



# NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

## TEIL II

47. Jahrgang

Offenbach a.M., 4. November 1999

II - 120/99

### Anforderungen an die Qualifikation von Luftfahrern zur Nutzung von GPS standalone-Nichtpräzisionsanflugverfahren

Mit Wirkung vom 8. Oktober 1998 hat die DFS erste GPS-Verfahren veröffentlicht, die nicht mehr auf bodengestützte Anlagen zurückgreifen („GPS-standalone“, AIC 14/98). Diese Verfahren waren in der Erprobungsphase nur einem eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich.

Die Erprobungsphase ist abgeschlossen. Mit Wirkung vom 02. Dezember 1999 können die von der DFS veröffentlichten Anflugverfahren von hierfür qualifizierten Luftfahrern genutzt werden.

#### 1 Regelungen für Luftfahrtunternehmen

Die Nutzung von GPS standalone-Anflugverfahren in Luftfahrtunternehmen ist bereits durch NfL II-97/98 (Abschnitt III, Nationale flugbetriebliche Regelungen) geregelt.

#### 2 Allgemeine Anforderungen an die Luftfahrerqualifikation

Für eine sichere Durchführung von GPS Stand-Alone Nichtpräzisionsanflügen sind ausreichende theoretische und praktische Kenntnisse über diesen Verfahrenstyp zwingend erforderlich und rechtliche Bestimmungen zu berücksichtigen.

Anforderungen an die Luftfahrerqualifizierung sind in der Luftverkehrsordnung (§1) sowie in nationalen und internationalen Vorschriften geregelt (§69 (4) LuftPersV, JAR-OPS 1.950). Luftfahrer, die GPS Stand-Alone Nichtpräzisionsanflüge durchführen wollen, müssen sich ausreichend mit den Grundlagen, Besonderheiten und Beschränkungen von GPS sowie mit der Handhabung der GPS-Ausrüstung an Bord des Luftfahrzeugs vertraut gemacht haben.

Die Qualifikation der Luftfahrer in der Anwendung der GPS-Verfahren und der Verwendung von GPS-Empfängern ist nachzuweisen. Als Nachweis gelten u.a. Bestätigungen von Geräteherstellern oder von ihnen anerkannten Trainingseinrichtungen, Flugschulen sowie Fluglehrern (einschl. Einweisungsberechtigte und Sachverständige). Die Bestätigung kann über einen Eintrag im Flugbuch erfolgen.

### 3 Empfehlungen für Qualifizierungsinhalte

Folgende Inhalte sollten in einer Qualifizierungsmaßnahme mindestens berücksichtigt werden:

#### **Theoretischer Teil**

- Funktionsweise von GPS
- GPS-Anflugverfahren
- Datenbanken

#### **Praktischer Teil**

- Gerätebedienung einschließlich Nutzung der Datenbank
- Besonderheiten der Flugvorbereitung (u.a. RAIM-Prädiktion)
- Flugdurchführung

Mögliche Ausbildungsdetails sind beispielhaft im AC 0123 vom 29.05.97 von Transport Canada aufgeführt (<http://www.tc.gc.ca/aviation/commerce/advisory/ac0123e.htm>). Zusätzliche Informationen können auch von den Internetseiten des LBA unter

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

abgerufen werden.

Fachliche Auskünfte erteilt das Geschäftsfeld P im

Luffahrt-Bundesamt  
Hermann-Blenk-Str. 26  
38108 Braunschweig

Fax: +49 - (0)531 - 2355 - 730

### 4 Flugvorbereitung

Auf die Verpflichtung zur Flugvorbereitung gemäß NfL II-97/98 Abschnitt 6.2.2(d)(iii) wird hingewiesen. Bis zur Einführung eines entsprechenden NOTAM-Wesens kann die Verfügbarkeit des Anflugverfahrens über Faxabruf unter

+49 - (0)69 - 6959 - 3633

oder über AIS-Beratungsstellen abgerufen werden.

Bonn, den 19.10.99  
LS 17/60.41.20-17

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

Schwierzinski