

Informationen zum Fliegen in Deutschland

Du kennst vermutlich den Witz: Fragst Du einen Franzosen, was es zum Fliegen braucht, antwortet er: "Ein Flugzeug". Und der Deutsche? -"Eine Bewilligung!".

Der Witz ist natürlich übertrieben, hat aber einen richtigen Kern: In Deutschland erscheint (wie in der Schweiz) alles etwas amtlicher, reglementierter als in Frankreich (wo der Schein zwar oft trügt!). Dies ist aber nicht nur nachteilig und vor allem sollte es Dich nicht davon abhalten, auch mal mit Deinem UL Deutschland zu besuchen.

Deutschland ist ein sehr schönes Land mit viel Sehenswertem (insbesondere auch aus der Luft), die Leute allgemein und die Fliegerkameraden insbesondere sind nett und freundlich, aber es gibt doch ein paar Besonderheiten und Abweichungen zum Fliegen in Frankreich.

Sinn der nachfolgenden Ausführungen ist es, einen kurzen Überblick zu bieten (aber wie immer bei solchen Sachen: ohne Gewähr; letztlich ist jeder Pilot selbst verantwortlich).

1. Luftraumstruktur in der BRD

Im Prinzip gleich wie in Frankreich: Also grundsätzlich die 3 "Stockwerke" (von unten nach oben) G, E und C, dazwischen die "Spezialzonen" F und D.

Oder bildhaft dargestellt:

- C FL 100 - FL 245: für UL nicht zugelassen
- D beginnt immer am Grund und geht bis zur Höhe gemäss Luftfahrtkarte (= Kontrollzone). Hier Einflug nur mit Erlaubnis (clearance)
- E 2'500 ft GND)¹ - FL 100)¹vgl. aber Karte: Beim roter Umrandung Untergrenze bei 1'000 ft GND, bei blauer 1'700 ft GND.
- F ist kein kontrollierter Luftraum (keine Kontrollzone). Wenn aktiv, ändern sich nur die Sichtflugbedingungen (wird dann zu Luftraum E)
- G GND - 2'500 ft GND

Daneben gibt es Flugbeschränkungsgebiete ("ED-R...") und Fluggefarenggebiete ("ED - D..."): Einflug verboten, wenn aktiv.

Ferner: TMZ "Transponder Mandatory Zone" -Gebiete: Einflug nur mit Transponder oder (falls kein Transponder vorhanden) mit Bewilligung.

Übrigens: Oberhalb 5'000 ft MSL bzw. 3'500 ft GND (höherer Wert gilt!) besteht Transponderpflicht!

Fazit: Fliegt wenn möglich im Luftraum G, aber schaut auf jeden Fall die Luftfahrtkarte an.

2. Ausrüstung, Ausweise und Versicherung des UL

Dein UL hat eine französische Zulassung: Deine Ausrüstung muss also den französischen Vorschriften entsprechen, auch wenn Du in Deutschland fliegst.

In der Praxis bedeutet dies v.a., dass für Dein UL ein Rettungsschirm nicht vorgeschrieben ist (im Gegensatz zu deutsch immatrikulierten UL's). Sölltest Du aber einen haben, gilt für Dein UL der französische Zuschlag beim Abfluggewicht von 5%, d.h. Dein doppelsitziges UL (das sonst auf 450 kg begrenzt ist) darf 472,5 kg wiegen.

Die Versicherung ist kein Problem - jedenfalls solange Du selbst mit Deinem UL fliegst: Aber anders als in Frankreich ist die Haftpflichtversicherung nicht an die Person, sondern an das Flugzeug gebunden (aber das braucht Dich nur dann zu kümmern, wenn Dein - nicht in Frankreich versicherter - Fliegerkollege mit Deinem UL fliegt; aber dann hast Du ja eigentlich schon in Frankreich ein Problem!).

Mitführen müsstest Du Deine Flugvorbereitung (d.h. Karte, Zeit- und Spritberechnung, Meteo), Deinen Pilotenausweis, den Versicherungsnachweis, die Funkbewilligung und die Carte d'Identification. Auf Verlangen ist dies dem "Beauftragten für Luftaufsicht" vorzuweisen, was aber in der Praxis selten geschieht.

Wichtig: Falls Du deutscher Staatsangehöriger bist und Deinen ständigen Wohnsitz in Deutschland hast, darfst Du nur mit einem deutschen UL-Pilotenausweis und mit einem deutsch immatrikulierten UL in Deutschland fliegen! In diesem Fall musst Du zuerst Deinen französischen Pilotenausweis umschreiben lassen.

3. Einflug nach Deutschland (von Frankreich)

Völlig problemlos: Es sind weder Zoll (Schengen lässt grüssen!) noch Flugplan erforderlich.

4. Die Sache mit dem Militär

Auch Deutschland bleibt vor militärischen Tiefflügen nicht verschont. Dass es viel weniger militärische Flugzonen gibt als in Frankreich, will nur heissen, dass solche Tiefflüge praktisch überall stattfinden können, und zwar von Montag- Freitag sr - 30' bis ss + 30', vorwiegend in Höhen von 1'000 ft GND - 1'500 ft GND.

Da hilft unter der Woche nur eines: FIS anfragen, ob ein Gebiet aktiv ist! (FIS = Flight Information Service; Frequenz siehe Luftfahrkarte).

5. Flugplätze und Funk

Zunächst: In Deutschland herrscht Flugplatzzwang! Die schöne französische Sitte, dass man mit dem UL überall dort landen kann, wo es der Grundeigentümer erlaubt, hört also an der Grenze auf.

Es gibt Flugplätze und UL-Fluggelände (bzw. Segelfluggelände mit UL-Zulassung).

Wichtig: Der Flugplatz muss eine UL-Zulassung haben (vgl. unseren Link zu www.airports.de). Und jede Landung kostet Landegebühr (im Schnitt so um € 4 - 6).

Achtung: Deutsche Flugplätze haben offizielle Betriebszeiten! (vgl. www.airports.de). Ausserhalb dieser Zeiten darf nur im Notfall gelandet werden.

Dann wäre da noch die Sache mit dem Funk: Vom Gesetz ist der zwar nicht vorgeschrieben, aber die meisten Flugplätze verlangen es.

"auto-information" (also "air to air" bzw. Blindmeldungen) wie in Frankreich und andern Ländern gibt es nicht. Es ist immer ein sog. Flugleiter (bei INFO-Plätzen) bzw. ein Flugverkehrsleiter (bei kontrollierten Plätzen) vorhanden, mit dem Du in Funkkontakt trittst. Der Unterschied ist nur der, dass bei INFO-Plätzen (z.B. Bremgarten) keine eigentliche Verkehrslenkung stattfindet, sondern nur sog. "Verkehrshinweise" abgegeben werden. Der Grund dürfte wohl v.a. ein haftungsrechtlicher sein: Du als Pilot trägst dann einfach die Verantwortung!

Zum Funken brauchst Du zweierlei: Erstens ein offiziell zugelassenes Funkgerät und zweitens ein entsprechendes Sprechfunkzeugnis. Dies ist in Frankreich genauso. Gefunkt wird in deutsch oder englisch, nicht aber in französisch!

Die Anmeldung beim Flugplatz erfolgt übrigens mit der Funk- und nicht mit der Flugzeug-Immatrikulation (also nicht "68 MY"), sondern "F-JGSU" (ist in Frankreich seit ca. 2 Jahren ebenso).

Ist Dein französisches Sprechfunkzeugnis in Deutschland also nichts wert? Oh doch! Die Sache liegt so: Mit Deinem französischen Sprechfunkzeugnis erbringst Du den Nachweis, dass Du berechtigt bist, Dein Funkgerät zu benutzen. Für UL-Piloten ist in Deutschland kein eigentliches Sprechfunkzeugnis (sog. BZF) vorgeschrieben (In der deutschen UL-Pilotenausbildung ist aber eine Einführung in den Sprechfunk enthalten). Daraus die Interpretation: Die Sache ist okay, wenn Du ein französisches Sprechfunkzeugnis hast und den deutschen Sprechfunk (für einen INFO-Platz) genügend beherrschst². Für alle andern gibt es nur das Fliegen mit einer "Gänsemutter": Der mit dem Sprechfunk fliegt voraus und macht den Funkverkehr für alle andern, die ihm unmittelbar folgen.

² falls Interesse besteht, bin ich bereit, eine Einführung in den deutschen Sprechfunkverkehr zu geben.

6. Zusammenfassung

- Luftraumstruktur: ähnlich wie in Frankreich (Karte beachten!)
- Ausrüstung, Ausweise und Versicherung: es genügt, wenn Du und Dein UL den französischen Vorschriften entsprechen.
- Einflug nach Deutschland / Rückflug nach Frankreich: Kein Problem. Weder Zoll noch Flugplan nötig.
- Militärfliegerei: An Wochenenden in der Regel keine, von Montag bis Freitag FIS anfragen.
- Flugplätze und Funk: Flugplatzzwang (mit Betriebszeiten!), Funk in der Praxis notwendig (französische Ausweise und Beherrschung des deutschen Sprechfunks genügen).

So, nun bleibt mir nur noch, Euch allen gute Flüge zu wünschen - und dass Ihr die Hemmungen vor grenzüberschreitenden Flügen ablegt.

Mit besten Fliegergrüssen

Peter Meier

19.10.2004