



## FLIEGEN IM AUSLAND

Nr. 06, Februar 2013

### AM ANFANG STEHT IMMER EINE GRÜNDLICHE FLUGVORBEREITUNG

#### TROTZ ICAO-STANDARDS, DIE REGELN IM LUFTRAUM SIND NICHT ÜBERALL GLEICH

Ein Flug ins oder im Ausland erfordert ohne Frage eine sehr viel gründlichere Flugvorbereitung als ein Flug in der Heimat, allein schon wegen des unbekanntem Geländes, der zum Teil anderen Vorschriften, und vielleicht auch wegen der anderen Sprache.

Trotz weltweit einheitlich festgelegter ICAO-Standards gibt es in jedem Land Abweichungen von den internationalen Luftfahrtregeln. Und genau damit muss man sich befassen bevor es losgeht. Auskunft geben die entsprechenden Luftfahrthandbücher der Länder oder das Jeppesen VFR Manual und die einschlägigen Luftfahrtkarten. Insgesamt kommen schon einige Unterlagen zusammen, die man sorgfältig sichten und lesen sollte – natürlich muss alles aktuell sein.

Natürlich sind die Lufträume auch im Ausland, wie überhaupt weltweit, gemäß ICAO in Luftraumklassen von A bis G eingeteilt, wobei meist nicht immer alle Klassen genutzt werden. Wie Deutschland auch, so weichen einige Staaten von den für die Luftraumklassen festgelegten Regeln ab (bezüglich Sichtwerte, Funkkontakt, Staffelung). Diese Abweichungen müssen bekannt sein. Im Ausland gibt es auch einige Lufträume, die man so in Deutschland nicht kennt, wie Traffic Information Areas (TIA) und Traffic Information Zones (TIZ) in Dänemark und anderen nordischen Staaten, Special Rules Area (SRA) in Österreich, Air Traffic Zones (ATZ) in Italien oder Temporary Segregated Areas (TSA) in Polen, um einige Beispiele zu nennen.

**Ein Flug ins Ausland, das ist für die einen eine ganz besondere Herausforderung, für die anderen der Höhepunkt des Fliegerlebens. Im Ausland kann man die „eingeflogenen“ heimatischen Fliegerpfade verlassen, viel Neues und Schönes entdecken, und wertvolle Flugerfahrung sammeln. Europa mit weit über 2.000 Flugplätzen bietet eine Fülle von Möglichkeiten, interessante Orte und Landschaften fliegerisch zu entdecken.**

**An einem verlängerten Wochenende kann man leicht die meisten europäischen Hauptstädte anfliegen oder den Sprung über die Alpen wagen und in Venedig Station machen. Und wer eine Woche Zeit hat kann bis an den Rand Europas kommen, selbst mit einer einmotorigen Piper oder Cessna, und einen so entlegenen Ort wie Lerwick auf den britischen Shetlands oder die italienische Insel Pantelleria nahe der tunesischen Küste erreichen.**

**Fliegen im Ausland ist nicht kompliziert, vorausgesetzt man bereitet, wie von zuhause aus gewohnt, jeden Flug gewissenhaft vor und geht kein Wetterisiko ein.**

In einigen europäischen Staaten ist der Luftraum durch eine Fülle von Flugbeschränkungsgebieten scheinbar versperrt und ein Durchkommen ist kaum möglich. So stellt ein Flug ins benachbarte Frankreich wegen der vielen Flugbeschränkungsgebiete dort, den LF-Rs, für viele eine große navigatorische Herausforderung dar. Wer allerdings einen Blick ins Luftfahrthandbuch AIP France wirft, wird feststellen, dass viele der Beschränkungsgebiete nur selten wirksam sind oder lediglich bei Bedarf per NOTAM aktiviert werden. Zusätzlich sind noch Funkfrequenzen veröffentlicht, auf denen man den Status der LF-Rs abfragen bzw. eine Durchfluggenehmigung erhalten kann. Natürlich muss man sich diese Informationen vor dem Flug aus den jeweiligen Publikationen herausholen, zusätzlich die NOTAM abfragen und während des Fluges alles parat haben. Und dann verliert die französische Luftraumstruktur jeden Schrecken, und man kann ohne Behinderung entlang der in die Karte eingezeichneten Kurslinie fliegen.

### ES GEHT NICHTS ÜBER GUTES KARTENMATERIAL

Trotz GPS an Bord, einem vielleicht mehrfarbigen Navigationsdisplay und einer weltweiten Navigationsdatenbank, ohne die entsprechenden Luftfahrtkarten, ob nun in Papier oder elektronisch, geht es nicht. Wer die verschiedenen nationalen Luftfahrtkarten ICAO 1:500.000 für die Streckennavigation nutzt, sollte sich zu allererst mit der immer noch teilweise unterschiedlichen Farbgebung und Symbolik vertraut machen, damit bei der Navigation nichts schief geht. Aber auch wenn man die einheitlich gestalteten VFR+GPS Karten von Jeppesen verwendet, muss man sich in die Luftraumstruktur, die VFR-Verfahren und die teilweise schwierig auszusprechenden Namen von Meldepunkten anderer Länder einlesen, bevor es losgeht. Der obligatorische Strich auf der Karte für die geplante Flugstrecke, ob mit Blei-



Anflug auf den Flughafen von Palermo (LICL) auf Sizilien

stift oder elektronisch, sollte nicht fehlen. Nur so kann man entdecken, was einen auf der Strecke erwartet.

In manchen Lufträumen Europas wird man aufgefordert, sich über für den IFR-Verkehr festgelegten Navigationspunkten zu melden, auch wenn man nach VFR fliegt. Es ist daher ratsam, sich eine entsprechende IFR-Streckenkarte auf die Reise mitzunehmen, es sei denn, man ist in der Lage, die IFR-Meldepunkte schnell aus der Navigationsdatenbank abzurufen.

### MET-BRIEFING, DER WICHTIGSTE TEIL DER FLUGVORBEREITUNG

Ist der Zielflughafen bestimmt und liegt die Flugstrecke fest, muss die Wetterberatung eingeholt werden. Allerdings, eine persönliche Beratung durch einen ausgebildeten Wetterberater gibt es in Europa immer seltener. Lediglich an größeren Flugplätzen und an Verkehrsflughäfen gibt es noch das klassische MET-Office.

Wetterinformationen werden heute meist von einem „Flugwetterdienstleister“ oder im Rahmen eines nationalen Self-Briefing-Systems über Terminals am Flughafen oder im Internet (Homebriefing) angeboten. Diese Self-Briefing-Systeme verlangen oftmals eine erstmalige Registrierung. Das kann man schon zuhause erledigen und dabei gleich mal schauen, welche Daten in dem jeweiligen Land bereitgestellt werden, und prüfen, ob man die in englischer Sprache dargestellten Informationen auch wirklich versteht. Auf jeden Fall sollte man sich mit den bei METAR und TAF verwendeten Abkürzungen vertraut machen und in der Lage sein, Wetterkarten und deren Symbolik zu lesen. Die Zugangsdaten zum jeweiligen Briefing-System findet man im Internet, meist über die Adresse des nationalen Flugsicherungsanbieters.

Viel einfacher geht es allerdings, wenn man den (kostenpflichtigen) Dienst des Deutschen Wetterdienstes (DWD) unter [www.flugwetter.de](http://www.flugwetter.de) nutzt. Hier erhält man für beinahe ganz Europa die METARs und TAFs, Wetterkarten, Vorhersagekarten, Satellitenbilder und vieles mehr.

Wer ins Ausland fliegt, sollte sich bewusst sein, dass das Wetter und der Wetterverlauf dort ganz anders als zuhause sein können und zudem Wetterphänomene auftreten, die einem bislang unbekannt waren. Starke Winde und Turbulenzen können dem Flugzeug nicht nur bei einem Flug über oder in den Alpen, sondern auch im Rhonetal (Mistral) oder entlang der kroatischen-

dalmatinischen Küste (Bora) gefährlich werden. Wer entlang von Küstenregionen fliegt, muss zudem bei bestimmten Wetterlagen mit plötzlich auftretendem Seenebel rechnen. Sicherlich lohnt es sich, vor Antritt des Fluges nochmals das Wetterlehrbuch herauszuholen und das entsprechende Kapitel über Wetterphänomene zu lesen.

### ÜBUNG IN DER AUFGABE VON FLUGPLÄNEN

Auch wenn dank Schengener Abkommen das Fliegen in Europa sehr viel einfacher geworden ist, in den meisten Ländern muss für einen grenzüberschreitenden Flug weiterhin ein Flugplan aufgegeben werden. In einigen wenigen Fällen besteht sogar Flugplanpflicht für Flüge im kontrollierten Luftraum, in wenigen Fällen sogar für alle Inlandsflüge. Das Kapitel über Einflugbestimmungen und Flugplanpflicht im AIP, Teil GEN sollte man sorgfältig lesen. Manche Staaten verlangen bei einem Einflug die Landung auf einem Zollflugplatz (vor allem außerhalb der EU) oder auf einem sogenannten Airport of Entry und beim Ausflug den Abflug von einem Airport of Exit.

Wer aus Deutschland kommt, ist, was die Flugplanaufgabe anbetrifft, verwöhnt. Neben der Aufgabe über das Internet gibt es weiterhin die Möglichkeit der mündlichen Aufgabe über die Telefonnummer des AIS in Frankfurt. Diese persönliche Ansprache ist im Ausland nicht überall zu finden und oft steht man an einem Flugplatz nur noch vor einem Eingabeterminal, über das man den Flugplan aufgeben, NOTAM abrufen und ein Wetterbriefing durchführen kann. Leider sind diese Systeme europaweit nicht vereinheitlicht und es braucht schon ein bisschen Geduld, um sich in das Bedienungs Menü einzuarbeiten. Aber auch hier gilt wie beim Wetterbriefing, dass man sich für einige dieser Systeme bereits von zuhause aus registrieren lassen kann. Hat man sein eigenes Laptop oder iPad dabei, kann man den Flugplan auch über das Internet aufgeben, vorausgesetzt, man hat einen Internetzugang.

Neben der Flugplanaufgabe über ein Eingabeterminal und das Internet ist die klassische Aufgabe eines Papierflugplans weiterhin verbreitet in Europa, insbesondere an kleinen Flugplätzen. Dort wird der Flugplan noch über Fax weitergeleitet oder telefonisch an AIS übermittelt. Wer ins Ausland fliegt, sollte schon eine gewisse Übung im Ausfüllen von Flugplänen haben und in der Lage sein, den Flugplan persönlich in englischer Sprache an das entsprechende AIS-Office zu übermitteln.



*Halbinsel Bonifacio im Süden von Korsika*

Ist der Flugplan einmal aufgegeben und aktiviert darf man nicht vergessen, diesen (spätestens) nach der Landung zu schließen. An kontrollierten Flugplätzen erfolgt das automatisch durch ATC, an unkontrollierten Flugplätzen muss man dafür selbst Sorge tragen. Am besten macht man das persönlich per Telefon beim zuständigen AIS-Office oder auch bei der nächsten Kontrollzentrale, oder man bittet den Flugleiter vor Ort dort anzurufen.

### DIE RICHTIGE AUSTRÜSTUNG FÜR DAS FLUGZEUG

Mit der in Deutschland vorgeschriebenen Ausrüstung für Motorflugzeuge bei der Durchführung von VFR-Flügen, insbesondere was Funk, Transponder und Notsender betrifft, kann man auch ohne größere Probleme ins Ausland fliegen. Allerdings sollte man auf jeden Fall einen Transponder mit an Bord haben, auch wenn er in Teilen des deutschen Luftraums nicht vorgeschrieben ist.

Nach den deutschen Vorschriften (LuftBO) muss bei Flügen mit einmotorigen Flugzeugen über Wasser für jede Person eine Schwimmweste mitgeführt werden, wenn



*Mikkeli (EFMI), ein kleiner Flugplatz in Finnland*

die Küste im Gleitflug nicht erreicht werden kann. Bei einer Entfernung von über 100 NM von der Küste ist eine ausreichende Anzahl von Rettungsflößen mitzuführen. Im jeweiligen Land können zusätzliche Regeln gelten. Man kann sich im jeweiligen Luftfahrthandbuch des Landes (Teil GEN) oder im Jeppesen VFR Manual über die geforderte Ausrüstung informieren.

## IM AUSLAND IST EINIGES ANDERS

### RICHTIG NAVIGIEREN

Zuhause, am Heimatflugplatz, kennt man sich aus, und für einen kurzen Flug in die Umgebung wird man keine lange Flugvorbereitung benötigen. Anders in der Fremde, hier sollte man nie auf eine gründliche Flugvorbereitung vor jeder neuen Flugetappe verzichten. Das Terrain ist noch unbekannt, und auch die Luftraumstruktur muss erst verstanden werden. Wer sich nicht gründlich vorbereitet, kommt nachher im Fluge schnell mal in Bedrängnis, verliert die Orientierung und fliegt dann vielleicht ohne Freigabe in einen genehmigungspflichtigen Luftraum ein. Das geht manchmal ganz schnell.

Mit einem satellitengestützten Navigationssystem an Bord kann man sich natürlich viel besser orientieren, aber in manchen Fällen auch nur eingeschränkt. Die preiswerten Systeme zeigen die Lufträume nur in vereinfachter Form, ohne Höhenangaben, und es bleibt beim Piloten, die Anzeigen richtig zu interpretieren. Wer auf Nummer Sicher gehen will, sollte weiterhin einen Flugdurchführungsplan ausfüllen und mit Kontrollpunkten, Kursangaben und Flugzeiten arbeiten. Bei längeren Flügen über Gebirge oder über Wasser ist ein Flugdurchführungsplan ein Muss. Das Auffinden eines neuen Flugplatzes bleibt trotz GPS-Navigation weiterhin eine spannende Angelegenheit, besonders in unbekanntem Gelände. Am besten navigiert man „konventionell“ mit Auffanglinien und markanten Landmarken und verlässt sich nicht nur auf das GPS. Das gilt besonders dann, wenn erst Mal ein Meldepunkt – meist bei Kontrollzonen – angefliegen werden muss. Hat man den Meldepunkt nicht eindeutig ausgemacht, sollte man auf gar keinen Fall einfach weiterfliegen. Schließlich gehen von einem Meldepunkt meist VFR-Anflugverfahren los, die man genau zu befolgen hat.

Wer im Ausland auch mal bei Nacht fliegen möchte, sollte die nationalen Vorschriften sehr genau studieren. In vielen europäischen Ländern sind VFR-Nachtflüge gänzlich verboten.

### KLEINE UND GROSSE FLUGPLÄTZE

In Deutschland ist man, was die Öffnungszeiten der Flugplätze, zumindest der Verkehrslandeplätze, anbetriift, kaum eingeschränkt. Sie sind tagsüber durchgehend geöffnet. Es gibt auch meist eine Tankstelle am Platz, und eine Abstellmöglichkeit, auch mal über Nacht, steht fast immer zur Verfügung. Diese komfortable Situation findet man nicht überall im Ausland. In manchen Ländern muss man sich vorher genau informieren und genau planen. So sind z.B. die Flugplätze auf den griechischen Inseln teilweise nur wenige Stunden am Tag geöffnet, und nicht alle verfügen über AVGAS. Wenn man die Öffnungszeiten verpasst, hat man ein Problem.

Auch wenn man in den Unterlagen liest, dass ein Flugplatz über eine Tankmöglichkeit verfügt, so heißt das noch lange nicht, dass die Tankstelle zum Zeitpunkt der Landung auch geöffnet ist. Es empfiehlt sich, vorher dort anzurufen und einen Tanktermin auszumachen. Und nicht jeder Tankwart akzeptiert eine Kreditkarte, deshalb sollte man immer genügend Bargeld dabei haben.

Manchmal bleibt es nicht aus, dass man einen großen Verkehrsflughafen anfliegen muss (oder möchte), da es am Zielort keine andere Alternative gibt, oder weil nur dieser Flughafen ein Airport of Entry ist. Die Landgebühren an einem Verkehrsflughafen sind meist sehr viel höher als an einem kleinen Grasplatz, dafür steht aber vor der Tür ein Bus, der einen für wenig Geld in die nächste Stadt bringt. Viele große Verkehrsflughäfen in Europa verlangen die obligatorische Abfertigung durch einen sogenannten Handling Agent, bei dem man sich schon vor der Landung telefonisch anmelden muss. Bei diesem Telefonanruf erhält man dann auch vielleicht eine Landezeit zugeteilt und erfährt, was der Aufenthalt am Flughafen insgesamt kosten wird.



Vorflugkontrolle auf dem Vorfeld von Catania (LICC), Sizilien

## **FLIEGEN OHNE FLUGLEITER, IM AUSLAND IST DAS MÖGLICH**

Wer daran gewöhnt ist, immer erst INFO zu rufen, bevor man einen Flugplatz anfliegt, wird sich bei einigen Flugplätzen im Ausland umstellen müssen. Ganz abgesehen davon, dass das Rufzeichen vielleicht „RADIO“ heißen kann, einige Flugplätze verfügen über keinerlei Flugplatzinformationsdienst (AFIS – Aerodrome Flight Information Service) und man kann mit keinem Flugleiter am Boden sprechen (z.B. in Frankreich, Dänemark, Finnland). Man überfliegt einfach den Flugplatz, beobachtet die ausgelegten Signale und Zeichen, ordnet sich in die Platzrunde ein und landet entsprechend der im Signalfeld angegebenen Landerichtung.

Schon vor Einflug in die Platzrunde gibt man über Funk auf der festgelegten Frequenz blind sein Rufzeichen, Flugzeugtyp, Position und Flugabsicht bekannt und meldet sich erneut beim Eindrehen in den Gegen-, Quer- und Endanflug und nach Verlassen der Piste. Beim Abflug verfährt man ähnlich. Da auch andere Piloten in gleicher Weise ihre Positionsmeldungen absetzen, wissen alle im Flugplatzverkehr Bescheid und können ihren An- oder Abflug entsprechend einrichten. Wie das im Detail geht, sollte man sich vorher im nationalen Luftfahrthandbuch oder im Jeppesen VFR Manual anschauen. Dabei entdeckt man dann vielleicht auch, dass die Meldungen nicht in Englisch, sondern in der Landessprache zu erfolgen haben.

## **FLIEGEN ÜBER BERGE UND MEERE**

Will man nach Südeuropa fliegen, so muss man über die Alpen. Und wenn das Wetter passt, dann ist ein Alpenflug ein unvergessliches Erlebnis. Ist man noch unerfahren, sollte man die Alpen entlang der Autobahnen oder der empfohlenen VFR-Strecken überqueren, immer in der größtmöglichen Flughöhe und in gebührendem Abstand zu den Bergspitzen. Aber auch in größerer Höhe muss man auf der Hut vor plötzlich auftretenden Turbulenzen oder plötzlichen Fallwinden sein. Unter Umständen reicht die in der Höhe erheblich reduzierte Flugleistung nicht mehr aus, um diese Fallwinde auszugleichen und die Flughöhe zu halten.

Ein Flug durch Alpentäler, womöglich noch bei geschlossener Wolkendecke, kann sich nur der „leisten“, der eine gründliche Alpenflugeinweisung absolviert hat und das Risiko genau einschätzen kann. Hat man aufgrund der Wetterlage Zweifel an einen sicheren Alpenüberflug, sollte man den Flug verschieben oder bereit sein, die Alpen im Westen über das Rhonetal oder im



*Flug über die schweizer Alpen in FL 120 Richtung Süden*

Osten bei Wien zu umfliegen. Bei einem Flug über die Alpen kann es keine (Wetter-) Kompromisse geben.

Wer allerdings meint, hohe Berge gibt es in Europa nur in den Alpen, der täuscht sich. Auch die Pyrenäen oder der Apennin in Italien sind nicht zu unterschätzen und können bei bestimmten Wetterlagen unüberwindbare Barrieren darstellen.

Auch bei einem längeren Flug über Wasser sollte das Wetter stimmen. Es ist schon erstaunlich, wie viele Flugstunden man in Europa über Wasser verbringen kann. Das gilt nicht nur für Flüge über den Kanal nach England oder zu den griechischen Inseln, sondern auch für Flüge nach Korsika, den Balearen, nach Korfu, nach Sardinien oder im Norden auf die Insel Gotland. Dass diese Flüge über Wasser einer sorgfältigen Flugvorbereitung bedürfen, insbesondere was den Zustand des Flugzeuges betrifft, steht außer Frage. Die Aufgabe eines Flugplans, ständiger Funkkontakt mit FIS oder einer anderen ATC-Stelle, Fliegen in der größtmöglichen Flughöhe (um bei einem Motorausfall eine möglichst lange Gleitstrecke zu haben) und das Anlegen von Schwimmwesten sind ein Muss. Wenn dann noch ein Schlauchboot hinzukommt, ist eine genaue Absprache zwischen Piloten und Passagieren, wer was im Falle einer Notwasserung zu tun hat, unbedingt erforderlich. Auch sollte man sich tunlichst mit dem Gebrauch des Schlauchboots vorher vertraut machen und das Boot natürlich so ins Flugzeug legen, dass es im Notfall sofort griffbereit ist.

Ein Flug über ein Hochgebirge oder über das offene Meer ist schon etwas Außergewöhnliches. Einige Luftfahrtbehörden der entsprechenden Länder haben besondere Empfehlungen für diese besondere Art

von Flügen herausgegeben, die man lesen sollte. Im Einzelfall, insbesondere für Flüge über Wasser, sind die Vorschriften für die Notausrüstung (Notsender, Schwimmwesten, Rettungsinsel) zu beachten.

### AM BESTEN IMMER MIT FIS FLIEGEN

Bei Flügen im Ausland sollte man sich angewöhnen, generell mit dem Fluginformationsdienst (FIS) in Funkkontakt zu treten. In vielen Ländern ist es sogar Pflicht, sich (zumindest) beim Grenzüberflug bei FIS zu melden. FIS ist kein Ersatz für die eigene Flugvorbereitung, aber dieser Dienst kann Piloten bei der Flugdurchführung wirkungsvoll unterstützen und navigatorische Hinweise geben, ganz abgesehen von Informationen über anderen Luftverkehr. In einigen Ländern gibt es auf Grund des geringen Luftverkehrsaufkommens Lufträume, die nur zeitlich beschränkt für wenige Stunden am Tag wirksam sind. Über FIS lässt sich während des Fluges der Status dieser Lufträume erfragen und so unter Umständen ein Umweg um einen Luftraum vermeiden.

Auch wenn man in den meisten Fällen den Transponder auf den VFR-Code 7000 schalten muss, so kann man nicht überall davon ausgehen, dass der FIS-Lotse einen auch wirklich „sieht“. Nicht überall ist FIS mit Radar ausgerüstet. Während in Deutschland der Fluginformationsdienst auf eigens dafür festgelegten Frequenzen durchgeführt wird, kann es im Ausland schon mal vorkommen, dass der Fluginformationsdienst im Rahmen des Flugverkehrskontrolldienstes auf der ATC-Frequenz erfolgt. Es gibt einfach zu wenige VFR-Flüge, um einen eigenen FIS-Arbeitsplatz mit einer separaten Frequenz vorzuhalten. In solchen Fällen ist man dann zusammen auf einer Sprechfunkfrequenz mit dem IFR-Verkehr und darf sich nicht wundern, wenn Lufthansa, Air France oder Ryanair „reinerufen“. Dass man hier absolute Funkdisziplin wahrt und sich an die vorgeschriebene Phraseologie hält, ist selbstverständlich. Ist man einmal mit FIS in Sprechfunkkontakt getreten, so sollte man nicht vergessen, sich vor Verlassen der Frequenz abzumelden.

## PRAKTISCHE TIPPS

### DAS SOLLTE MAN MIT DABEI HABEN

Bei einem Auslandsflug über mehrere Tage stellt sich die Frage, was man neben den für das Fliegen erforderlichen Unterlagen und den persönlichen Sachen noch mitnehmen sollte. Natürlich darf kein Handy fehlen,

vielleicht zusätzlich noch ein Notebook oder Tablet-PC, das erleichtert ungemein die Flugvorbereitung. Unbedingt dabei haben muss man eine gelbgrüne Warnweste. Das Tragen dieser Weste ist heute auf vielen Vorfeldern europäischer Flugplätze Pflicht.



*Ohne Warnwesten darf man das Vorfeld nicht betreten, wie hier am Flughafen Tallinn (EETN), Lettland*

Ein kleiner Eimer, zumindest aber ein Schwamm oder ein Leder, um die Fenster mal ab und zu sauber zu machen, sollte auch mitgenommen werden. Nicht im Gepäck fehlen darf ein großer Regenschirm. Dann kann man auch bei strömenden Regen gefahrlos tanken.

Je nach Länge der Flugstrecke empfiehlt es sich, einige Liter Motoröl mitzunehmen, denn nicht an jedem Flugplatz gibt es frei verkäufliches Öl. Einen Einfülltrichter für das Motoröl sollte man dann auch nicht vergessen. Meist weiß man vorher nicht, ob der Flugplatz, an dem man über Nacht sein Flugzeug abstellt, eine Möglichkeit bietet, das Flugzeug zu verzurren. Mit einer eigenen Garnitur zum Verzurren an Bord erlebt man keine Überraschungen, wenn der Wind über Nacht heftig wird.

Vielleicht macht es auch Sinn, einen Ersatzreifen mitzunehmen. Wenn es mal einen Platten gibt, wird man auf vielen Flugplätzen nicht gleich den passenden Ersatzreifen bekommen, und muss unter Umständen mehrere Tage auf Hilfe warten. Ein Mechaniker, der den Reifen wechseln kann, ist dagegen meist an jedem Flugplatz zu finden.

Was immer man einpackt, zum Schluss darf man nicht vergessen, das Gesamtgewicht bzw. die Gesamtmasse zu bestimmen. Die meisten einmotorigen Flugzeuge verfügen nur über eine sehr begrenzte Zuladung und schnell ist das Gesamtgewicht erreicht oder überschritten.

## KEINE EXPERIMENTE MACHEN

Flüge ins Ausland sind meist Flüge in neues Terrain. Selten fliegt man wie zuhause die gleiche Route zweimal oder landet an einem und demselben Flugplatz mehrmals. Es gibt keine Routine, und jeder Anflug zu einem neuen Flugplatz ist spannend und erfordert höchste Konzentration. Man hat zwar die Anflug- und Flugplatzkarte genau studiert, aber letztlich sieht man nun die Piste zum ersten Mal, muss die Flughöhe genau abschätzen, den plötzlich auftretenden Seitenwind ausgleichen und auf der vielleicht mehr als erwartet abfallenden Grasbahn sicher landen. Gerade bei einem Anflug auf einen neuen Flugplatz sollte man bereit sein durchzustarten, wenn der Anflug nicht passt und eine sichere Landung nicht gewährleistet ist. Was macht es schon, wenn man nochmals die Platzrunde fliegt. Meistens klappt es beim zweiten Mal. Stellt sich allerdings heraus, dass die zulässige Seitenwindkomponente überschritten wird oder die Grasbahn feucht ist und Furchen aufweist, sollte man den Anflug abbrechen und zum Ausweichflugplatz fliegen. Sicher ist sicher.

Auch bei schlechtem Wetter darf man keine Experimente machen. Der Druck, die geplante Tagesroute zu schaffen, egal wie, kann enorm sein, besonders wenn man Passagiere an Bord hat, oder am Zielflugplatz die Freunde auf einen warten. Verschlechtert sich das Wetter, wird die Sicht geringer, muss man auf Grund abnehmender Wolkenuntergrenze immer tiefer sinken, dann gibt es nur eines, umkehren und auf dem nächst gelegenen Flugplatz landen. Das ist einfacher gesagt als getan, denn man fliegt nicht in seinem Heimatland, wo man sich auskennt, sondern auf fremdem Gebiet. Wer hier schon vorgeplant und Ausweichflugplätze rausgesucht hat, ist eindeutig im Vorteil.

Bei einem mehrtägigen Flug, vielleicht bis zum Nordkap oder nach Lissabon, weiß man nie, was auf einen zukommt. Das gilt nicht nur für das Wetter, sondern auch für das persönliche Wohlergehen. Fühlt man sich unwohl, hat man plötzliche Zahnschmerzen oder spielt der Magen verrückt, darf man auf keinen Fall ins Flugzeug steigen. Auch wenn man nun eine Hotelübernachtung mehr bezahlen muss oder die geplante Etappe nicht schaffen wird, man sollte erst weiter fliegen, wenn man sich wirklich top fit fühlt.

## AUS ERFAHRUNG ANDERER LERNEN

Mit jedem Flug zu einem neuen Flugplatz gewinnt man Erfahrung hinzu, nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden. Es gibt Flugplätze, die klein und gemütlich sind

und dazu noch nah an einer attraktiven Stadt liegen. Es gibt große Flughäfen mit allem Komfort, dafür aber auch sehr teuer und fernab der nächsten Stadt. Anhand der Luftfahrtskarten ist es manchmal sehr schwierig, den „richtigen“ Flugplatz in einem anderen Land zu finden.

Hilfe bieten neben dem Internet auch die verschiedenen Flugzeitschriften, die beinahe regelmäßig Pilotenberichte über Auslandflüge veröffentlichen. Diese Berichte machen nicht nur Appetit, „auch mal“ bis nach Sizilien zu fliegen oder die baltischen Staaten zu besuchen, sie geben auch wertvolle Hinweise zu Flugrouten und Flugplätze und Tipps, was man gesehen haben sollte; und sie enthalten persönliche Erfahrungen der Piloten mit dem Umgang der Luftraumstruktur, der Flugsicherung und der Flugplätze. Meist findet man aber auch Fliegerkameraden im eigenen Fliegerclub oder am Heimatflugplatz, die über Auslandsflugerfahrung verfügen und die man befragen kann. Man sollte nichts ungenutzt lassen, den Auslandsflug sorgfältig vorzubereiten und dabei auf Erfahrungen anderer zurückgreifen.

Auch unterwegs sollte man die Gelegenheit wahrnehmen, an Flugplätzen ortsansässige Piloten zur geplanten nächsten Flugroute zu befragen. Manchmal erhält man wertvolle Informationen (z.B. dass die Tankstelle am Zielflugplatz geschlossen ist) oder man bekommt Tipps, was auf der Route zu beachten hat.

Einige europäische Länder veröffentlichen spezielle Broschüren für VFR-Piloten. Diese, meist von der nationalen Flugsicherung herausgegebenen Informationsschriften, enthalten eine Zusammenstellung der nationalen Regelungen für die VFR-Luftfahrt und manchmal zusätzlich wertvolle Tipps insbesondere für ausländische Piloten. Für die Flugvorbereitung sind diese Broschüren sehr hilfreich.



*Landschaft an der französischen Atlantikküste nördlich von Nantes*

## ZUSAMMENFASSUNG

- **Einen Flug ins Ausland sollte man immer ganz besonders gründlich vorbereiten. Dazu gehört auch die Planung von Alternativrouten und Ausweichflugplätzen.**
- **Natürlich fliegt man nur mit den gültigen Luftfahrtskarten und einer aktuellen Navigationsdatenbank.**
- **Im Ausland gelten in einigen Fällen andere Luftfahrtvorschriften, die man im jeweiligen Luftfahrthandbuch (AIP) oder im Jeppesen VFR Manual finden kann.**
- **Bei einem Flug im Ausland sollte man, wie auch im Heimatland, kein Wetterisiko eingehen, insbesondere wenn man über Hochgebirge oder offene See fliegt.**
- **Für die Flugvorbereitung und die Flugplanaufgabe kann man in vielen Ländern das nationale Homebriefing über das Internet nutzen.**
- **Trotz Schengener Abkommen gilt für die meisten grenzüberschreitenden Flüge weiterhin eine Flugplanpflicht.**
- **Nicht alle Flugplätze im Ausland verfügen über eine Tankmöglichkeit. Am besten ruft man vorher an, damit man keine Überraschung erlebt.**
- **An einigen ausländischen Flugplätzen fliegt man ohne Flugleiter. Darauf sollte man sich vorbereiten.**
- **Flüge über die Alpen und andere Hochgebirge erfordern eine besonders gründliche Flugvorbereitung.**
- **Bei Flügen über der offenen See gelten besondere Vorschriften für die Mitnahme von Schwimmwesten und Rettungsinseln.**
- **Wer über See fliegt, sollte auch bei kurzen Distanzen so hoch wie möglich fliegen, um bei Motorausfall genügend Gleitstrecke bis zum Festland zu haben.**
- **Achtung: In einigen europäischen Staaten sind VFR-Flüge bei Nacht verboten.**
- **Bei Flügen im Ausland empfiehlt es sich, immer mit FIS Funkkontakt zu halten.**
- **Auf vielen Vorfeldern europäischer Flugplätze ist heute das Tragen einer Warnweste vorgeschrieben.**
- **Damit man auch bei Regen tanken kann, sollte man immer einen Regenschirm dabei haben.**
- **Man kann aus der Erfahrung anderer Piloten lernen, die schon einen Auslandsflug gemacht haben.**

### **Autor:**

Jürgen Mies

### **Bildnachweis:**

Jürgen Mies, Rainer Biebrach

### **Haftungsausschluss:**

Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

### **HERAUSGEBER**

AOPA-Germany e.V.  
Außerhalb 27 / Flugplatz  
63329 Egelsbach

[www.aopa.de](http://www.aopa.de)