Der Schnee optimal, das Skigebiet vor der Haustür, das Bier lecker und die Stimmung gut. Die nicht mal 400 NM sind VFR wie IFR einfach in der Streckenführung, Controller und Handling sind professionell, freundlich und zielführend, kein Zoll, keine Polizei, kein Geldwechsel erforderlich – und einen speziellen Schnaps gibt es auch, wenn frau gute Ideen abrunden will.

Wolfgang Erben

Eigentlich klingt es wie eine Schnapsidee, mit dem ganzen „Wintergeraffel“ zum Ski fahren zu fliegen. Ist es aber nicht – zumal die Idee beim samstagnachmittäglichen Fliegerkaffee (oder war es Weißbier?) entstand. Das war wieder so ein winterlicher Nebeltag im Januar, der hier unten bei uns Sicht und Stimmung eintrübte und die Sehnsucht nach den 2000 Fuß höher verstärkte, wo ungehindert die Sonne scheint; Dauer-Inversionswetterlagen halt.

▼ Unser Wellnesshotel „Grandhotel Praha“



Da auch unsere französischen Mitglieder keinen (machbaren) Flugplatz in einem französischen Skigebiet zu nennen

▲ Beeindruckend und in ihrer ganzen Pracht: die hohe Tatra

wussten, kam uns Poprad (LZTT) in der östlichen Slowakei unweit der Ukraine in den Sinn. Der Flugplatz und die Region waren uns in schönster Erinnerung vom MDG-Clubausflug im Sommer 2006 (wäre übrigens Zeit und eine weitere gute Idee mal wieder einen zu veranstalten).

Die „Mädels“ waren sofort überzeugt, der 8 jährige Copilot begeistert, ein Bett für uns im Skigebiet (Grandhotel Praha, Tatranská Lomnica) schnell gebucht und ebenso viel günstiger wie auch der Skipass in unseren Regionen. Nur für die Flieger gab es keine Halle (weil der internationale Flugplatz keine hat), und das auf den ersten Blick günstige

▼ Der Donnervogel vor der hohen Tatra – ein gleich zwei Mal schöner Anblick



▲ Leicht lassen sich Ski und Ausrüstung in den Fliegern verpacken



▲ Sonne pur auf der Lomnitzer Spitze in 2634m (8642 ft): Alexandra, Wolfgang, Hildgard, Franz, Niklas und Doris

▼ Das Skigebiet: überschaubar, aber kostengünstig bietet es alles, was das (schwäbische) Herz begehrt

