

LAS 4.0

Norwegische IFR-Zulassung für LAS 4.0

Bis zu 20 Flugstunden können ersetzt werden



LAS TB20

Während der AERO 99 in Friedrichshafen traf auf dem Stand der Firma Fahsig per Fax ein Schreiben der norwegischen Luftfahrtbehörde "Luftfahrtverkehr - Luftfahrtsinspektionen" (Oslo) ein, in dem diese mitteilte, daß Norwegen das LAS 4.0 bis Ende des Jahres für das IFR-Training zugelassen hat.

Damit können jetzt Piloten in Norwegen zur Erlangung der IFR-Berechtigung bis zu 20 (!) Flugstunden durch Flüge auf dem LAS ersetzen. Zusätzlich können bis zu 2 Flugstunden zur Erlangung der Nachtflugberechtigung durch das LAS ersetzt werden.

Es handelt sich bei dieser Anerkennung um die höchste Zulassung, die bisher von einer Luftfahrtbehörde für das LAS ausgesprochen wurde. Selbst die FAA in USA erkennt für PC-gestützte Übungsgeräte lediglich maximal 10 Stunden an. Das zeigt deutlich, welchen hohen Realitätsgrad das LAS erreicht hat. Es ist zu hoffen, daß auch andere Länder nachziehen werden. Angesichts der Probleme mit der Umweltverschmut-

zung, der Energie - Verschwendung und der Lärmbelastigung (und der damit verbundenen Probleme mit Flugplatz-Anrainern) ist nicht einzusehen, warum Piloten nicht mehr Zeit auf modernen, preisgünstigen Übungsgeräten trainieren sollten, die für Instrumentenflug-Übungen wesentlich besser geeignet sind. Statt dessen werden Flugschüler behördlicherseits oder durch abschreckend hohen Preise herkömmlicher Verfahrensübungsgeräte immer noch zu unnötigen Flügen gezwungen, obgleich der Schulungszweck genauso gut oder eigentlich noch besser auf einem modernen PC-gestützten Übungsgerät erreicht wird. Energie wird gespart, niemand wird durch Lärm belastigt und sowohl die Umwelt, als auch der Geldbeutel der Piloten wird geschont.

Norwegen hat mit seiner Anerkennung gezeigt, daß es auch anders geht.

Otto Fahsig EDV, Stadtweg 10, D-83404 Ainring, Germany, Tel.: (08654) 8027 Fax: (08654) 8234, eMail: info@fahsig.de, Internet: www.fahsig.de

GPS für Europa

Bundesregierung: Vorreiter für Europäisches GPS

Bundesverkehrsminister Franz Müntefering ist amtierender Präsident des EU-Verkehrsmisterrates. In dieser Eigenschaft hat er bei einem informellen Treffen der europäischen Verkehrsminister mit deutschen Unternehmen die Einführung eines europäischen Satelliten-Navigationssystems gefordert, das neben den russischen und amerikanischen Systemen im nächsten Jahrzehnt verwirklicht werden soll.

Die Kosten für die Entwicklung bis 2008 schätzt der Minister auf bis zu 3 Mrd. Euro, die aus verschiedenen europäischen Programmen und privatwirtschaftlich zu decken wären. "Wir wollen und müssen auch einen Beitrag der Privatwirtschaft für dieses Zukunftsprojekt einwerben, der mit Sicherheit eine lohnende Zukunftsinvestition ist", so Müntefering. Die Kosten für FuE müßten in Form einer Private-Public-Partnerschaft aufgebracht werden, "damit wir einen angemessenen Platz für die europäische Wirtschaft erlangen". Nach seiner Einschätzung wächst der Markt der Satellitennavigation weltweit bis zum Jahr 2005 auf ein Volumen von rund 80 bis 90 Mrd. DM "Damit sind hochwertige Arbeitsplätze und wirtschaftliches Wachstum verbunden".

JAR FCL 3 (Medical) Training-Course in Langen am 1. 5.1999



Am 1. Mai, dem Tag der Arbeit, fanden sich ca. 50 Fliegerärzte im Steigenberger Maxx Hotel in Langen ein, um "theoretische Arbeit" zu leisten, nämlich um sich in JAR FCL 3 (Medical) einzuarbeiten. FCL bedeutet "Flight Crew Licensing"; der Part "Medical" befaßt sich dabei mit der fliegerärztlichen Begutachtung.

Diesen Trainingskurs - übrigens das erste europäische JAA Seminar dieser Art - veranstaltete die AOPA-Germany, vertreten durch Herrn Dieter Pade, zusammen mit Frau Dr. med. Annette Ruge, JAA Assistant to the Licensing Director. Frau Dr. Ruge führte brillant in die teilweise doch recht schwierige Thematik der neuen europaweiten fliegerärztlichen Begutachtungsrichtlinien, JAR FCL 3 (Medical), ein. Nach allgemeiner Einführung in die JAA (Joint Aviation Authorities) vermittelte Frau Dr. Ruge die Entstehung der Vorschriften sowie die derzeitige Entwicklung von JAR FCL, spätere Möglichkeiten von Einflußnahme und etwaiger Verbesserungen und Änderungen des bestehenden europäischen Regelwerkes. Es trat dabei klar hervor, daß mit JAR FCL 3 der Versuch unternommen worden war, Erfahrungen aller beteiligten Länder einzubinden und auch in Zukunft einfließen zu lassen. Zur "FCL-timescale", d.h. dem nunmehr endgültigen Datum der rechtsverbindlichen Einführung der FCL 3 (Medical) wurde für die BRD eine Verschiebung des ursprünglich geplanten Termins vom 01. Juli auf den 01. November 1999 genannt.

Die praktische Ausgestaltung der fliegerärztlichen Richtlinien läßt es den einzelnen Mitgliedsstaaten nicht frei, im Level unter die Anforderungen von FCL 3 (Medical) zu gehen; sehr wohl aber ist es möglich, auf Staatsebene nach wie vor schärfere Richtlinien anzusetzen. Dies enttäuscht im europäischen Rahmen und es bleibt zu hoffen, daß der BMV bzw. das LBA als verantwortliche bundesdeutsche Behörde nicht die Ansprüche z. B. auch im Verwaltungsweg über das geforderte Maß von FCL 3 (Medical) setzen wird.

Da die bundesdeutschen FCL Richtlinien noch nicht klar ausgearbeitet vorliegen, sind auch heute noch in der Durchführung der praktischen fliegerärztlichen Begutachtung in der BRD ab 01.11.1999 manche Fragen offen. In reger Diskussion der Teilnehmer stellte sich z. B. die Frage einer erwarteten "Papierflut an das LBA", da ab dem 01.11.1999 die gesamten Befundunterlagen durch die fliegerärztliche Untersuchungsstelle dem LBA übermittelt werden sollen. In FCL gibt es nur noch zwei Kategorien fliegerärztlicher Tauglichkeit, nämlich Kategorie I für die gewerbliche Luftfahrt, Kategorie II für die nichtgewerblichen Luftfahrtteilnehmer. Die Erstuntersuchung für Bewerber nach Tauglichkeitsklasse I (gew. Fliegerei) wird nur noch an einem AMC (Aeromedical Center) erfolgen können; eine Festlegung durch das LBA, wer nun eigentlich als AMC fungieren kann, gibt es bis heute nicht. Die übrigen Fliegertauglichkeitsuntersuchungen und die Nachuntersuchungen nach Klasse I werden wie bisher von entsprechend zugelassenen Fliegerärzten durchgeführt.

Die Abstände der fliegerärztlichen Untersuchungen sind nunmehr endgültig wie folgt festgelegt:

Klasse I		Klasse II	
unter 40	jährlich	unter 30	alle 5 Jahre
40 und darüber	halbjährlich	unter 50	alle 2 Jahre
		50 - 64	jährlich
		65 + darüber	halbjährlich - JAA
		65 + darüber	jährlich - BRD

Frau Dr. Ruge, als Abgeordnete Mitarbeiterin des LBA, schaffte es auch als nunmehrige Vertreterin der JAA hervorragend, zusätzlich noch auf die deutschen Aspekte und nationalen Spezifitäten der fliegerärztlichen Begutachtung ab 01.11.1999 einzugehen. Das Ziel des Kurses, dem Fliegerarzt den Umgang mit den neuen Richtlinien zu vermitteln, wurde dank der großen Fachkenntnisse von Frau Dr. Ruge und auch dank der konstruktiven Mitarbeit von Herrn Dieter Pade, welcher immer wieder neue Punkte und klärende Beiträge in die Diskussion einbrachte, voll erreicht. (Brief von Dr. med. Peter Koch)