

PREPERATION "Fliegen in den USA"

1. PPL Validation:

| | | |
|---|---|--|
| Miami Flight Standards District Office Federal Aviation Administration 8600 NW 36 th Street, Suite 200 Miami, FL 33166 | Office Hours: 8:00 AM - 11:30 AM, 12:30 PM - 4:30 PM Monday through Friday | Voice: (305) 716-3400 Fax: (305) 716-3437 |
|---|---|--|

Termin per Telefon vereinbaren, persönlich mit:
österr. PPL, Pass, Medical (alles in 2x Copy), Flugbuch

2. Flight Review:

(keine Prüfung – Auffrischung der Kenntnisse und Fähigkeiten alle 2 Jahre)

Pilot Verantwortlich für Durchführung und Eintragung im Flugbuch!
min. 1 Std. Theorie + 1 Std. Praxis
beim 1. Mal USA auch 4-5h auf 2-3 Tage möglich
erst danach Eintragungen als PIC Stunden möglich

- local meteorological conditions
- obtaining a weather briefing
- obtaining flight briefing
- how to file a flightplan
- radio and procedure on airport w/wo control tower
- radio communication procedure on airport with Unicom
- radio proc class B, radio proc class C
- airspace
- how to use transponder
- introduction in the airplane
- navigation in the local area
- individual refresher training

FAR Part 91: <http://www.gofir.com/fars/part91/> Buchtip: "Guide to the Biannual Flight Review"

3. Check Out

(für Versicherung und Vercharterer – pro FZ-Typ und Verleiher durchzuführen)

Pilot Verantwortlich für Eintragung im Flugbuch!
(Endorsement: High Perf. +200PS, Complex gear/prop, High Alt, Tailwheel)

kein Boardbuch wie in Europa! Maintenance Records nicht im FZ!
Part 141 Schule/Charte → Versicherung o.k. FAA check o.k.

50 Std. Öl- u. Filterwechsel nicht Pflicht
100 Std. Kontrolle kann um 10 Std. überschritten werden

- Hobbstime: Motorlaufzeit = Verrechnungsgrundlage
"Stunde + 10/Stunde" → 0,1 = 6 min.
- Blocktime: Anrollen bis Stillstand after LND = Zeit Flugbucheintrag
→ USA keine Start/LND Time im Flugbuch (auch keine Aufzeichnung am AD)

4. On Board Documents

- österr PPL, Validation, Medical (+Translate), Flugbuch
- Airworthiness certificate
- Registration papers
- Radio station license
- Operating limitations
- Weight and balance data
- Minimum equipment list

5. Pre-Flight Planning

FSS Flight Service Station = AIS + FIS + MET für

- **Flugberatung inkl. NOTAM**
- **Wetterberatung**
- **Flugplanannahme**

Tel.: 1-800-WXBRIEF = 1-800-9927433

"Standard Weather Briefing" req. per Tel. für Route (nicht Lokalflug)

"I'm a PP, VFR, C172, CallSign, From – To, at n.000', Departure @ time (UTC), time enroute 2 hours."

FSS antwortet die Daten in folgender Reihenfolge:

- Streckenbedingung / conditions for route
- Ursachen / synopsis
- current weather
- enroute forecast
- destination forecast
- winds
- NOTAM

"Abbrievated WX-Briefing"

- Teile des Standard WX ODER
- Updates zu Standard WX (mit Angabe von wann das Standard WX stammt)

"Outlook WX-Briefing"

- WX for the next day

Übersicht: <http://www.weather.com/maps/aviation.html>

TV: Weather Channel

FSS für Flug auf die Bahamas: 1-800-432-4716 (inside Florida)
305-233-200 (outside)

6. In Flight

FLP selbständig öffnen und schließen!

- after departure call FSS and transmit START-TIME to activate FLP
- close FLP – auch auf großen AP – per Funk oder Telefon
- close FLP not later than 30min past ETA

FSS: Info über Sperrgebiete, Wetter, Flight Plan, Info an Zoll/Imigration

"IN FLIGHT Briefing"

- via Flight Watch (122,0 MHz) or FSS
- "Erstanruf mit FLP (wie bei Wien Info) + request enroute WX"*

- VFR = Ceiling > 3000ft Sicht > 5NM
- MVFR = Ceiling > 1000ft Sicht > 3NM
- Wind = v > 25kt

VOR mit WX-WARNING on Sectional Chart [SNU 115.50 ■]

"Radar Service Terminated Squawk VFR" → Standard Code **1 2 0 0**

7. On Ground

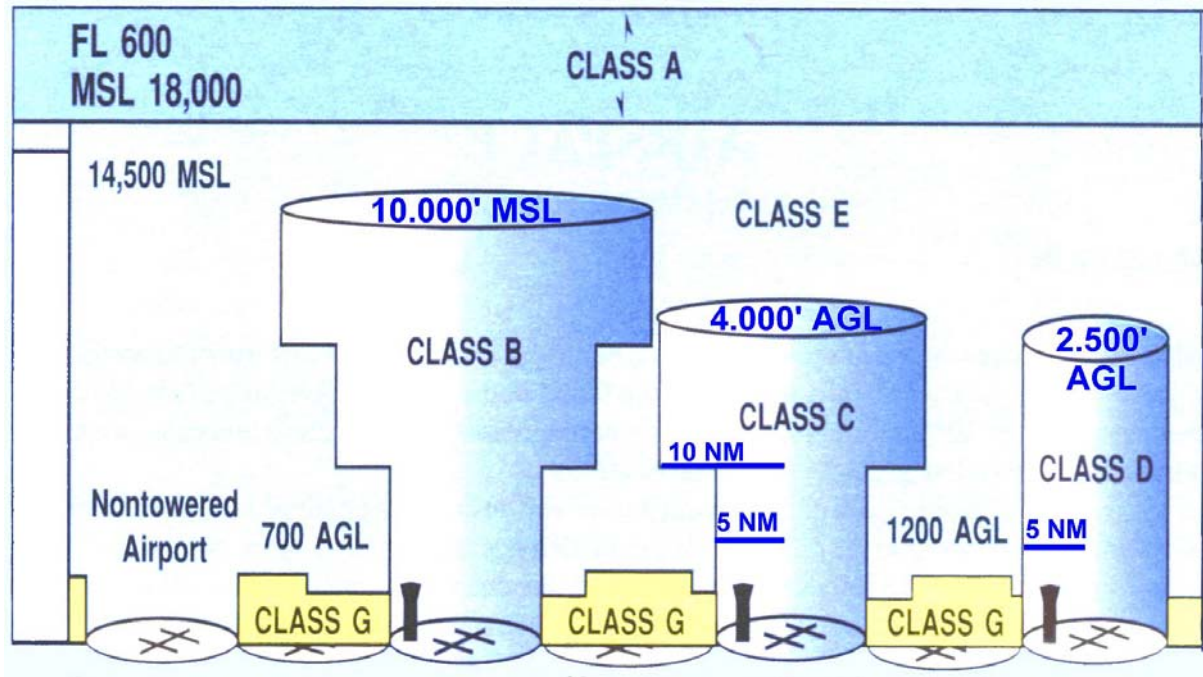
- "unfamiliar with the airport"
- "request progressive taxi"
- "request taxiing to FBO"

- uncontrolled AP: at holding point after Engine Run-up
Clearance Turn in TP Richtung

8. Frequenzen

| | | |
|-------------------|---------------------------|--------|
| 122,0 | Flight Watch (Wetter) | Radio |
| 122,2 | FSS (USA weit 24h) | Radio |
| 122,1 R | Remote FSS via VOR | Radio |
| 121,5 | NOTFREQUENZ | Radio |
| 122,7 122,8 123,0 | Unicom AD ohne Tower | Unicom |
| 122,95 | Unicom AD mit Tower | Unicom |
| 122,9 | Multicom AD ohne TWR, FSS | Blind |

9. US AIRSPACES



(CLASS A: alles ab FL 180 bis FL 600)

**Ceiling
Floor**

CLASS B: *blaue Markierungen*

Entry ausschließlich mit genauer FREIGABE!

innerer Kreis: $\frac{10.000\text{ft MSL}}{\text{GND}}$ + **Ceiling
Floor**

CLASS C: *blaue Markierungen*

Funkkontakt!

Freigabe = CALLSIGN, stand by

Freigabe = CALLSIGN, squawk 7654

Freigabe = CALLSIGN, fly hdg 180, maintain 2.500ft

→ **KEINE FREIGABE: Aircraft calling, stand by!**

innerer Kreis: $\frac{4.000\text{ft AGL}}{\text{GND}}$ + $\frac{4.000\text{ft AGL}}{\text{GND}}$ äußerer Kreis
Radius 5 NM 1.200ft AGL Radius 10NM

CLASS D: *blaue - - - Linie*

Funkkontakt!

Kreis $\frac{2.500\text{ft AGL}}{\text{GND}}$ kein TWR → E (IFR Proc)
Radius 5 NM kein TWR → G (VFR AD)

- Empfohlene Flughöhe in Küstennähe (hohe AD Dichte) über 2.500' AGL um nicht permanent Durchflugsfreigaben requesten zu müssen
- Angemeldet auf einer FSS / Flight Watch Freq. entbindet **NICHT** davon Entry/Crossing Clearances bei den Approach/AD Controllern zu requesten!
- Gleiches gilt auf (Class E) Airways **VFR-Flyway** oder **VFR-Transition Route** wenn diese **DURCH** B,C oder D Lufträume führen.
Blass blauer Streifen V nnn ab 1.200' AGL (bis 18.000') Centerline +4NM

MTR, VR, IR: Military Training Routes

| | | |
|---------------------------|-------------------------------|--|
| VR's <u>1.500'</u> GND | IR's <u>10.000'</u> 1.500' | <i>dünne graue Linie FSS hat Info welche hot sind!</i> |
|---------------------------|-------------------------------|--|

10. ATC Procedures - on controlled Airport (in Class B)

- Listen to ATIS
- *DEL: Cessna123V, GAC, information Y, VFR northbound in 5.000', transponder C
After departure TR HDG 010 maintain 4.000ft, squawk 5151, departure 124.5*
- *GND... TWR after T/O: ... contact departure on 124.5
over to departure on 124.5*
Weicht bei T/O clearance Angabe TWR von zuvoriger DEL ab ist TWR zu fliegen!
- Nach einer Führung auf Höhe und HDG = "Resume own navigation"
selbständige Rückkehr auf HALBKREISHÖHEN

Ground Station Call-Sign

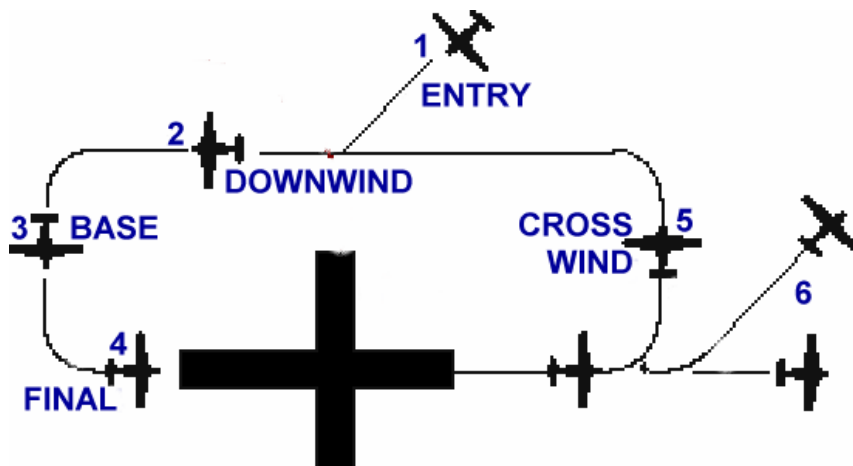
| | |
|--|-------------------------------------|
| Airport Unicom | "Shannon Unicom " |
| FAA Flight Service Station | "Chicago Radio " |
| FAA FSS En Route Flight Advisory Service (WX) | "Seattle Flight Watch " |
| Airport Traffic Control Tower | "Augusta Tower" |
| Clearance Delivery Position (IFR) | "Dallas Clearance Delivery " |
| Ground Control Position in Tower | "Miami Ground" |
| Radar or NonRadar Approach Control Position | "Oklahoma City Approach" |
| Radar Departure Control Position | "Denver Departure" |
| FAA Air Route Traffic Control Center | "Washington Center " |
| Airport Multicom | "Augustine Traffic " |

11. Traffic Pattern

→ Standard Traffic Pattern Altitude 1.000 ft GND

→ Entry "Mid-Downwind" in 45° Winkel

ggf. Überflug in +1.000' TPA 1-3min outbound, descent TPA, turn right to intercept DW with 45° (make 225° turn to the right)



STANDARD (LEFT HAND) TRAFFIC PATTERN

a) **Unicom ohne Tower ohne FSS aber mit Bodenstation :** CTAF
U-122.8

Homestead Unicom, Cessna 123V, 10 NM south... request airport advisory

Homestead Traffic, Cessna 123V, entering mid-downwind RWY 27, St. Augustine Traffic

b) **Flugplatz mit FSS ohne Tower:**

FSS wird generell mit **Radio** angesprochen

CTAF

CEW FSS

123.6

on Fld

Vero Beach Radio, Cessna 123V, 10 NM south,

2.000' landing Vero Beach request airport advisory

weiter COM wie a)

c) **Multicom ohne Tower ohne FSS ohne Bodenstation:** CTAF
122.9

COM wie a) nur ohne Bodenstation = ganz alleine ;-)

d) **Flugplätze mit Tower aber nicht in Betrieb** TWR/CTAF od. TWR CTAF
Gainesville 120.5 Ft. Pierce 128.2 U-122.95
0630-2230

"Cessna 123, VFR to KXYZ,
request clearance to transition the class bravo airspace."

- 1A. "REMAIN OUTSIDE OF THE CLASS BRAVO AIRSPACE AND STANDBY"
1. "SQUAWK xxxx AND IDENT."
2. "RADAR CONTACT yy SOUTH OF yyy VOR AT yyy"
3. "CLEARED TO TRANSITION THE CLASS BRAVO AIRSPACE"
4. "REMAIN 5 DME OR GREATER FROM THE O'HARE VOR AT ALL TIMES" (If aircraft comes <5 DME from ORD, coordinate with ORD_TWR)
5. "O'HARE ALTIMETER xx.xx"

--If aircraft has left class B, but still in approach airspace, and want/need to issue traffic advisories...

1. "LEAVING THE CLASS BRAVO AIRSPACE"
2. "RESUME OWN NAVIGATION"
3. "RESUME APPROPRIATE VFR ALTITUDES"
4. "REMAIN THIS FREQUENCY FOR TRAFFIC ADVISORIES."

-- If aircraft has left Class B & no separation services provided...

1. "LEAVING THE CLASS BRAVO AIRSPACE"
2. "RESUME OWN NAVIGATION"
3. "RESUME APPROPRIATE VFR ALTITUDES"
4. "SQUAWK 1200"
5. "RADAR SERVICE TERMINATED, FREQUENCY CHANGE APPROVED"

"Cessna XXX, type cessna 172 VFR to KXYZ,
request traffic advisories / VFR flight following."

1. "SQUAWK xxxx AND IDENT"
2. "RADAR CONTACT yy SOUTH OF yyy VOR AT yyy"
3. "MAINTAIN VFR AT ALL TIMES"
4. "xyz ALTIMETER xx.xx"

"Cessna XXX, VFR to Kxxx, **request practice approaches.**"

1. [SQUAWK ... RADAR CONTACT ...]
2. "MAINTAIN VFR, PRACTICE APPROACH APPROVED, NO SEPARATION SERVICES PROVIDED."
3. "EXPECT VECTORS xxx yyy APPROACH."
4. "CESSNA XXX, 5 SOUTH OF xyz VOR, CROSS xyz VOR AT OR ABOVE 3000, **MAINTAIN VFR**, VOR RUNWAY yy APPROACH AT kxyz, PRACTICE APPROACH APPROVED."

"Cessna XXX, **is lost, request vectors to KXYZ airport**"