

Neu in Großbritannien: Günstiges GPS mit kostenlosen Updates

Projekt „Aware“ zur Vermeidung von Luftraumverletzungen

Eine gute Idee aus Großbritannien: Das „Aware project“ begann mit der Idee eines einfachen und günstigen Geräts, das über Lufträume und die eigene Position informiert und regelmäßig mit den aktuellen Luftrauminformationen auf den neuesten Stand gebracht werden kann. NATS (zuständig für ATC Service in Großbritannien) und die Firma Airbox haben gemeinsam ein Gerät entwickelt, mit dem die Hauptursachen für Luftraumverletzungen, Unsicherheit bezüglich der eigenen Position und fehlendes Bewusstsein über Lufträume und Luftraumänderungen, vermieden werden können.

Es wird erwartet, dass das Gerät mit einer Bildschirmgröße von 11 cm und einem Preis von ca. EUR 170 ein wichtiger Bestandteil des Pilot Kit's vieler Piloten der Allgemeinen Luftfahrt sein wird. Jedes Gerät enthält ICAO 1:500,000 Karten für Großbritannien und die NATS Luftraum Datenbasis.

Einer der größten Vorteile des Aware Systems sind die monatlichen kostenlosen Updates von www.airspaceaware.com. Angemeldete Nutzer erhalten ebenfalls e-mail Benachrichtigungen über wichtige Luftraumänderungen.

Mit der NATS Datenbasis ausgestattet, erhält der Pilot vom Aware System nur luftraumrelevante Warnungen, die sich auf seine eigene Position und Flughöhe beziehen. Das System macht Piloten aber zusätzlich auch auf andere wichtige Navigationshindernisse aufmerksam.

NATS und Airbox hoffen, dass das günstige und einfach zu nutzende Gerät Piloten ansprechen wird, die zur Zeit noch nicht mit GPS fliegen.

Aware wird Anfang 2010 zur Verfügung stehen und kann jetzt schon unter www.airspaceaware.com vorbestellt werden.

Reiner Meutsch zur Weltumrundung gestartet

Am Sonntag, dem 10. Januar 2010 pünktlich um 13 Uhr hieß es für Reiner Meutsch auf dem Siegerland-Flughafen: ready for take off. Der Westerwälder hob mit einer Piper Cheyenne I (N191MA) zu seiner elfmonatigen Weltumrundung ab. Ursprünglich wollte Meutsch mit seiner Piper Seneca starten, entschied sich aber letztendlich für die Cheyenne, da die Verfügbarkeit von Avgas in vielen afrikanischen und asiatischen Ländern nicht sichergestellt ist. Die Piper Cheyenne, Baujahr 1981, wurde für die Mammutstrecke über Wüsten, Ozeane, Dschungel und Bergmassive mit zusätzlichen Extras ausgestattet: Vom Rettungsboot über Astronautenkost und Kälteanzüge bis zu Glücksbringern musste alles verstaut werden. Hinzu kommen etliche Kilo an Spielzeug für die Kinder, die im Rahmen von Meutschs Stiftung FLY & HELP gefördert werden. Denn das soziale Engagement steht auf der Weltumrundung an vorderster Stelle: Fünf Hilfsprojekte, die sich für bessere Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen einsetzen, werden während der Etappen von FLY & HELP unterstützt.

Bei frostigen Temperaturen machten sich Reiner Meutsch und sein Co-Pilot Arnim Stief von Deutschland über Spanien Richtung Afrika auf den Weg. Mehr als 100.000 Flugkilometer und Besuche in über 70 Ländern liegen vor ihnen. „Der Weg ist das Ziel: Das ist unser Motto der Weltumrundung. Wir möchten uns so viel Zeit wie möglich nehmen, um in den unterschiedlichen Ländern mit Menschen

ins Gespräch zu kommen und das Land sowie die Kultur kennen zu lernen“, so Reiner Meutsch.

Das erste Projekt liegt im ostafrikanischen Ruanda. Seit Jahren engagiert sich hier der Verein „Ruandahilfe Hachenburg“, um die Lebensbedingungen der Kinder und Jugendlichen zu verbessern. Mit Hilfe der Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP wird im Norden des Landes, in der Pfarrei Nyinawimana, der Ausbau und die Ausstattung einer Grundschule sowie die Errichtung von sanitären Anlagen finanziert. Durch den Schulbesuch können die Kinder ihren wichtigen Primarabschluss machen, der die Grundlage für die Berufsausbildung ist.



Reiner Meutsch im Gespräch mit der Presse

CAA U.K. erkennt deutsches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nicht mehr an

Eine wichtige Information für alle Piloten, die eine in Großbritannien ausgestellte JAA Lizenz haben: Bis vor kurzem war Ihre Lizenz auch mit einem in Deutschland ausgestellten Tauglichkeitszeugnis gültig. Wie wir erfahren haben, erkennt die britische Luftfahrtbehörde seit Ende Oktober 2009 das deutsche Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nicht mehr an. Die Begründung: Der Gültigkeitszeitraum entspricht nicht den englischen JAR-MED Bestimmungen. Bei uns ist das Klasse 2 Tauglichkeitszeugnis bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres 24 Monate gültig, danach 12 Monate. In Großbritannien muss man be-

reits ab dem 50. Lebensjahr jährlich zum Arzt. Auch wer jünger ist als 50 hat dieses Problem. Wir werden uns dafür einsetzen, dass in den zukünftigen EASA Richtlinien unsere für die Piloten vorteilhaftere Regelung übernommen wird.

Ebenfalls nicht anerkannt werden Klasse 2 Medicals aus Frankreich und Litauen. Wenn Sie eine in Großbritannien ausgestellte JAA Lizenz haben und das Tauglichkeitszeugnis in einem anderen JAA Staat erwerben wollen, erkundigen Sie sich am besten vorab bei der CAA U.K., ob dieses Medical anerkannt wird.

Neue DFS-Gebühren für An- und Abflüge

Ein Brief der DFS mit der neuen Gebührenregelung für An- und Abflüge an Verkehrsflughäfen hat in den letzten Tagen bei vielen Piloten für Aufregung gesorgt. Bei genauem Lesen stellt man aber fest, dass sich nicht viel geändert hat.

Schon in der Vergangenheit wurden für An- und Abflüge an den Verkehrsflughäfen Gebühren erhoben, unabhängig davon, ob man nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln unterwegs war. Für Flugzeuge unter 2t zahlte man eine Pauschalgebühr von EUR 10,70 zzgl. MwSt., Zählleinheit ist der Abflug.

Diese Pauschalgebühr gibt es nicht mehr, stattdessen wird auch für diese Flugzeuge die Gebühr nach einer für alle einheitlichen Formel berechnet. Die Neuregelung der Gebühren wurde vorgenommen, da EU-Verordnungen (EG Nr. 550/2004, EG Nr. 1794/2006) eine einheitliche Gebührenerhebung für den europäischen Luftraum vorsehen. Streckengebühren werden für Luftfahrzeuge unter 2 t nach wie vor nicht erhoben.

Welche Gebühr für Ihr Flugzeug erhoben wird, können Sie nach folgender Formel errechnen:

$$R = t * p$$

Dabei ist R = Gebühr, t = Gebührensatz (EUR 162,54), p = Gewichtungsfaktor des Luftfahrzeugs. Um den Gewichtungsfaktor p zu errechnen, dividieren Sie das maximale Startgewicht (in Tonnen!) durch 50, das Ergebnis wird potenziert mit 0,7. Den so errechneten Gewichtungsfaktor multiplizieren Sie mit dem Gebührensatz von EUR 162,54 dann erhalten Sie den zu zahlenden Betrag.

Rechenbeispiele für An-/Abfluggebühren der DFS:

Typ: Cessna 150 / MTOW: 0,7 t / Gebühr: 8,13 €

Typ: Learjet LR35 / MTOW: 8,3 t / Gebühr: 45,51 €

Typ: B737 / MTOW: 58,0 t / Gebühr: 180,42 €

Typ: A320 / MTOW: 73,5 t / Gebühr: 212,93 €

Die Gebühren für Flugzeuge zwischen 1 t und 2 t liegen zwischen EUR 9,75 und EUR 17,88. Für eine Cessna 172 (1,1 t) zahlen Sie EUR 11,38. Ein Teil dieser Gebühr wird für den Deutschen Wetterdienst erhoben, dieser DWD-Anteil ist nicht umsatzsteuerbar. Ihre Gebührenrechnung erhält daher zukünftig einen umsatzsteuerbaren und einen nicht-umsatzsteuerbaren Anteil. Die DFS informiert auch auf ihrer Webseite www.dfs.de über die neuen Gebühren.

Die An- und Abfluggebühren werden an folgenden Flughäfen erhoben: Berlin (Tegel, Schönefeld), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.



DFS-Unternehmenszentrale, Foto: DFS

Remos GX mit Echo-Zulassung

REMOS Aircraft hat Ende 2009 die ersten in der Echo-Klasse registrierten REMOS GX ausgeliefert. Mit dem Angebot, den modernen Zweisitzer in dieser Klasse zuzulassen, eröffnet REMOS Aircraft nun auch PPL-A-lizenzierten Piloten kostengünstigen und besonders umweltfreundlichen Motorflug mit der REMOS GX. Möglich wurde die erweiterte Registrierung der REMOS GX als „normales“ Motorflugzeug durch ein sogenanntes Permit to Fly, das die europäische Flugsicherheitsagentur EASA dem innovativen Composite-Flugzeug aus Mecklenburg-Vorpommern bereits vor einigen Monaten erteilt hatte.

Der Erstkunde aus Norddeutschland hat seine REMOS GX am Flughafen Hamburg stationiert, weitere Flugzeuge gingen ebenfalls an Kunden im norddeutschen Raum. Die Zulassung in der Echo-Klasse bringt für die REMOS GX eine Reihe von Vorteilen. Mit ihr erhöht sich die maximale Flugmasse des Zweisitzers auf 600 kg. Damit bleiben rund 270 kg für die Besatzung, Treibstoff und reichlich Gepäck im großen Kofferraum und den Staufächern. Bei einer ökonomischen Reisegeschwindigkeit von 110 Knoten erreicht die REMOS

GX mit ihrem sparsamen Rotax 912S Reichweiten von etwa 1000 Kilometern. „Wir begrüßen sehr, dass die EASA mit dieser Regelung die zulassungstechnischen Hürden für Leichtflugzeuge in den europäischen Ländern etwas niedriger setzt“, erklärt Corvin Huber, Geschäftsführer von REMOS Aircraft. „Damit vergrößert sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in den anderen EASA-Ländern das Marktpotenzial für unsere Flugzeuge.“



Foto: REMOS Aircraft GmbH

Anzeige



Lassen Sie sich von Qualität und Design überzeugen!

**Erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten:
ab März 2010**

Bestellen Sie online unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch unter +49 (0)6103 707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



DFS Deutsche Flugsicherung

Wichtige Änderungen zur Ausgabe 2010:

- Umstellung auf blaue Luftraum-Farbgebung
- Änderung der Höhendarstellung & -bezeichnung

Motorflugkarten:

- ICAO-Karte 1:500 000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:500 000 Netherlands (published by DFS)
- Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark & Poland

Segelflugkarten:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500 000 Deutschland
- Visual 500 Austria Glider