

# Landegebühren – warum muss man die noch beim Flugleiter in bar bezahlen?

**Diese Frage haben wir Piloten uns doch alle schon vor langer Zeit gestellt, und das Unternehmen AeroPS hat sogar eine Bezahl-App als Alternative entwickelt, die sich in ganz Europa verbreitet. Bisher hatte die App recht gute Erfolge erzielt, aber so mancher Flugplatz wollte doch gerne an dem alten Barzahlungssystem festhalten. Weil man der modernen Technik nicht traut, weil der Flugleiter sonst nichts zu tun hat, oder, oder. Anders sieht es jetzt offenbar zu Corona-Zeiten aus, denn Barzahlung ist nicht nur beim Bäcker unbeliebt geworden. Der nachfolgende Bericht stammt von Daniel Steinhauß, Geschäftsführer der aeroPS GmbH und AOPA-Mitglied.**

Die Corona-Krise hat nicht nur unser öffentliches Leben komplett verändert, sondern auch die gesamte Fliegerei. Flugbetrieb fand an vielen Flugplätzen wenn überhaupt nur unter sehr eingeschränkten Bedingungen oder gar nicht mehr statt.

Besonders hart hat es diverse Inselflugplätze getroffen. Diese wurden teilweise komplett von der Außenwelt abgeschotet. Dies betraf natürlich auch den Flugbetrieb auf Wangerooge. Ulfert Post ist hier verantwortlicher Hauptflugleiter. Schon vor Corona hat der Flugplatz einen Bezahlservice angeboten, welcher es Piloten erlaubt Landeentgelte und sämtliche Gebühren an über 180 Flugplätzen in Europa über das Smartphone zu bezahlen.

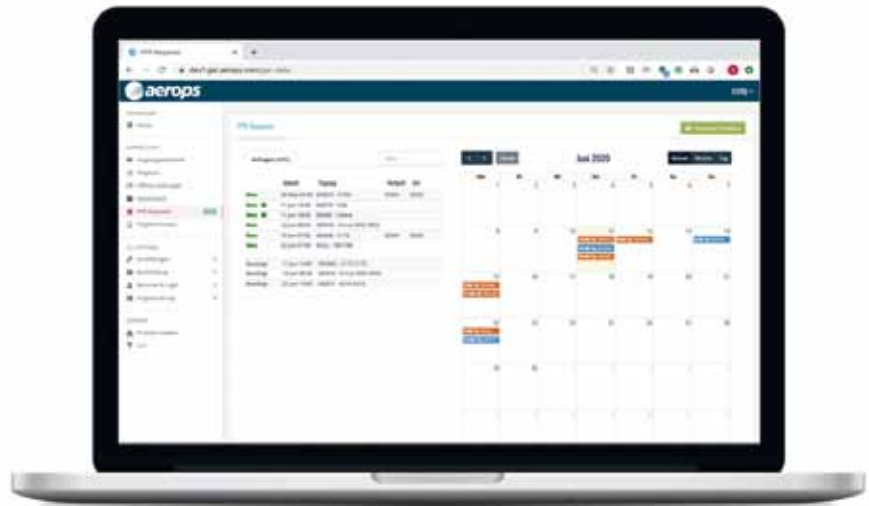


Foto: © aerops

Bedingt durch die amtlich verordneten Abstandspflichten, kann mit diesem Bezahlservice sichergestellt werden, dass genügend Sicherheitsabstand zwischen Pilot und Flugleitung eingehalten

wird. Der Pilot kann quasi aus dem Cockpit heraus über sein Smartphone seine Leistungen bezahlen und muss dafür nicht wie bisher in die Flugleitung kommen. Schon vor der Krise zeigte sich, dass der Bezahlservice die Flugleiter auf Wangerooge entlastet. „Wenn 80 Flugzeuge auf dem Vorfeld stehen, wären wir froh, wenn alle Piloten per aerops App bezahlen und nicht zu uns hoch in den kleinen Tower kommen“ so Ulfert Post. Mit dem Corona-Virus hat der Flugplatz das Bezahlen per App verpflichtend eingeführt. Barzahlungen sind in der aktuellen Ausnahmesituation unerwünscht.

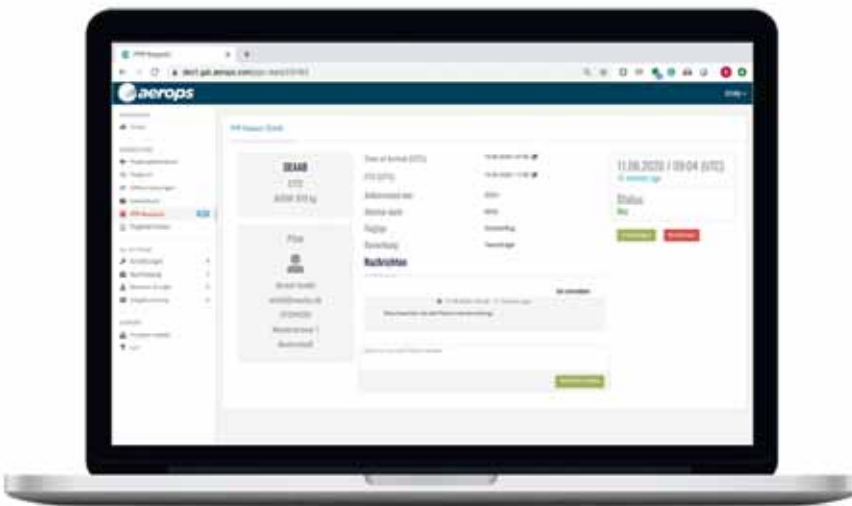


Foto: © aerops

Foto: © aerops



Piloten, welche die Insel anfliegen wollen, müssen sich außerdem aufgrund der bestehenden Betretungsbeschränkungen vorab bei der Flugleitung anmelden (PPR). Auch hierzu nutzt der Flugplatz einen ganz neuen Service, welcher vom selben Anbieter wie der Bezahlservice stammt. PPR Anfragen über die Website des Flug-

platzes kommen nicht wie bisher per E-Mail an, sondern werden über ein professionelles Kundenmanagement System koordiniert und abgewickelt.

„Bisher wurden die E-Mails und Faxe der Piloten ausgedruckt und wir hatten jeden Tag stapelweise PPR Request auf dem Tisch. Seit Einführung des PPR-Tools sind die Papierstapel verschwunden und uns geht keine Anfrage von Piloten mehr verloren. Außerdem wird der Pilot direkt über den Status seines PPR-Request informiert. Telefonische Nachfragen wie es damals üblich war, gehören ebenfalls der Vergangenheit an. Man merkt, dass die Entwickler genauestens wissen, an welchen Stellen sich Prozesse an Flugplätzen vereinfachen lassen“ erklärt uns Post.

Das PPR Modul kann auch bei nicht aerops Partnernflugplätzen eingesetzt werden und ist in wenigen Minuten einsatzbereit.

*Daniel Steinhauß*

## Meilenstein für das elektrische Fliegen: Pipistrel Velis Electro von der EASA zugelassen

Das slovenische Unternehmen Pipistrel hat am 10. Juni 2020 als erster Flugzeughersteller eine EASA-Zulassung für ein rein elektrisch angetriebenes Flugzeug erhalten.

Innerhalb von drei Jahren nach Antragstellung waren alle Vorgaben der EASA für die Zulassung der „Velis Electro“ erfüllt, die auf dem Konzept der konventionell angetriebenen Virus SW121 basiert.

Basis der Zulassung sind die Certification Standards für leichte Sportluftflugzeuge „CS-LSA“. CEO und Unternehmensgründer Ivo Boscarol ist glücklich darüber, dass mit diesem Erfolg auch eine wichtige Hürde für die Nutzung von emissionsfreien Flugzeugen generell genommen wurde.

Boscarol freut sich, dass jetzt in der gesamten Branche mit begründetem Optimismus an weiteren Elektro-Luftfahrt-Projekten gearbeitet werden kann.



Foto: © Pipistrel

*Bild-Quelle: www.pipistrel-aircraft.com*

Auch EASA-Executivdirektor Patrick Ky und sein zuständiger Abteilungsleiter Dominique Roland sprechen von einem bahnbrechenden Ereignis für die General Aviation.

Die Velis Electro ist ein Zweisitzer mit einem MTOM von 600 kg, 172 kg Zuladung und einer Endurance von 50 Minuten plus VFR-Reserve.

Die Antriebsleistung des von Pipistrel entwickelten und bereits im Mai diesen Jahres von der EASA zertifizierten Elektromotors mit der Bezeichnung E-811-268MVLC beträgt 57.6 kW, das entspricht etwa 78 PS. Die Batterieleistung wird mit 24.8 kWh angegeben. Ideal ist das Flugzeug u. a. für den Schulbetrieb und kürzere Ausflüge. Für das Jahr 2020 sind bereits 31 Auslieferungen geplant.

Foto: © Pipistrel



*Garantiert ohne Gemischverstellung und Anzeige für die Abgas-temperatur: Das Cockpit der Velis Electro*