

Jahr: 2017							
Nr.	Dat.	Muster	Kennz.	PIC verantwort. Ltz.-Führer	Begleiter	Start-Ort	Lande-Ort
2671	1.7.	ASK 21	D1234	Leo Lehrer		EDBF	EDBF
2672	"	"	"	"		"	"
2673	3.7.	LS4	D4567	Peter Pilot		"	"
2674	"	"	"	"		"	"
2675	"	"	"	"		"	Klarenort
2676	6.7.	ASK 21	D1234	Peter Pilot	Susi Schüler	"	EDBF
2677	"	"	"	"	"	"	"
2678	8.7.	Ka 8	D6789	"		"	"
2679	9.7.	LS4	D4567	"		"	"
2680	"	"	"	"		"	"

Unterschrift des Piloten für die Richtigkeit der Eintragungen: *Peter Pilot*

NEUE REGELN ZUR BUCHFÜHRUNG

Buchführung für Segelflieger: Die komplexen neuen Rechtsgrundlagen zum Flugbuch sind für alle Piloten europaweit verbindlich. FCL.050 schreibt vor, dass die Form und Weise der Flugbuchführung von der Luftfahrtbehörde festgelegt wird.

VON MARTIN KADER

Überträge:			1951 :10	1590 :18	360 :52	560 :18	2670	56080	
Start- Art	UTC Start	UTC Landung	Gesamt- Zeit	PIC- Zeit	DUAL- Zeit	INSTR- Zeit	Anz. Land.	St. km	Bestätigungen Bemerkungen
W	9:10	9:15	5		5		1		} Überprüfung beim 3L 123456
W	9:30	9:40	10		10		1		
h	9:05	9:20	15	15			1		
h	9:31	9:39	8	8			1		
h	10:05	14:22	4:17	4:17			1	320	
h	13:21	13:27	6	6		6	1		
h	14:01	14:55	54	54		54	1		
h	9:58	12:48	2:50	2:50			1	115	
h	10:01	10:16	15	15			1		
h	10:43	17:13	6:30	6:30			1	562	
gesamt diese Seite:			15:30	15:15	15	1:00	10	997	
insgesamt:			1966 :40	1605 :33	361 :07	521 :18	2680	57077	

Um europaweit eine einheitliche Flugbuchführung zu gewährleisten, hat die EASA (European Aviation Safety Agency mit Sitz in Köln) die sog. „Acceptable Means of Compliance“ (Anerkannte Nachweisverfahren), die AMC1 zu FCL.050, erlassen. Diese sind nur auf Englisch verfasst und sind für alle Luftfahrtbehörden und damit mittelbar auch für uns als Piloten verbindlich. Um diese Regeln den deutschsprachigen Piloten näher zu bringen, hat das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) die NfL 2-330-17 vom 30.05.2017 herausgegeben. Verständlicher werden die neuen Regeln, wenn man die für den Segelflug wichtigen Punkte herausfiltert.

Mit einem Beispiel, das ich anhand des obigen Flugbuchauszuges darstellen möchte, wird es relativ einfach: Peter Pilot ist Fluglehrer und hat in der Saison 2017 erst zum 01.07. wieder angefangen. Um sicher zu sein, macht er zu Beginn der Saison zwei Überprüfungsflüge mit seinem Fluglehrerkollegen Leo Lehrer. Nachdem er sich selbst wieder eingeflogen hat, macht er einige Streckenflüge und schult die Flugschülerin Susi Schüler. Gehen wir die einzelnen Spalten seines Flugbuches einmal durch, um die rechtlichen Anforderungen (nach Möglichkeit verwende ich nicht die komplexen Rechtsbegriffe sondern einfache Begriffe, die auf unseren Flugplätzen geläufig sind) und praktische Flugbuchführung kennen zu lernen:

Dat. / Muster / Kennz.

Die Zeilen für das Datum, Muster und Kennzeichen des Luftfahrzeugs sind selbsterklärend. Wer viel fliegt, für den ist es sinnvoll, in jedem Jahr eine neue Seite zu beginnen und das Jahr oben drüber zu schreiben. Dadurch gewinnt man eine bessere Übersicht über die in den einzelnen Jahren geflogenen Zeiten.

PIC, verantw. Lfz.-Führer

In die Spalte PIC, Pilot-in-Command bzw. Luftfahrzeugführer darf nur der verantwortliche Flugzeugführer (PIC) eingetragen werden. Fliegt man selbst als PIC, kann der eigene Name oder „SELF“ oder „SELBST“ eingetragen werden. Ist der Name eines PIC für die Spalte zu lang, kann man dort die Initialen eintragen und diese zusam-

men mit dem vollen Namen als Erläuterung oben auf die Seite schreiben (z.B. M.B.M. = Max Beispiel-Mustermann). Es gilt der Grundsatz, dass es immer nur einen PIC an Bord eines Segelflzeuges geben kann. Aber wer ist eigentlich der oder die „PIC“?

1. Der allein fliegende Schüler (hoffentlich mit dem vorgeschriebenen Flugauftrag) ist der verantwortliche Flugzeugführer (PIC). Er ist nicht SPIC („Student Pilot-in-Command“). Ihr könnt den Begriff SPIC getrost vergessen, den gibt es nur in der Instrumentenflug-Ausbildung, nicht bei uns in der Segelflugschulung.

2. Fliegen zwei Scheinpiloten, ohne dass einer von ihnen eine Schulungs- oder Überprüfungsaufgabe als Lehrer oder Prüfer wahrnimmt, bestimmt der Halter in der Regel, dass der vorne bzw. links sitzende Pilot der verantwortliche Flugzeugführer (PIC) ist. Von dieser Regel kann es z. B. aus technischen Gründen Ausnahmen geben. Daher ist es wichtig, die Anordnungen des Halters und die Handhabung im Verein zu kennen. Beide Scheinpiloten sollten sich unbedingt vor dem Flug einig sein, wer als PIC das Kommando hat und damit die Verantwortung trägt.

3. Schult ein Fluglehrer einen Flugschüler, ist der Fluglehrer der verantwortliche Flugzeugführer (PIC). Hierbei kam es in der Vergangenheit häufig zu Fehleintragungen, nämlich dass der Flugschüler in der vorderen Spalte als Flugzeugführer eingetragen wurde. Dieser Fehler, der mir anfänglich selbst unterlaufen war, lässt sich durch entsprechende Neubenennung der Spalten oder Anbringen von Pfeilen leicht korrigieren. Übrigens bitte bei Korrekturen immer das Fehlerhafte so durchstreichen, dass es lesbar bleibt und das Richtige daneben

schreiben. Zusätzlich muss das Datum der Korrektur vermerkt werden. Es darf nie mit Aufklebern überklebt, Korrekturroller (Tipp-Ex usw.) oder ähnliches verwendet werden.

4. Übernimmt der Fluglehrer eine Überprüfungsaufgabe in einem Flug mit einem Scheinpiloten, ist auch hier der Fluglehrer der verantwortliche Luftfahrzeugführer (PIC). Im Beispielflugbuch von Peter Pilot hat der Fluglehrer Leo Lehrer zwei Überprüfungsstarts mit Peter Pilot gemacht. Demzufolge befand sich Leo Lehrer in der Funktion des Fluglehrers und war demzufolge der PIC. Gleichmaßen ist auch bei Flügen zur Eingewöhnung auf neue Flugzeugmuster stets der Fluglehrer der PIC. Gleiches gilt für Flüge zur Wiedereingewöhnung auf lange nicht geflogene Flugzeugmuster, Checkflügen, die der Verein bei Neumitgliedern vorsieht, etc. In all diesen Fällen ist der überprüfende Fluglehrer der verantwortliche Flugzeugführer (PIC).

5. Schließlich ist auch der Prüfer, der eine Prüfung abnimmt oder Befähigungsüberprüfung vornimmt, der verantwortliche Flugzeugführer (PIC).

Begleiter

Nach den EU-Vorschriften ist diese Spalte überflüssig. Man kann diese Spalte z. B. in „Mehrzweck“-Spalte (multipurpose) umbenennen, um hier bei Bedarf flexible Eintragungen vornehmen zu können. Im Grunde ist es hier jedem Piloten überlassen, welche Eintragungen er vornehmen möchte, so lange sie klar und verständlich sind. Im Beispiel nutzt Peter Pilot die Begleiter-Spalte nur, wenn er als Fluglehrer Schulungsflüge macht. Das macht er freiwillig, um besser nachvollziehen zu können, mit welchen Flugschülern er wann geflogen ist. Rechtlich vorgeschrieben ist das nicht. Gleichmaßen kann man, wenn man

es möchte, die Namen seiner mitgenommenen Fluggäste aufschreiben. Das hat für den einen oder anderen Piloten einen Erinnerungswert, ist aber nicht für das Flugbuch als Flug-Dokument wichtig.

Fliegt man selbst doppelsitzig als Flugschüler oder zu Überprüfungszwecken, kann man optional den eigenen Namen oder „SELF“ oder „SELBST“ in die Begleiter-Spalte eintragen. Zwingend ist das Führen der Begleiterspalte aber nicht. Dass man als Flugschüler oder als zu Überprüfender geflogen ist, geht schon aus dem Umstand hervor, dass der eigene Name vorn auf dem Flugbuch drauf steht und man selbst die Flugzeit als DUAL-Zeit eingetragen hat.

Nimmt ein Scheinpilot als PIC einen anderen Scheinpiloten als Begleiter mit, macht der Begleiter in sein eigenes Flugbuch gar keinen Eintrag. Auch dann nicht, wenn der Begleiter noch so aktiv mitgeflogen ist (Beispiel: doppelsitzige Überlandflüge).

Start-Ort / Lande-Ort

Die meisten Flugplätze haben eine vierstellige ICAO-Ortskennung, der hier eingetragen wird. Bei Außenlandungen ist der nächstgelegene Ort der Landung einzutragen. Im Beispielfall hatte Peter Pilot eine Außenlandung bei Verlorenort. Bei Flugplätzen ohne ICAO-Ortskennung und Außenlandungen an Orten mit längeren Namen kann man sich eine sinnvolle Abkürzung ausdenken und die Abkürzung mit dem vollen Namen oben auf die Seite zur Erklärung hinschreiben (Bsp. „NP = Neuruppin“).

Start-Art

Das Muster in den AMC kennt diese Spalte nicht, weil es in seinem Aufbau nicht auf den Segelflug ausgelegt ist. Um die rechtlichen Anforderungen an die erforderliche Flugerfahrung in der jeweiligen Start-Art nachweisen zu

können, ist die Aufzeichnung der Start-Art aus meiner Sicht unabdingbar:

W = Windenstart, F = Flugzeugschlepp, E = Eigenstart, A = Autostart, G = Gummiseil-Start

UTC-Start / UTC-Landung

Die Startzeit ist im Segelflug die Zeit, zu der das Segelflugzeug mit dem Startlauf beginnt. Die Landezeit ist die Zeit, in der das Luftfahrzeug nach der Landung erstmalig zum Stehen kommt. Das Zurückrollen zum Startplatz zählt bei Segelflugzeugen also nicht mit. Maßgeblich für die Start- und Lande-Zeit ist immer die koordinierte Weltzeit (UTC = Universal Time Coordinated).

Gesamt-Zeit

Die Gesamtzeit ist immer einzutragen, egal um was für einen einzutragenden Flug es sich handelt. Der Übertrag dürfte bei der Gesamtzeit keine Schwierigkeiten machen, da die Gesamtzeit schon früher immer übertragen wurde. Zusätzlich zur Gesamtzeit sind folgende Zeiten in gesonderte Spalten einzutragen:

PIC-Zeit

Gemeint ist hier die PIC-Zeit desjenigen, der das Flugbuch führt. Wer PIC ist, habe ich oben schon ausführlich beschrieben. Hier werden also als PIC-Zeit auch die Zeiten eingetragen, die ein Flugschüler mit Flugauftrag alleine fliegt usw. Fluglehrer und Prüfer müssen die PIC-Zeit neben der Instructor-Zeit und Gesamtzeit zusätzlich ausfüllen. Da die PIC-Zeit auch nach früherem Recht gesondert nachzuweisen war, dürfte der Übertrag keine Schwierigkeiten machen.

DUAL-Zeit

Der Begriff „DUAL-Zeit“ ist neu und wird in den AMC1 zu FCL.050 beschrieben: „DUAL“ sind doppelsitzige Flüge, bei dem der Flugbuchfüh-

rende durch einen Fluglehrer oder Prüfer geschult, geprüft oder überprüft („ge-checkt“) wird. Demzufolge sind für einen Flugschüler alle doppelsitzigen Flüge immer DUAL-Flüge. Auch die Zeiten aus Prüfungsflügen, Überprüfungsflügen und Befähigungsüberprüfungen sind vom überprüften Piloten als DUAL-Zeit aufzuzeichnen. Die Übertragzeit macht hier Schwierigkeiten, da vor Inkrafttreten der neuen AMC keine DUAL-Zeiten aufzuzeichnen waren. Allerdings waren auch schon nach früherem Recht die Schulungsflüge gesondert zu loggen. Hierzu habe ich beim BMVI nachgefragt: Die Behörden geben sich damit zufrieden, wenn die DUAL-Zeit ab dem 30.03.2017 (Veröffentlichung der o.g. NfL) mit Null beginnt und fortan aufaddiert. Alternativ kann man die DUAL-Zeit aus früheren Überprüfungs- und Schulungsflügen, die vor dem 30.03.2017 stattgefunden haben, händisch zusammen rechnen und als Übertrag eintragen.

Instruction-Zeit

Hier sind die Zeiten einzutragen, in denen der Flugbuchführende als Fluglehrer oder Prüfer tätig wird: Schulflüge, Checkflüge, Prüfungen, Überprüfungsflüge und Befähigungsüberprüfungen. Wie gesagt muss diese Zeit zusätzlich als PIC-Zeit und sowieso auch als Gesamt-Zeit aufgezeichnet werden. Im Beispiel hat Peter Pilot als Fluglehrer zwei Schulungsflüge mit der Flugschülerin Susi Schüler auf der ASK 21 absolviert. Die Zeiten hieraus finden sich in der Spalte „INSTR-Zeit“ wieder und mussten zusätzlich in die Spalten „PIC-Zeit“ und „Gesamt-Zeit“ eingetragen werden. Auch hier gilt: Die Behörden erkennen es an, wenn man den Übertrag der Instruction-Zeit ab dem 30.03.2017 mit Null beginnt und in der Folgezeit aufaddiert. Alter-

native: Man rechnet die Instruction-Zeit aus früheren Flugbüchern (vor dem 30. 03. 2017) händisch zusammen und trägt sie als Übertrag ein.

Anz. Land.

Die Anzahl der Landungen muss nach den neuen Vorschriften in jede Zeile eingetragen werden. Für Fluglehrer, die mehrere Flüge auf demselben Luftfahrzeug hintereinander machen, bietet sich an, Sammeleintragungen in eine Zeile einzutragen. Sammeleintragungen sind für alle Piloten zulässig, wenn dasselbe Luftfahrzeug geflogen wurde, dieses zwischen den einzelnen Flügen nicht länger als jeweils 30 Minuten am Boden war und die Flüge am selben Tag mit Starts und Landungen am selben Flugplatz ausgeführt wurden. Bei zulässigen Sammeleintragungen wird in die o.g. Spalte die Anzahl der Landungen eingetragen. Neu ist, dass die Gesamtzahl der Landungen im unteren Teil der Seite ebenfalls zusammengesamtet und aufgezeichnet wird.

Bemerkungen / Bestätigungen

Schulflüge, Überprüfungsstarts und Prüfungsflüge muss der Fluglehrer bzw. Prüfer im Flugbuch des Kandidaten in der gewohnten Form bestätigen. Zusätzlich muss die Art des Fluges vermerkt werden, z. B. Schulflug, Überprüfung, Prüfung. Im Beispiel hat der Fluglehrer Leo Lehrer die ersten beiden Starts von Peter Pilot bestätigt. Bei Wolkenflügen muss die Bemerkung „Wolkenflug“ eingetragen werden.

Unterschrift

Nicht zu vergessen ist, dass der Pilot auf jedem vollständig ausgefüllten Seitenpaar für die Richtigkeit der Eintragungen unterschreiben muss. Im Beispielfall hat Peter Pilot alle Zeiten und die Anzahl der Landungen aufaddiert und gewinnt somit eine

gute Übersicht: Vom 01. bis zum 09. Juli hat er zehn Flüge mit einer Gesamtzeit von 15:30 Std. absolviert. Davon ist er 15:15 Std. als PIC geflogen, 00:15 Std. DUAL und 1:00 Std. als Fluglehrer. Nach Addition mit den Überträgen sieht er unten rechts in seinem Flugbuch alle genannten Zeiten, Anzahl der Landungen, die er insgesamt geflogen ist und kann diese auf die nächste Seite übertragen.

Häufige Fragen (FAQ):

Kann ich das Flugbuch-Muster aus den AMC oder weiterhin mein altes Segelflugbuch verwenden?

Das in den AMC aufgeführte Muster halte ich für den Segelflug nicht für geeignet, da es für alle Eventualitäten eines kommerziell und privat fliegenden Motorflugpiloten ausgelegt ist. Es enthält eine unübersichtliche Anzahl von Spalten. Im Segelflug muss demgegenüber nur ein Flugbuch geführt werden, das die für den Segelflug relevanten Eintragungen ermöglicht, die in dem Muster vorgeschrieben sind. Jeder Pilot kann selbst am Computer eine eigene Flugbuchvorlage mit den relevanten Spalten erstellen und ausdrucken.

Im Beispiel von Peter Pilot ist ein übersichtliches Flugbuch entstanden, bei dem aus dem AMC-Muster die für den Segelflug obligatorischen Spalten enthalten sind. Eine Alternative ist es, das frühere Segelflugbuch weiter zu führen und die ggf. nicht genutzten Motorsegler-Spalten so umzubenennen, dass dort neben der Gesamtzeit auch die PIC-, DUAL- und ggf. Instructor-Zeit sowie die Anzahl der Landungen in gesonderten Spalten aufgezeichnet werden können.

Ich fliege Segelflugzeuge, Reisemotorsegler (TMG), Motorflugzeuge und UL. Empfehlen sich getrennte Flugbücher?

1. Für Luftfahrzeugkategorien, die nach nationalem Recht im Wege der

Beauftragung von den Verbänden reguliert werden, muss ein getrenntes Flugbuch geführt werden. Das betrifft vor allem den Bereich UL einschließlich den UL-Segelflug. Die UL-Flugzeiten können nicht auf die im Segelflug, Motorflug oder Reisemotorseglerflug erforderlichen Zeiten angerechnet werden.

2. Bei Klassenberechtigungen (z. B. Reisemotorsegler/TMG) wird in der nFl die Empfehlung ausgesprochen, die Aufzeichnungen für Segelflug und Reisemotorsegler in getrennten Flugbüchern zu führen. Dabei ist es auch möglich, die Flugzeiten in dem Flugbuch der Kategorie zu führen, für das die Klassenberechtigung erteilt wurde: Wenn die TMG-Klassenberechtigung in die Segelfluglizenz eingetragen ist, können die Flüge also im Segelflugbuch aufgezeichnet werden.

Da TMG mit Beleuchtung auch bei Nacht und bei entsprechender Instrumentierung (selten vorhanden) theoretisch sogar „IFR“ geflogen werden können, müssen die Betriebsbedingungen „Tag“ oder „Nacht“ sowie „VFR“ oder „IFR“ in der Spalte „Bemerkungen“ vermerkt werden. Bei Segelflugzeugen ergibt es sich bereits aus dem Kontext, dass diese nur „VFR“ bei „Tag“ betrieben werden dürfen.

Alles Bürokratie oder Nutzen für uns?

Die Umgewöhnung und insbesondere das Errechnen der Übertragzeiten erfordern einmalig Mühe und Aufwand. Haben wir unsere Flugbuchführung umgestellt, erleichtern die neuen Regeln uns und den Behörden nachzuprüfen, ob die Voraussetzungen zum Erwerb neuer Berechtigungen und Lizenzen erfüllt sind. Gleichmaßen ist leichter nachzuvollziehen, ob die fortlaufende Flugerfahrung ausreicht, um die Rechte aus der Lizenz ausüben zu dürfen. Als Piloten sind wir in der Verantwortung, dies vor jedem Flug

stets im Blick zu haben. Dafür profitieren wir von der unbefristeten Gültigkeit unserer Segelfluglizenzen.

Welches sind im Segelflug die Voraussetzungen an die fortlaufende Flugerfahrung?

1. Als PIC darf fliegen, wer mind. zwei Schulungsflüge mit Lehrberechtigten in den letzten 24 Monaten vor dem Flug absolviert haben und zusätzlich mind. fünf Flugstunden als PIC einschließlich mind. 15 Starts geflogen sind (FCL.140.S).

2. Die jeweilige Startart darf nur als PIC geflogen werden, wenn mind. fünf Starts in der jeweiligen Startart innerhalb der letzten 24 Monaten vor dem Flug absolviert sind (Windenstart, F-Schlepp usw., FCL.130.S). Ausnahme: Bei der Startart Gummiseil müssen nur zwei Starts statt fünf Starts erfolgt sein.

3. Fluggäste dürfen nur geflogen werden, wenn nach Erteilung der Lizenz zehn Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern geflogen sind (FCL.105.S.) und die 90-Tage-Regel eingehalten ist: drei Starts als PIC innerhalb der letzten 90 Tage vor dem Flug mit Gästen (FCL.060).

Muss ich alle Flugbuch-Einträge handschriftlich vornehmen oder kann ich nicht einfach eine Excel-Datei führen, ausdrucken, unterschreiben und abheften?

Zurzeit müssen die Flugbuch-Einträge noch mit Tinte oder nicht radierbaren Stiften handschriftlich auf Papier geschrieben werden. Die elektronische Form der Flugbuchführung ist bislang nur Piloten kommerzieller Luftfahrtunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen gestattet. Langfristig arbeiten wir daran, das „eFlugbuch“ mittels einer einfach zu bedienenden Smartphone-App zu ermöglichen. Noch ist dies Zukunftsmusik. ♦