

Hier kurze Zusammenfassung zu Sera Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

Update Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 der Kommission vom 20. Juli 2016

Die aktuelle konsolidierte Fassung findet ihr unter

http://www.owoba.de/fliegerei/easa-fcl/sera_dvo_923-2012.pdf

Abschnitt 13 und 14 sind neu hinzugekommen und es gab einige Anpassungen

SERA.13001 Betrieb eines SSR-Transponders

a) Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges **durchgängig zu betreiben**, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundstrahler (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.

b) Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.

c) Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.

SERA.13010

a) Verfügt das Luftfahrzeug über eine betriebsfähige Ausrüstung **für Mode C**, hat der Pilot diesen Modus **durchgängig zu betreiben**, sofern die Flugverkehrskontrolle keine andere Anweisung erteilt.

Kurzfassung Eschi

Bei allen Luftfahrzeugen die mit einem Transponder ausgerüstet sind muss der Transponder **im Flug immer eingeschaltet** werden (A/C 7000)
Das gilt auch für Platzrunden und F-Schlepp !!

In Segelflugzeugen findet die Regelung unter c) Anwendung

Ich empfehle den Transponder am Rollhalt einzuschalten (ALT) und nach Verlassen der Piste wieder auf Standby (SBY)

Hier geht es mit der bisherigen Version weiter ☺

SERA ist eine Abkürzung und steht für „**Standardised European Rules of the Air**“.

Seit dem **11. Dezember 2014** gelten die neuen europäischen Luftverkehrsregeln auch in Deutschland.

- „RMZ“

Die „RMZ“ löst den bisherigen Luftraum „F“ ab

Der Begriff steht für „Radio Mandatory Zone“, auf Deutsch „Zone mit Funkkommunikationspflicht“. Bei uns in Coburg und an 20 weiteren unkontrollierten deutschen Flugplätzen war bisher „F(HX)“-Luftraum eingerichtet.

Diese nationale Sonderregelung entfällt und als Ersatz wird mit Wirkung vom 11. Dezember die „RMZ“ eingerichtet siehe Beispiel [RMZ-Coburg](#)

Es handelt sich hierbei **nicht um einen eigenständigen Luftraum**, vielmehr werden die Gebiete ausschließlich im Luftraum „G“ eingerichtet.

Es wird keine Freigabe benötigt jedoch ist zwingen vor Einflug eine Sprechverbindung aufzubauen und innerhalb der RMZ (meistens 1000 ft GND) gilt Hörbereitschaft. Antwortet die Gegenstelle nicht bitte Blindmeldungen absetzen

Oberhalb der „RMZ“ haben wir jetzt meistens ab 1000 ft GND Luftraum „E“

Das bedeutet das ab hier die neuen Bedingungen für diesen Luftraum einzuhalten sind - siehe nachfolgende Zeilen und Anhänge

Änderungen Luftraumstruktur

- Luftraum „E“

Die bisherige Flugsicht von 8km auch unterhalb FL 100 entfällt.

Neu sind jetzt 5km Flugsicht

Die Wolkenabstände bleiben unverändert (1,5 km Horizontal, 1000 ft vertikal) - siehe Luftraumposter im Anhang

Diese Minima gelten auch für alle übrigen Lufträume einschließlich Kontrollzonen nur nicht in Luftraum „G“:

- Luftraum „G“

Bislang erstreckte sich Luftraum „G“ bis zu einer Höhe von 2.500ft über dem Boden (AGL) (in einigen Fällen bei abgesenkt“E“ 1.000ft AGL und selten 1.700ft AGL)

Minima für Luftraum „G“

- Erdsicht,
- 1,5km Flugsicht,
- frei von Wolken.

Künftig gelten Werte aber nur noch, wenn zwei Voraussetzungen gleichzeitig erfüllt sind:

1. Voraussetzung

Wir fliegen unterhalb einer neu eingeführten „Trennfläche“ von 3.000ft MSL (AMSL) bzw. 1.000ft über Grund (AGL), wobei der höhere Wert maßgeblich ist. Ihr erkennt diese „Trennfläche“ als gepunktete Linie im [Luftraumposter](#) Oberhalb der Linie gelten dann dieselben Minima wie im Luftraum „E“.

In der Praxis bedeutet das:

Fliegen wir an der Nord- oder Ostsee, befindet sich die „Trennfläche“ stets in einer Flughöhe von 3.000ft da dieser Wert ist aufgrund des flachen Geländes immer höher ist als 1.000ft über Grund.

Wir können im gesamten Luftraum „G“ wie bisher mit den bekannten niedrigen Minima (1,5km Flugsicht, Erdsicht, frei von Wolken) fliegen.

Sobald wir es jedoch weiter südlich in den Mittelgebirgen bis zum Voralpenraum mit einer ansteigenden Geländehöhe von mehr als 500ft AMSL zu tun haben, kommt die neue „Trennfläche“ ins Spiel.

Fliegen wir z.B. im Bereich Ebern EDQR also etwa 1.000 ft hohes Gelände, reicht Luftraum „G“ bis zu einer Höhe von 3.500ft AMSL (= 1.000ft Geländehöhe + 2.500ft AGL)

Die „Trennfläche“ liegt hier bei 3.000ft AMSL.

Fliegt ihr nun in einer Flughöhe von 3.200ft AMSL befindet ihr Euch zwar noch im Luftraum „G“, jedoch oberhalb der „Trennfläche“, so dass nun mind. 5km Flugsicht und vertikal 1.000ft, bzw. horizontal 1,5km Abstand zu Wolken zu halten sind.

Wichtig: Egal wie hoch die Berge auch sind 1.000ft ab dem Boden bleiben uns immer, um bei reduzierter Sicht in Luftraum „G“ zu fliegen.

Da das Ganze in der Praxis sehr unübersichtlich ist empfehle ich Euch im Zweifel mit den höheren Minima zu fliegen

2. Voraussetzung (bei unseren Flugzeugen eher selten der Fall)

Das Luftfahrzeug darf nicht schneller als 140 kts IAS (Indicated Air Speed = am Fahrtmesser angezeigte Geschwindigkeit) fliegen.

Sind wir schneller entfällt das reduzierte Minimum der 1,5km Flugsicht.

Die übrigen Minima (Erdsicht, frei von Wolken) bleiben allerdings auch in diesem Fall erhalten.

- Luftraum „D“ Kontrollzone (CTR)

Hier gibt es zwei wesentliche Änderungen, die es zu beachten gilt:

1. In der Kontrollzone sind dieselben Wetterminima wie in den umgebenden kontrollierten Lufträumen einzuhalten.

Vorher war in Luftraum „D“ Kontrollzone (CTR) frei von Wolken möglich bei Minimum 1500 ft Hauptwolkenuntergrenze und 5 km Flugsicht.

Jetzt gilt auch hier Wolkenabstand 1,5 km Horizontal, **1000 ft vertikal**, 5 km Flugsicht und 1500 ft Hauptwolkenuntergrenze (siehe Luftraumposter im Anhang).

„Sonder-VFR-Freigabe“ kann weiterhin eingeholt werden - Bedingungen wie im Luftraum „G“ unterhalb der „Trennfläche“

Diese neue Regel kann zu Problemen bei Flügen in Kontrollzonen bei eigentlich gutem Wetter führen.

Beispiel METAR EDDN 221220Z 24005KT 9999 SCT010 04/M05 Q1016 NOSIG=

In diesem Fall kann kein legaler Flug durchgeführt werden da der Wolkenabstände 1000 ft vertikal nicht eingehalten werden kann – klingt seltsam – ist aber so.

Auch eine Sonder-VFR Freigabe ist nicht möglich da die Kontrollzone VMC Bedingungen hat

2. Um in eine Kontrollzone einfliegen zu dürfen wird eine Flugverkehrskontrollfreigabe benötigt.

Hier ist jetzt ein „Flugplan“ zu übermitteln; **JEDOCH NICHT SCHRIFTLICH**

Die benötigten Informationen werden vor dem Einflug auf der Turm-Frequenz übermittelt und entsprechen der üblichen Erstmeldung.

Neu ist das dies bereits **zehn Minuten** (statt bisher fünf Minuten) vor Einflug zu geschehen hat.

Der genaue Wortlaut steht ebenfalls in [NfL I 251/14](#)

- Luftraum „D“ nicht Kontrollzone (CTR) und „C“

Für einen Durchflug durch Luftraum „D“ (nicht CTR) gilt der verkürzte „Flugplan“ 10 Minuten vor Einflug als Bitte um Durchflugfreigabe bei der zuständigen FVK-Stelle per Funk.

Ein Durchflug durch den Luftraum „C“ wird jedoch nicht explizit in den Vereinfachungen bei der Flugplanverpflichtung genannt.

Wer also auf Nummer sicher gehen möchte, reicht für solch ein Flugvorhaben künftig einen vollständigen Flugplan bis spätestens 60 Minuten vor der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) ein.

Neue Regelung „Nacht“

Bis zum Eintritt der Nacht ist es nun „Tag“.

Dies bietet einen Vorteil für nicht mit Positionsleuchten versehene LFZ wie z.B. Segelflugzeuge, UL's und unsere Piper J3C D-ELUM

Mussten diese vorher bei SS (Sunset) am Boden sein, dürfen sie nun bis zum Eintritt der Nacht fliegen.

Die „Nacht“ beginnt künftig Ende der bürgerlichen Dämmerung.

In Deutschland ist dies ein Zeitpunkt zwischen ca. 33 – 42 Minuten nach Sonnenuntergang

Nachtflug

Die Nachtflugfreigabe ist ersatzlos entfallen.

Für Luftraum „G“ und „E“ ist jetzt freie Flugführung möglich.

Die vollständige Flugplanaufgabe bei der die Streckenführung für einen VFR-Night möglichst anhand von IFR-Strecken zu planen ist bleibt unverändert sofern der Flug über die Umgebung des Startflugplatzes hinausgeht – dies liegt aber lediglich an der Besseren Übergabe zur nächsten FIS.

Der Flugzeugführer, der die Umgebung des Startflugplatzes verlässt, hat eine **Sprechfunkverbindung** auf der jeweiligen **Radar-Frequenz** herzustellen **und aufrecht zu erhalten.**

Dies war zuvor nur für den Fall erforderlich, dass in den kontrollierten Luftraum eingeflogen werden sollte - **also jetzt auch gültig für Luftraum „G“**

Kraftstoff-Reserve im VFR-Nachtflug sind jetzt 45 Minuten

Wetterminima bei VFR-Night

Immer 5km Flugsicht und Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 1.500ft AGL

Einzige Ausnahme in der Kontrollzone ist auch nachts SVFR möglich.

VFR „on top“ ist künftig nachts nur oberhalb der neuen „Trennfläche“ des Luftraums „G“ erlaubt
Darunter ist ständige Erdsicht erforderlich.

Mindestflughöhen bei Nacht

- über hohem Gelände mindestens 2.000ft über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 8km
- über sonstigen Gebieten 1.000ft über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 8km

VFR-Mindesthöhen

SERA enthält die bekannten Mindesthöhen für VFR-Flüge von 1.000 ft (600 m Abstand zu Hindernissen) über bewohntem Gebiet und 500 ft (150 m Abstand zu Hindernissen) über unbewohntem Gebiet.

Weiterhin gilt die allgemeine Regel, dass mindestens so hoch geflogen werden muss, dass über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe geflogen werden muss, die im Falle einer Notlage eine Landung ohne ungebührliche Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt.

Die Werte 500 ft und 1.000 ft sind also weiterhin nur Mindestwerte.

Gruß Eschi

Gereuther Weg 30
96472 Rödental

Tel : 09563 726040
Fax : 09563 726042
Mobil: 0171 2665999