



STEIRISCHE FLUGSPORTUNION

PRAXISTIPPS

FÜR FLUGVORBEREITUNG

UND ABWICKLUNG

... ein kleiner Refresher

Einige Zeit nach dem Erwerb der PPL verblissen oft die erlernten theoretischen Kenntnisse. Deshalb wurde nachfolgend versucht, die für das praktische Fliegen nach Sichtflugregeln wichtigen Punkte aufzuführen. So sind die wichtigsten Punkte des Vereinsbetriebes, der Luftverkehrsregeln und der sonstigen Erfordernisse zusammengestellt. Im Punkt 9. ist eine Kurzzusammenfassung, ähnlich einer CHK-Liste angeführt.

Dies ersetzt keinesfalls ein genaues Studium der Rechtsvorschriften, es soll vielmehr zur raschen Auffrischung dienen.

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Reservierungen von Flugzeugen	3
2.	Bordpapiere	3
3.	Lufttüchtigkeit, Vorflugkontrolle	3
4.	Ein- und Ausflüge aus Österreich	4
5.	Luftverkehrsregeln	5
5.1.	Flugvorbereitung	5
5.1.1.	Vorarbeiten	6
5.1.2.	Streckenplanung	6
5.1.3.	Kraftstoffberechnung	7
5.1.4.	Start- und Landestreckenberechnung	7
5.1.5.	Weight and Balance	7
5.1.6.	Flugzeugausrüstung	8
5.1.7.	ATC-Flugplan	8
5.2.	Check-Listen	9
5.3.	Ausfall der Sprechfunkverbindung	9
5.4.	Mindestflughöhen	10
5.5.	Reiseflughöhen	10
5.5.1.	Höhenmessereinstellverfahren	11
5.6.	Ausweichregeln	12
5.7.	Sichtflug-Wetterbedingungen	13
5.8.	Zulässigkeit von Sichtflügen	14
5.9.	Luftraumstruktur	15
6.	Störungen	16
7.	GPS-Verwendung (persönliches Gerät)	16
8.	Notfälle	17
8.1	Not-Checklisten	16
8.2	Not-Ausrüstung	17
8.3	Hilfe in Notfällen	17
9.	Zusammenfassung	18

BEILAGEN:

Nachfolgend aufgeführte Beilagen sind für VFR-Flüge wichtig und sollten auf allen Flügen mitgenommen werden:

Aktuelles Kartenmaterial
Flight-Log (Flugvorbereitungsblatt)
CHK-Liste des zu fliegenden Flugzeuges (siehe 5.2.)

ACG-Veröffentlichungen:

„Hinweise zum Ausfüllen des Flugplan-Formulares“ ÖnfL Kapitel 2, Nr.227
Rechtsgrundlagen: SERA 4001, 4005, 4010, 4015, 4012

1. RESERVIERUNGEN VON FLUGZEUGEN

Die Reservierung der SFU-Flugzeuge erfolgt prinzipiell mittels Internet. Telefonische Koordination ist aber im Einzelfall ebenso möglich. Die entsprechende Internet-Adresse lautet:

<http://www.flugsportunion.at>

Falls einmal ein Flug nach erfolgter Reservierung nicht durchgeführt wird, diesen unbedingt aus der Reservierung wieder austragen.

Unbedingt auch reservieren, wenn Du zufällig am Flugplatz bist und das Flugzeug im Hangar steht. Jemand könnte inzwischen reserviert haben und bereits auf dem Weg zum Flugplatz sein.

2. BORDPAPIERE

Der PIC hat vor jeden Antritt eines Fluges die Bordpapiere auf Vollständigkeit zu kontrollieren und an Bord mitzunehmen; alle in Originalausführung, keine Kopien!

- Eintragungsschein
- Verwendungs- oder Nachprüfungsbescheinigung
- Lufttüchtigkeitszeugnis
- Lärmzulässigkeitsbescheinigung
- Bewilligung für eine LFZ-Funkstelle
- Versicherungsbestätigungen über Pflichtversicherungen
- ggf. Berichtigung des Wiege und Beladeplanes
- Bordbuch
- Flug-Handbuch
- Flugzeugschlüssel

Persönliche Ausweise

Lizenz, Medical, Lichtbildausweis

BFZ, EFZ oder AFZ (soweit zutreffend)

3. LUFTTÜCHTIGKEIT, VORFLUGKONTROLLE

Lufttüchtigkeit wird dokumentiert durch:

Lufttüchtigkeitszeugnis (Bordpapiere)
Mindestausrüstung für beabsichtigten Flug (IFR, NVFR, VFR)
Offene Betriebsstunden bis zur nächsten Kontrolle (End. Toleranz)> als beabsichtigte Flugzeit! (Zeit für etwaigen Überstellungsflug hinzurechnen)
bis inkl. 100 Betriebsstunden +/- 10 %
101 bis 1000 Betriebsstunden +/- 5 %
Mehr als 1000 Betriebsstunden +/- 50 Stunden

Vorflugkontrolle (= Aussen-CHK entsprechend Handbuch) stellt Flugklarheit fest.

Heimatbasis:

Bevor ein Flugzeug aus dem Hangar geschoben wird, kurzen Rundgang um das Flugzeug machen, um es auf offensichtliche Schäden zu kontrollieren. Wird ein solcher festgestellt, sofort Meldung machen und ins Bordbuch eintragen.

Auswärts:

Nach Feststellung einer Beschädigung dem Flugplatzbetriebsleiter melden, wenn geht Zeugen die Beschädigungen zeigen oder Fotos anfertigen und ins Bordbuch eintragen, telefonische Meldung an den Halter.

4. EIN- und AUSFLÜGE AUS ÖSTERREICH

Definitionen:

Inland:	Österreich
EU-Binnenland:	A, B, D, E, F, GB, GR, I, IR, L, N, NL, P, S, SF, SLO, CRO, H
„Schengenland“:	A, B, D, E, F, I, L, NL, P, CH, SLO, H
EU-Ausland:	Alle Nichtmitglieder der EU Keine ständigen Einrichtungen für Grenzkontrolle

Flüge ins EU-Binnenland „Schengenland“

Keine Passkontrollen.	Abflug/Ankunft wie bei Inlandsflügen
Flugplan erforderlich:	Bei An-/Abflug von kontrollierten Plätzen Ausnahme: D kein Flugplan erforderlich.

Flüge ins EU-Ausland

Passkontrolle:	1 Std. vor Start/Ldg. Meldung bei Flugplatzhalter
Flugplan erforderlich:	Bei An-/Abflug von kontrollierten Plätzen

Kein Grenzübertritt ist das bloße Überqueren der Staatsgrenze in der Luft. Nach Landung auf einem Flugplatz ohne unnötigen Aufschub wieder abfliegen und in der Zwischenzeit das Flugzeug, bzw. unmittelbare Umgebung nicht verlassen haben (vgl. Transit).

5. LUFTVERKEHRSREGELN

5.1. FLUGVORBEREITUNG

Entsprechend SERA 2010 muss eine entsprechende Flugvorbereitung für alle Flüge vor Flugantritt vom PIC erstellt werden. Fehlt diese, so wird eine Verwaltungsübertretung begangen, ggf. ist die Versicherung leistungsfrei und es könnte ein vom Gericht zu ahndender Tatbestand vorliegen.

Welcher Flug? VFR-Wetter - bei jedem Flug über den Platzbereich hinaus (Sichtbereich), IFR und NVFR immer!

Wer? PIC – auch verantwortlich, wenn delegiert wird

Flugdurchführungsplan:

Alle Orientierungsmöglichkeiten (terrestrische und funktechnische),
An- und Abflugverfahren
Neueste Wettermeldungen und Wettervorhersagen
Luftfahrt-Informationsdienst (alle NOTAM's)
Privatflugplätze - Zustimmung zur Landung, Öffnungszeiten
Ausland: fremde Rechtsvorschriften beachten - AIP
Ausweichflugplätze entspr. Wetter, Notlandemöglichkeiten

Unterlagen:

Aktuelle Luftfahrtkarten, Wetterberichte, AIP, NOTAM, (ggf. Jeppesen, Bottlang, etc.), GPS

Betriebsflugplan:

Kraftstoffberechnung
Start- und Landestrecken
Beladeberechnung
Betriebssicherheit

Die Verwendung eines GPS kann die Arbeit im Cockpit wesentlich erleichtern. Es hat aber auf jeden Fall eine konventionelle Flugvorbereitung parallel zu erfolgen.

SCHEMA EINER FLUGVORBEREITUNG

Worauf sollte bei den einzelnen Punkten geachtet werden? Wo findet man Unterlagen, Angaben darüber? Am besten erledigt man die einzelnen Punkte immer nach dem gleichen Schema, deshalb ist ein Formblatt anzuraten.

5.1.1. Vorarbeiten:

Kontrolliere für die vorgesehene Flugstrecke:

Wettermeldungen

Geeignete Strecke

Kontrollierte Lufträume (C,D)

Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

Militärische Tieffluggebiete

Segelflug-, Hängegleitergebiete, TRAs

Naturschutzgebiete

NOTAMS

Abflugflugplatz - kontrollieren:

Geeigneter Startplatz: PPR, Betriebszeiten, TODA, NOTAM, Betankung, Zoll.

Landeflugplatz - kontrollieren:

Geeigneter Landeplatz: PPR, Betriebszeiten, LDA, NOTAM, Betankung, Zoll.

Ausweichflugplatz- kontrollieren:

Geeigneter Landeplatz: PPR, Betriebszeiten, LDA, NOTAM, Betankung, Zoll.

Unterlagen:

ICAO-, Sichtflug- und/oder GPS-Karte, Straßen-Karte, MET- Berichte, AIP, Bottlang, NOTAM's

5.1.2. Streckenplanung:

Leistungseinstellungen für Steig, Reise- und Sinkflug

Startflugplatz: Abflugverfahren, ATIS, XPDR

Streckenflug: alle verfügbaren Wegpunkte als Orientierungsmöglichkeit

Terrestrische	Geländemerkmale
Funknavigatorische	Frequenz, Kennung, Distanz
GPS-Daten	Länge und Breite
Kurse	MT und Distanz, Höhen: MSA, FL, VFR-
	Halbkreisflugregeln
Zeiten	ETO, ATO festhalten

Auffanglinien festlegen: Autobahnen, große Flüsse, Seen, Bergketten, Eisenbahnlinien

Frequenzen notieren: MET, AIS, FIS...

Notmaßnahmen: Wichtige Frequenzen für den Ernstfall (Radarunterstützung)

Auslandflüge: Abflugs- und Ankunfts meldungen für evtl. Grenzkontrolle, jeweilige AIP einsehen

5.1.3. Kraftstoffberechnung:

notwendige Kraftstoffmenge für:

1. Rollen und Start
2. Steigflug entsprechend der Leistungseinstellung
3. Reiseflug entsprechend der Leistungseinstellung
4. Sinkflug entsprechend der Leistungseinstellung
5. Ausweichflugplatz entsprechend der Leistungseinstellung
6. Reserve 30 Minuten

Unterlagen: Flughandbuch

5.1.4. Start- und Landestreckenberechnung:

Startstreckenberechnung

Vorhandene TODA und Pistenart (Gras, Beton..) lt. AIP und entsprechend der Tabellen im Flughandbuch die Startstrecke ermitteln.

Diese Tabellen basieren üblicherweise auf der maximal zulässige Beladung.

Landestreckenberechnung (auch für den Ausweichflugplatz)

Verfügbare LDA und Pistenbeschaffenheit heraussuchen, Wind berücksichtigen.

5.1.5 Weight and Balance

Bei der Berechnung darauf achten, dass die richtigen Einheiten verwendet werden.
(lbs, kg, lit, G, m, cm, inch...)

Gewichte ermitteln:

Eigengewicht
Treibstoff
PIC+CO
Passagiere
Gepäck

Hebelarme+Momente ermitteln:

lt.Schema im Flughandbuch berechnen

Kontrolle:

Max. Abfluggewicht
Schwerpunkt im zulässigen Bereich

Siehe Flughandbuch!

5.1.6. Flugzeugausrüstung

Überprüfen ob das Lfz, über die notwendige Ausrüstung verfügt um die sichere Durchführung des Fluges sicherzustellen.

D (DME)
F (ADF)
L (ILS)
O (VOR)
G (GPS)
E (ELT)
V (VHF)
+ Transponderart C oder S

Bei Flügen über Wasserstrecken kann es auch erforderlich sein eine Rettungsinsel mitzuführen oder auch alternativ, dass alle Insassen mit angelegten Schwimmwesten fliegen.

5.1.7. ATC – Flugplan

Wenn notwendig oder gewünscht wird, ist mit obigen Planungen ein ATC-Flugplan zu erstellen. Anleitung siehe ONfL I-B 62/99 siehe auch 5.6.

Ein FP MUSS abgegeben werden:

- Kontrollierten Flug (IFR, SVFR, NVFR, Flug in Luftraumklasse C oder D).
- Grenzüberschreitenden Flug (vor dem Abflug, Ausnahme: D)

Ein FP KANN abgegeben werden:

- Für jeden anderen Flug

Frühester Zeitpunkt – keine Vorschrift. Bei zu früher Abgabe Gefahr von Missverständnissen, Ausland Info bei AIS!

Die Änderung der angegebenen EOBT ist zu melden bei –

kontrollierten Flügen von mehr als +/- 15 min Abweichung
nicht kontrollierten Flügen von +/- 60 min. Abweichung

Landemeldung:

PIC ist verantwortlich, dass der FP geschlossen wird

5.2. CHECK- LISTEN

Check-Listen sind Kurzauszüge des entsprechenden Flughandbuches. In persönlichen Chk-Listen können zusätzliche Punkte zur Erinnerung des Piloten natürlich eingetragen werden.

Diese Liste kann auch mit folgenden zusätzlichen Informationen ausgestattet werden.

Evtl. ist es zweckmäßig einzelne Abschnitte zum schnellen Auffinden farblich zu

kennzeichnen. Die folgenden Punkte sind Beispiele für solche sinnvolle Ergänzungen:

- Aussencheck-Liste
- Speed Table die wichtigsten Geschwindigkeiten, Vx, Vy, Vs...
- Emergency Checklist
- Leistungseinstellungen

Verbindlich ist aber in jedem Fall das gültige Flughandbuch!

5.3. AUSFALL DER SPRECHFUNKVERBINDUNG

Im nicht kontrollierten Flug:

- Flug in VMC fortsetzen
- Transponder: 7600 schalten
- Auf nächstem geeigneten, nicht kontrollierten Flugplatz landen (Pistenrichtung entsprechend Signalfeld, mittels Handy Kontakt aufnehmen oder Lichtsignale befolgen)

Im kontrollierten Flug:

Sprechfunkkontakt *nicht* möglich

- Auf nächsten geeigneten Flugplatz landen, veröffentlichte Verfahren bei Funkausfall befolgen.
- Nach erhaltener Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone: entsprechend Freigabe weiter fliegen und auf Lichtsignale der FVK warten. Landung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle melden

5.4. MINDESTFLUGHÖHEN

I

Mindestflughöhen über dichtbesiedeltem Gebiet;
Industriegelände (feuer- oder explosionsgefährdet);
Menschenansammlungen im Freien ist so zu fliegen, dass:

1. Landung im Notfall ohne Gefährdung möglich ist
2. Jedoch **min. 300 m** über höchstem Hindernis, welches weniger wie 600 m entfernt ist

Ansonsten generell min. **150 m** GND

Brücken, verspannte Seile dgl. dürfen nicht unterflogen werden !

5.5 REISEFLUGHÖHEN - HALBKREISREGEL

Sichtflüge müssen im Reiseflug (Definition: ein Flugabschnitt, bei dem längere Zeit in gleicher Höhe und Richtung geflogen wird; nicht Steig- und Sinkflug) entsprechend dem missweisenden Kurs, in einer Höhe von mehr als 10.000 ft MSL

Flugflächen z.B. FL055 (Höhenmesser auf 1013,25 hPa)

durchgeführt werden (wenn nicht von einer FVK-Stelle Anderes aufgetragen wurde).

Zur Klarstellung:

Solltest Du Kontakt mit Wien-Information (124,40 oder 118,52 MHz) aufnehmen und es wird Dir ein Transponder-Code und der QNH-Wert des nächstliegenden Verkehrsflughafens mitgeteilt (die zurückgelesen werden müssen), so bleibt dieser Flug jedenfalls ein unkontrollierter Sichtflug und die Wahl der korrekten Flughöhe trifft alleine der PIC.

Das heißt, dass auch diese Sichtflüge unter obige Regel fallen.

Bei Flügen nach Osten (missweisender Kurs 000° bis 179°) sind sie in den Flughöhen 3500ft, 5500ft, usw. bzw. FL115, FL135 usw.
und bei Flügen nach Westen (180° bis 359°) in den Flughöhen 4500ft, 6500ft usw., bzw. FL 105, FL 125 usw., durchzuführen.

Damit sollte eine Zusammenstoßgefahr mit anderen Luftfahrzeugen auf Gegenkurs gemindert werden.

5.5.1. Höhenmessereinstellverfahren

Um die verschiedenen Höhenmesser-Einstellverfahren in Erinnerung zu rufen hier nachfolgende Aufstellung:

Standard-Atmosphäre

Bei dieser standardisierten Atmosphäre ist jeder Höhe eine entsprechende Temperatur zugeordnet.

Fuß	°C	Fuß	°C	Fuß	°C	Fuß	°C
MSL	15	4000	7	8000	-1	15000	-15
1000	13	5000	5	9000	-3	18000	-21
2000	11	6000	3	10000	-5	20000	-25
3000	9	7000	1	12000	-9		

Temperaturverteilung: 2°C / 1000 ft
 1 hPa= 30ft

Für die Höhenmessereinstellung gibt es 3 Werte:

QNH	Wert kommt von ATC	Höhenmesser zeigt Platzhöhe
QFE	Wert kommt von ATC	Höhenmesser zeigt 0
QNE	Standard 1013,25 hPa	Flugplatzhöhe bei Standardluftdruck

QNH-Höhe --- QNH-Altitude

= die Höhe die ein Höhenmesser anzeigt, wenn auf der Druckkorrekturskala der QNH-Wert eingestellt ist

Wahre Höhe --- True Altitude

Temperaturkorrigierte QNH-Höhe

= Die wahre Höhe ist die Höhe über dem Meeresspiegel

Druckhöhe --- Pressure Altitude

= Die Höhe in der Standardatmosphäre, die dem in der Flughöhe herrschenden Luftdruck entspricht.

Dichtehöhe --- Density Altitude wichtig für Leistungsdiagramme!

temperaturkorrigierte Höhe

= Die Höhe in der Standardatmosphäre, die der in der Flughöhe herrschenden Luftdichte entspricht.

Ansteigende Temperatur verringert die Luftdichte!

Die Dichtehöhe ändert sich um $1^{\circ}\text{C} = 120\text{ft}$

Bei Standardbedingungen (Druck und Temperatur)
Wahre Höhe = Druckhöhe = Dichtehöhe

Absolute Höhe --- Absolute Altitude

= Die tatsächliche Höhe eines Flugzeuges über dem überflogenen Gelände

5.6. AUSWEICHREGELN

Vorrang:

- Im Reiseflug

Wer Vorrang hat, hat Richtung und Geschwindigkeit beizubehalten.
Gegenrichtung — beide nach rechts ausweichen
Kreuzende Kurse — Rechtsvorrang
Landende und im Endanflug befindliche Flugzeuge
Tiefer fliegende Flugzeuge

- Im Platzbereich

Flugplatzverkehr beobachten, in Verkehrsablauf einordnen oder deutlich erkennbar heraus halten.

- Platzrunde

KEINE Vollkreise !
Wenn große Verkehrsdichte herrscht und Separation nötig ist:
Langsamflug
Gegenanflug ausdehnen
Durchstarten (etwas seitlich der Piste, damit Verkehr beobachten werden kann)

- Rollende Luftfahrzeuge

Gegenrichtung anhalten, beide nach rechts ausweichen
Kreuzende Kurse - Rechtsvorrang

5.7. SICHTFLUG - WETTERBEDINGUNGEN VMC

I

FLUGSICHT	WOLKENABSTAND HOR. / VERT.	HÖHEN- BEREICH	LUFTRAUM KLASSE
8 km	1,5 km 300 m	in und über 3050 m, 10.000 ft MSL	C, D, E, G
5 km	1,5 km 300 m	unter 3050 m, 10.000 ft MSL	C, D, E,
		über 900 m, 3000 ft MSL oder 300m, 1000 ft GND	F, G
		in oder unter 900m, 3000ft MSL oder 300 m, 1000 ft GND	F
1,5 km (Ausnahme Hubschrauber)	frei von Wolken und Erdsicht	in oder unter 900 m, 3000ft MSL oder 300 m, 1000 ft GND	G

In einer Kontrollzone gilt:

Hauptwolkenuntergrenze min. 450 m, Bodensicht 5 km.

sind diese Werte nicht gegeben, so gilt „SVFR“:

Hauptwolkenuntergrenze min. 200 m, Bodensicht 1,5 km

5.8. ZULÄSSIGKEIT VON SICHTFLÜGEN

VFR-Flüge sind zulässig:

- nur bei TAG und AUSREICHENDER HELBIGKEIT
- wenn AUSWEICHMASSNAHMEN und ZEITRESERVE vorhanden sind:

D.h. es kann nicht immer bis ECET geflogen werden!

So können Wolken oder tiefstehende Sonne zu schlechten Sichtbedingungen vor ECET führen, sodass ein Flug nicht mehr legal ist!

5.9. LUFTRAUMSTRUKTUR

Klasse	Type	Gebiet	Freigabe
Kontrollierter Luftraum			
C	TMA, CTA	Graz, Linz, Salzburg, Wien	JA
D	CTR,CTA,TMA, SRA MCTR, MATZ, MTMA	diverse In den Betriebsstunden	JA
E	CTA,TMA		NEIN
Nichtkontrollierter Luftraum			
G	TRA	Graz, Schöckl, Pinkafeld	NEIN
G	Nicht C,D,E,F	gesamter Luftraum	NEIN

Freigaben sind bei der Flugverkehrskontrolle zu beantragen:

TWR
RADAR (APP, ACC)

FIS erteilt nur Informationen, keine Freigaben!

Luftraumstruktur ersichtlich in ICAO-Karte, auch in Jeppesen GPS-Karte

6. STÖRUNGEN

Bei Störungen an einem Flugzeug ist wie folgt vorzugehen:

1. Die Störung ist im Bordbuch einzutragen.
2. Zusätzlich hat der PIC selbst oder durch einen Vertreter (Verantwortung bleibt jedoch beim PIC) eine entsprechende Meldung abzugeben.
3. Die Inbetriebnahme eines Luftfahrzeuges, bei dem eine Störung im Bordbuch eingetragen ist kann erfolgen:
 - wenn die Störung die Flugklarheit des beabsichtigten Fluges nicht beeinträchtigt,
 - wenn die Störung durch eine/n Werft/Wart behoben und aufgehoben wurde,
 - wenn ein, für dieses Flugzeugmuster zugelassener Wart die Flugklarheit bestätigt
4. Durch Festlegung der vorstehenden Punkte ist jedoch die Verpflichtung eines Piloten keineswegs aufgehoben, sich - unabhängig von der Eintragung über eine Beanstandung - vor Inbetriebnahme des Luftfahrzeuges durch die obligatorische Vorflugkontrolle von der Flugklarheit des Flugzeuges zu überzeugen.
Liegt eine Störung außerhalb des Flughafens Graz vor, ist es empfehlenswert sich mit einem unserer zuständigen Warte in Verbindung zu setzen und die weitere Vorgehensweise abzusprechen.

7. GPS-VERWENDUNG

Die Verwendung eines GPS als weiteres unterstützendes Navigationsinstrument ist auf jeden Fall zu empfehlen. Ein alleiniges 'Verlassen' auf dieses Gerät kann jedoch zu extrem gefährlichen Situationen führen und ist zu vermeiden.

Weiters kann dieses Gerät, sofern es eine Trace-Funktion hat, für eine Dokumentation jedes Fluges als Beweis dienen.

Weiters sollte die Bedienung des Gerätes laufend geübt werden, sodass es im Flug zu keiner Fehlbedienung kommen kann. Die Luftraumbeobachtung nicht durch GPS-Bedienung vernachlässigen!

8. NOTFÄLLE

8.1. NOT – CHK - LISTEN

Während des Fluges sollten die Notcheckliste beim PIC bereit sein und nicht im Gepäckraum unter Koffern liegen. Vorzugsweise sollte sie als Teil der Standard Checkliste konzipiert werden. Farblich gute Kennzeichnung erleichtert das schnellere Auffinden im Bedarfsfall.

8.2. NOT - AUSRÜSTUNG

Es sollte die vorhandene Notausrüstung (wo?) des zu fliegenden Flugzeuges bekannt sein:

- Apotheke
- Feuerlöscher
- ELT (Auslösung, transportabel, etc)

Eine persönliche Notausrüstung sollte immer dabei sein:

- Handy
- evtl. Handfunkgerät
- Signalstift mit roten Raketen
- Multiwerkzeug (Leatherman für Befreiung aus Flugzeug, Durchschneiden von Gurten)
- Rettungsdecke (speziell bei Alpenflügen)

8.3. Hilfe in Notfällen

Bei Notfällen kann jeder Pilot erreichbare FVK- und Info-Stellen um Unterstützung bitten. Sofern Funkkontakt zustande kommt und eine Identifikation möglich ist, wird diese auch gegeben.

Wichtig ist bei der Hilfsanforderung den angesprochenen Stellen die Position, den Notfall und die gewünschte Hilfestellung mitzuteilen. Je früher dies erfolgt, umso effizienter wird die Hilfestellung sein.

9. ZUSAMMENFASSUNG

VOR DEM FLUG:

1. Flugvorhaben festlegen
 - Geschätzte Dauer des Fluges (Hin- und Rückflug)
 - Wetterberichte auf Flugdurchführbarkeit kontrollieren
 - Flugzeugreservierung vornehmen, offene Flugzeit kontrollieren
 - Bei Auslandsflüge (ex. Schengen): Fluganmeldung für Grenzabfertigung
2. Flugvorbereitung
 - Flugdurchführungsplan
 - Betriebsflugplan
3. ATC-Flugplan bei Bedarf aufgeben

DER FLUG:

4. Reservierung kontrollieren
5. Bordpapiere kontrollieren
 - Vollständigkeit, inkl. Checklisten
 - Bordbuch: auf Störungseintragungen und Kraftstoffmenge überprüfen.
 - Genug offene Gesamtflugstunden für Flugvorhaben ?
6. Vorflugkontrolle lt. CHK-Liste
7. Persönliche Flugunterlagen kontrollieren
 - Lizenzen, Karten, Flugvorbereitung, GPS, CHK-Listen, Anflugkarten,
 - ATC-Flugplananleitung/Homebriefing, Wetterschlüssel
8. Flug: dabei berücksichtigen:
 - An- und Abflugverfahren einhalten
 - Mindestflughöhen
 - Reiseflughöhen (Halbkreisregel)
 - Höhenmessereinstellungen
 - Ausweichregeln
 - Sichtflug-Wetterbedingungen
 - Luftraumstruktur beachten (ggf. Freigaben zeitgerecht einholen!)

NACH DEM FLUG:

9. ATC-Flugplan schließen
10. Flugzeug versorgen / reinigen
 - Bei Bedarf einbremsen, verankern oder hangarieren
 - CHK: alle Verbraucher aus, Hauptschalter aus!
 - Pitotabdeckung anbringen
 - Ggf. Absperrern