Standard Operating Procedures

LTU-virtual | Version 1.1

Tradition erleben. Virtuell fliegen. Gemeinsam wachsen.

Fliegen ohne Druck.

Vorwort

Mit LTU-virtual entsteht mehr als nur eine virtuelle Airline – es entsteht eine Hommage an eine Zeit, in der Fliegen für viele Menschen gleichbedeutend mit dem Beginn des Urlaubs war.

Über Jahrzehnte hinweg prägte LTU den Ferienflugverkehr in Deutschland und brachte Reisende von Düsseldorf aus zu den schönsten Zielen Europas und darüber hinaus. Diese Tradition greifen wir auf und übertragen sie in eine moderne, virtuelle Umgebung.

Diese Standard Operating Procedures (SOP) bilden die Grundlage für unseren gemeinsamen Flugbetrieb. Sie schaffen klare Strukturen, sorgen für nachvollziehbare Abläufe und geben unseren Piloten Orientierung.

Dabei steht für uns ein Grundsatz im Mittelpunkt: Fliegen ohne Druck.

Wir möchten ein möglichst authentisches Airline-Erlebnis bieten, ohne dabei den Spaß an der Flugsimulation durch übertriebene Vorschriften oder unnötige Verpflichtungen einzuschränken. Jeder Pilot soll seine Leidenschaft im eigenen Tempo ausleben können.

Gleichzeitig dient dieses Dokument als Leitfaden für den Umgang innerhalb unserer Community. Respekt, Hilfsbereitschaft, Fairness und ein freundliches Miteinander bilden die Grundlage unserer Gemeinschaft.

Ob erfahrener Simulationspilot oder Einsteiger – bei LTU-virtual zählt nicht die Perfektion, sondern die gemeinsame Freude am Fliegen.

Willkommen bei LTU-virtual.

LTU-virtual Standard Operating Procedures

Tradition erleben. Virtuell fliegen. Gemeinsam wachsen.

Diese Standard Operating Procedures beschreiben die grundlegenden Regeln, Abläufe und Erwartungen innerhalb von LTU-virtual. Sie dienen als Orientierung für Piloten, neue Mitglieder und alle, die am virtuellen Flugbetrieb teilnehmen möchten.

LTU-virtual ist ein privates Flugsimulationsprojekt. Dieses Dokument ist kein reales Luftfahrthandbuch und darf nicht für reale Luftfahrtzwecke verwendet werden.

Änderungsverlauf

Version	Datum	Änderung	Autor
1.0	14.05.2026	Erste SOP-Grundfassung für LTU-virtual	Patrick
1.1	26.10.2026	Überarbeitung und Aktualisierung der SOP	Michael Domdei

Inhaltsverzeichnis

1. Zweck und Geltungsbereich

2. Selbstverständnis von LTU-virtual

3. Einführung

4. Verhaltenskodex

5. Voraussetzungen für Piloten

6. Mitgliedschaft und Aktivität

7. Leave of Absence / Abwesenheit

8. Flugbetrieb und PIREPs

9. PIREP-Prüfung und Annahmekriterien

10. Flugplanung, Tools und ACARS

11. Online-Netzwerke und externe Tools

12. Flugzeugnutzung und alternative Flugzeugtypen

13. Ausweichlandungen und Abweichungen vom Flugplan

14. Ränge und Karrierepfad

15. Awards und Touren

16. Training und Unterstützung

17. Organisation und Verantwortlichkeiten

18. Discord und Kommunikation

19. Datenschutz, Markenhinweis und rechtliche Hinweise

20. FAQ

1. Zweck und Geltungsbereich

Dieses Dokument beschreibt die grundlegenden Abläufe, Regeln und Erwartungen innerhalb von LTU-virtual. Es dient Piloten, neuen Mitgliedern und Interessierten als Orientierung für den virtuellen Flugbetrieb, die Nutzung der Community-Plattformen und den Umgang miteinander.

Die SOP gilt ausschließlich für LTU-virtual und den Flugbetrieb in Flugsimulatoren. Sie ersetzt keine realen Luftfahrtvorschriften, keine Trainingsunterlagen und keine offiziellen Betriebsverfahren realer Fluggesellschaften.

Ziel dieser SOP ist es, einen fairen, nachvollziehbaren und gut organisierten Rahmen für alle Mitglieder zu schaffen. Dabei soll der Spaß an der Flugsimulation erhalten bleiben. LTU-virtual soll realistisch wirken, ohne unnötig kompliziert oder abschreckend zu werden.

2. Selbstverständnis von LTU-virtual

LTU-virtual versteht sich als virtuelle Airline mit historischem Bezug zur ehemaligen LTU. Im Mittelpunkt stehen Flugsimulation, Airline-Feeling, gemeinsames Lernen und eine freundliche Community.

LTU-virtual ist ein unabhängiges, privat betriebenes und nicht kommerzielles Flugsimulationsprojekt. Es besteht keinerlei offizielle, geschäftliche oder organisatorische Verbindung zur ehemaligen LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH, zu deren Nachfolgegesellschaften oder zu anderen realen Fluggesellschaften.

Die Verwendung des Namens LTU dient ausschließlich dazu, die Erinnerung an die ehemalige Ferienfluggesellschaft im Rahmen der virtuellen Flugsimulation lebendig zu halten.

Wir möchten eine Umgebung schaffen, in der sowohl erfahrene Sim-Piloten als auch Einsteiger ihren Platz finden. Realismus ist willkommen, soll aber nicht zur Hürde werden. Wer sauber plant, respektvoll kommuniziert und bereit ist, dazuzulernen, passt zu LTU-virtual.

2.1 Leitgedanke

Tradition erleben. Virtuell fliegen. Gemeinsam wachsen.

2.2 Werte

LTU-virtual steht für:

- Respektvollen Umgang
- Freude an der Flugsimulation
- Lernbereitschaft statt Perfektionismus
- Saubere und nachvollziehbare Flugplanung
- Fairness gegenüber anderen Piloten und Communities
- Verantwortungsbewusstes Auftreten im Namen von LTU-virtual

3. Einführung

Willkommen bei LTU-virtual.

Mit deiner Registrierung erhältst du Zugang zu unserem Crew-Center. Dort findest du unsere Flugpläne, die verfügbaren Flugzeugtypen, Touren und Events sowie deine persönlichen Flugstatistiken.

Für die Aufzeichnung und Übermittlung deiner Flüge stehen dir zwei ACARS-Clients zur Verfügung:

- vmsACARS: Der offizielle Standard-Client von LTU-virtual.
- Stratos ACARS: Ein alternativ nutzbarer ACARS-Client, der sich derzeit im Beta-Status befindet. Da die Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, können gelegentlich Fehler oder technische Probleme auftreten.

Die Verwendung eines dieser Programme ist für die Teilnahme am Flugbetrieb verpflichtend.

Weitere Informationen zur Flugplanung, Durchführung und Übermittlung deiner Flugberichte findest du in den entsprechenden Kapiteln dieser SOP.

Bei Fragen oder technischen Schwierigkeiten steht dir unsere Community über Discord unterstützend zur Seite. Alternativ kannst du dich per E-Mail an info@ltu-virtual.de wenden.

4. Verhaltenskodex

Der Verhaltenskodex gilt für alle Bereiche von LTU-virtual, insbesondere für Website, Crew-Center, Discord, Events, Gruppenflüge und das Auftreten auf externen Plattformen, sofern ein Mitglied erkennbar LTU-virtual repräsentiert.

4.1 Grundregeln

Von allen Mitgliedern wird erwartet:

- Freundlicher und respektvoller Umgang
- Keine Beleidigungen, Hetze, Diskriminierung oder gezielte Provokation
- Keine Werbung für fremde Projekte ohne vorherige Zustimmung
- Kein Spam, keine wiederholte Störung von Gesprächen oder Events
- Keine Manipulation von Flugdaten, PIREPs oder Statistiken
- Keine Nutzung illegaler Softwarekopien
- Keine Weitergabe interner Daten, Zugangsdaten oder nicht öffentlicher Inhalte

4.2 Konflikte

Konflikte sollen möglichst ruhig, direkt und sachlich geklärt werden. Wenn dies nicht möglich ist, kann eine verantwortliche Person von LTU-virtual hinzugezogen werden. Öffentliche Diskussionen, Bloßstellungen oder persönliche Angriffe sind zu vermeiden.

4.3 Maßnahmen bei Verstößen

Je nach Schwere des Verstoßes kann LTU-virtual folgende Maßnahmen ergreifen:

1. Hinweis oder Verwarnung
2. Zeitweise Einschränkung einzelner Funktionen
3. Temporärer Ausschluss vom Discord oder Crew-Center
4. Ablehnung einzelner PIREPs
5. Ausschluss aus LTU-virtual

Betroffene Mitglieder erhalten grundsätzlich die Möglichkeit, sich zu den erhobenen Vorwürfen zu äußern und ihre Sichtweise darzulegen. Die verantwortlichen Personen prüfen den Sachverhalt möglichst objektiv und berücksichtigen die Stellungnahme bei ihrer Entscheidung.

Bei besonders schweren Verstößen können zum Schutz der Community auch sofortige Maßnahmen erforderlich sein.

Schwere Verstöße können ohne vorherige Verwarnung zu einem direkten Ausschluss führen.

5. Voraussetzungen für Piloten

Für eine Mitgliedschaft bei LTU-virtual gelten folgende Grundvoraussetzungen:

- Nutzung einer legalen Version von Microsoft Flight Simulator 2020 oder Microsoft Flight Simulator 2024
- Gültige E-Mail-Adresse im Benutzerkonto
- Bereitschaft, die Regeln dieser SOP einzuhalten
- Freundlicher und respektvoller Umgang mit anderen Mitgliedern

Ein Mindestalter ist nicht festgelegt. Entscheidend ist ein respektvoller und angemessener Umgang innerhalb unserer Community.

Die Nutzung von Online-Netzwerken wie VATSIM oder IVAO ist freiwillig.

Für die Teilnahme am Flugbetrieb ist die Nutzung eines unterstützten ACARS-Clients (vmsACARS oder Stratos ACARS) verpflichtend. Jeder Flug muss grundsätzlich mit einem dieser Programme aufgezeichnet und als PIREP übermittelt werden. Nur akzeptierte PIREPs werden für Flugstunden, Ränge, Aktivitätsanforderungen, Statistiken und Auszeichnungen berücksichtigt. Ausnahmen bei technischen Problemen regelt Kapitel 8.2.

5.1 Benutzerkonten und Pilotenname

- Pro Person ist ausschließlich ein Pilotenaccount zulässig. Mehrfachaccounts sind nicht gestattet.
- Für die Registrierung ist eine gültige E-Mail-Adresse erforderlich.
- Der im Pilotenprofil verwendete Name muss dem üblichen Format eines Vor- und Nachnamens entsprechen.
- Die Verwendung des echten Namens ist freiwillig. Alternativ kann ein frei gewählter, realistisch wirkender Fantasiename verwendet werden.
- Reine Spitznamen, Nicknames oder ungewöhnliche Zeichenfolgen sind als Pilotenname nicht zulässig.

Zulässige Beispiele: Marcel Mustermann, Marcel M., Thomas Berger, Thomas B.

Die Namensregelung dient einer einheitlichen und übersichtlichen Darstellung in Pilotenlisten, Flugberichten und weiteren Bereichen des Crew-Centers. Bei Verstößen kann die Administration eine Anpassung des Pilotenprofils verlangen.

5.2 Mitgliedschaft bei anderen virtuellen Airlines

Die gleichzeitige Mitgliedschaft bei anderen virtuellen Airlines ist bei LTU-virtual ausdrücklich erlaubt.

- LTU-virtual verlangt keine exklusive Mitgliedschaft.
- Piloten können selbst entscheiden, bei welchen virtuellen Airlines sie Mitglied sein möchten.
- Die Aktivitätsanforderungen von LTU-virtual gelten unabhängig von Mitgliedschaften bei anderen virtuellen Airlines.
- Ein Flug darf nicht gleichzeitig bei LTU-virtual und einer anderen virtuellen Airline zur Anrechnung von Flugstunden eingereicht werden.

Diese Regelung dient der Fairness und dem respektvollen Umgang mit anderen virtuellen Airlines.

6. Mitgliedschaft und Aktivität

LTU-virtual ist ein Hobby-Projekt, bei dem die Freude an der Flugsimulation im Vordergrund steht. Deshalb halten wir die Aktivitätsanforderungen bewusst gering.

6.1 Aktivitätsanforderung

Um als aktiver Pilot geführt zu werden, sind mindestens fünf akzeptierte Flüge innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten erforderlich.

Wird diese Mindestaktivität nicht erreicht, wird der Pilotenaccount deaktiviert.

Bei längerer Abwesenheit gelten die Regelungen aus Kapitel 7.

6.2 Inaktivität

Piloten, die innerhalb von sechs Monaten weniger als fünf akzeptierte Flüge absolvieren, werden auf inaktiv gesetzt und ihr Account wird deaktiviert.

Eine Reaktivierung des Accounts ist grundsätzlich möglich.

Erfolgt innerhalb von zwölf Monaten nach dem letzten akzeptierten Flug keine ausreichende Aktivität, kann der Account gelöscht werden.

Gemeldete Abwesenheiten werden gemäß Kapitel 7 berücksichtigt.

6.3 Neue Piloten

Neue Piloten müssen innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Registrierung mindestens einen akzeptierten Flug absolvieren.

Erfolgt innerhalb dieses Zeitraums kein akzeptierter Flug, kann der Account nach vorherigem Hinweis deaktiviert oder gelöscht werden.

6.4 Anerkennung von Flügen für die Aktivitätsanforderungen

Für die Erfüllung der Aktivitätsanforderungen werden ausschließlich Flüge berücksichtigt, die bei LTU-virtual durchgeführt und durch einen akzeptierten PIREP nachgewiesen wurden.

Übernommene Flugstunden anderer virtueller Airlines zählen nicht als absolvierte Flüge und ersetzen weder den erforderlichen Erstflug noch die regelmäßige Flugaktivität.

7. Leave of Absence / Abwesenheit

Piloten können eine vorübergehende Abwesenheit (Leave of Absence, LOA) anmelden, wenn sie aus beruflichen, privaten, gesundheitlichen oder technischen Gründen längere Zeit nicht am Flugbetrieb teilnehmen können.

Eine genehmigte Abwesenheit ist grundsätzlich für maximal 180 Tage (6 Monate) möglich.

Während dieser Zeit werden die Aktivitätsanforderungen aus Kapitel 6 ausgesetzt. Eine Deaktivierung oder Löschung des Accounts aufgrund fehlender Flugaktivität erfolgt während der genehmigten Abwesenheit nicht.

In begründeten Ausnahmefällen kann die Abwesenheit nach Rücksprache mit der Verwaltung verlängert werden.

Nach Ablauf der genehmigten Abwesenheit gelten wieder die regulären Aktivitätsanforderungen aus Kapitel 6.

7.1 Anmeldung einer Abwesenheit

Eine geplante längere Abwesenheit ist der Administration über Discord oder per E-Mail an info@ltu-virtual.de mitzuteilen.

Die Mitteilung sollte den voraussichtlichen Beginn und die Dauer der Abwesenheit enthalten.

Die Administration prüft die Anmeldung und bestätigt die genehmigte Abwesenheit.

Eine Abwesenheit gilt erst nach entsprechender Bestätigung als genehmigt.

8. Flugbetrieb und PIREPs

Ein PIREP ist der virtuelle Flugbericht, mit dem ein Pilot einen absolvierten Flug an LTU-virtual meldet.

8.1 Grundsatz

Alle Flüge bei LTU-virtual müssen nachvollziehbar und unter Verwendung eines unterstützten Flugsimulators durchgeführt werden.

Für die Teilnahme am Flugbetrieb ist die Aufzeichnung mit vmsACARS oder Stratos ACARS verpflichtend. Der Flug muss nach Abschluss als PIREP an das Crew-Center übermittelt werden.

Dabei sind die geltenden Flug- und Flottenregeln von LTU-virtual einzuhalten. Die Kriterien zur Prüfung und Annahme von PIREPs sind in Kapitel 9 beschrieben.

8.2 Manuelle PIREPs

Manuelle PIREPs, bei denen ein Flug ohne ACARS-Aufzeichnung durchgeführt und anschließend vollständig von Hand eingetragen wird, sind bei LTU-virtual grundsätzlich nicht zugelassen.

Bei nachweislichen technischen Problemen mit vmsACARS oder Stratos ACARS kann die Administration im Einzelfall eine Ausnahme prüfen.

Hierfür können geeignete Nachweise erforderlich sein, beispielsweise:

- Screenshots aus dem Simulator
- Flugaufzeichnungen oder Logdateien
- Ein nachvollziehbarer Flugverlauf aus externen Tracking-Programmen
- Eine Beschreibung des aufgetretenen technischen Problems

Die Entscheidung über eine mögliche Anerkennung liegt bei der Administration. Ein Anspruch auf Anerkennung oder Gutschrift von Flugstunden besteht nicht.

Treten während eines regulär aufgezeichneten Fluges technische Probleme oder außergewöhnliche Ereignisse auf, sollte der Pilot diese vor dem Absenden des PIREPs im Bemerkungsfeld dokumentieren.

8.3 ACARS-Clients

Für die Aufzeichnung und Übermittlung von Flügen stehen bei LTU-virtual zwei ACARS-Clients zur Verfügung:

- vmsACARS: Der offizielle Standard-Client von LTU-virtual. Die Flugaufzeichnung wird vom Piloten manuell gestartet und beendet.
- Stratos ACARS: Ein alternativ nutzbarer ACARS-Client, der sich derzeit im Beta-Status befindet. Er bietet die Möglichkeit, die Flugaufzeichnung automatisch zu starten und zu beenden.

Wichtiger Hinweis zu Stratos ACARS:

Bei aktiviertem automatischem Flugende wird der PIREP unmittelbar nach Beendigung der Aufzeichnung automatisch übermittelt.

Möchte ein Pilot vor dem Absenden Anmerkungen oder Hinweise zu besonderen Vorkommnissen eintragen, muss die Funktion zum automatischen Beenden des Fluges deaktiviert werden. Der Flug wird dann manuell beendet und der PIREP nach Eingabe der Bemerkungen abgeschickt.

8.4 Simulationspausen

Simulationspausen sind bei LTU-virtual grundsätzlich erlaubt. Eine feste zeitliche Begrenzung besteht nicht.

- Der Flug muss nach der Pause ordnungsgemäß fortgesetzt werden.
- Die Flugaufzeichnung darf durch die Pause nicht manipuliert werden.
- Pausenzeiten dürfen nicht als tatsächlich geflogene Zeit angerechnet werden.
- Bei Flügen auf VATSIM oder IVAO sind zusätzlich die jeweiligen Netzwerkregeln zu beachten.

Dies gilt auch für automatisch ausgelöste Simulationspausen, beispielsweise am Top of Descent (TOD). Solche Pausen sind zulässig, sofern die Flugaufzeichnung ordnungsgemäß fortgesetzt und die Pausenzeit nicht als Flugzeit angerechnet wird.

8.5 Positionsänderungen und Betankung während des Fluges

Um eine faire Erfassung der Flugstunden sicherzustellen, gelten folgende Regeln:

- Positionssprünge durch Teleportation, Slew-Modus oder vergleichbare Funktionen sind während eines aufgezeichneten Fluges nicht gestattet.
- Das künstliche Auffüllen des Treibstoffs während des Fluges ist nicht erlaubt.
- Eine reguläre Betankung am Boden vor dem Abflug oder nach der Landung ist selbstverständlich zulässig.
- Technisch bedingte Abweichungen können im Einzelfall durch die Administration geprüft werden.

Verstöße können zur Ablehnung des betreffenden PIREPs führen.

9. PIREP-Prüfung und Annahmekriterien

PIREP-Prüfungen sollen fair und nachvollziehbar sein. Es geht nicht darum, jeden kleinen Fehler zu bestrafen, sondern offensichtliche Manipulationen, unrealistische Flüge oder grobe Regelverstöße zu vermeiden.

9.1 Gründe für manuelle Prüfung

Ein Flug kann zur manuellen Prüfung zurückgehalten werden bei:

- Abflug vom falschen Flughafen
- Landung am falschen Zielflughafen ohne nachvollziehbare Diversion
- Extrem unrealistischer Flugzeit
- Deutlich zu hoher Geschwindigkeit unter 10.000 ft ohne erkennbare Begründung
- Unplausible Spritmenge oder Betankung während des Fluges
- Extrem harte Landung
- Nutzung erhöhter Simulationsrate
- Verdacht auf technische Fehler oder Datenmanipulation

9.2 Landewertung

Eine harte Landung soll nicht automatisch zur Ablehnung führen. Entscheidend ist, ob der Flug insgesamt plausibel und kontrolliert durchgeführt wurde.

Vorgeschlagene Startwerte:

- Bis ca. -500 ft/min: grundsätzlich akzeptabel, sofern keine weiteren Auffälligkeiten vorliegen
- Zwischen -500 und -700 ft/min: manuelle Prüfung möglich
- Über -700 ft/min: Ablehnung oder Prüfung je nach Flugzeugtyp, Wetter und Situation

9.3 Geschwindigkeit unter 10.000 ft

Als allgemeine Orientierung gilt eine maximale Geschwindigkeit von 250 KIAS unterhalb von 10.000 ft.

Abweichungen können insbesondere durch ATC-Anweisungen, flugzeugbedingte Besonderheiten oder außergewöhnliche Flugsituationen entstehen.

Kurzzeitige oder nachvollziehbare Überschreitungen führen nicht automatisch zur Ablehnung eines PIREPs.

Wiederholte oder erhebliche Überschreitungen ohne nachvollziehbare Begründung können eine manuelle Prüfung auslösen.

9.4 Simulationsrate

Alle Flüge bei LTU-virtual müssen mit normaler Simulationsrate (1×) durchgeführt werden.

Die Verwendung einer erhöhten Simulationsrate (Zeitbeschleunigung) ist nicht gestattet.

Diese Regelung dient der Fairness gegenüber allen Piloten, da die erfassten Flugstunden als Grundlage für Ränge, Karrierefortschritt und Auszeichnungen dienen.

Flüge, bei denen eine erhöhte Simulationsrate festgestellt wird, werden abgelehnt. Eine nachträgliche manuelle Korrektur oder Anerkennung der Flugstunden erfolgt nicht.

10. Flugplanung, Tools und ACARS

10.1 Flugplanung und empfohlene Tools

LTU-virtual empfiehlt die Nutzung geeigneter Programme und Hilfsmittel zur Flugplanung und Durchführung.

Flugaufzeichnung und ACARS

Für die Teilnahme am Flugbetrieb ist die Aufzeichnung und Übermittlung von Flügen über vmsACARS oder alternativ Stratos ACARS verpflichtend. Ausschließlich ordnungsgemäß übermittelte und akzeptierte PIREPs werden für Flugstunden, Ränge und Auszeichnungen berücksichtigt. Ausnahmen bei technischen Problemen regelt Kapitel 8.2.

Flugplanung und Navigation

Für die Flugplanung empfehlen wir insbesondere:

- SimBrief: Zur Erstellung von Flugplänen, Treibstoffberechnungen und Operational Flight Plans (OFP).
- Navigraph: Für Navigationskarten und weitere Hilfsmittel zur Flugplanung.

Alternativ können andere kostenlose oder kostenpflichtige Flugplanungslösungen verwendet werden. Die erforderlichen Flugdaten müssen gegebenenfalls manuell in die Systeme des Flugzeugs eingegeben werden.

Weitere Anwendungen und Add-ons können das Simulationserlebnis ergänzen, sind jedoch nicht verpflichtend.

LTU-virtual setzt grundsätzlich keine kostenpflichtigen Programme, Abonnements oder zusätzlichen Add-ons für eine Mitgliedschaft voraus.

11. Online-Netzwerke und externe Tools

LTU-virtual kann auf Online-Netzwerken wie VATSIM oder IVAO geflogen werden. Solange LTU-virtual dort nicht offiziell organisiert auftritt, ist die Nutzung freiwillig und liegt in der Verantwortung des jeweiligen Piloten.

Wer im Namen von LTU-virtual online fliegt, sollte sich entsprechend professionell und respektvoll verhalten.

11.1 Grundregeln für Online-Netzwerke

- Regeln des jeweiligen Netzwerks einhalten
- Keine Fantasie-Verfahren, wenn aktiver ATC vorhanden ist
- Ruhige und sachliche Kommunikation
- Bei Unsicherheit lieber nachfragen als raten
- Andere Piloten und Controller respektieren

11.2 ATC-Simulationen

Neben den Online-Netzwerken VATSIM und IVAO können Piloten auch die integrierte Flugsicherung des Simulators oder externe ATC-Lösungen wie BeyondATC und SayIntentions verwenden.

LTU-virtual ist sowohl in BeyondATC als auch in SayIntentions als virtuelle Airline hinterlegt, sodass unsere Piloten dort unter dem LTU-Callsign fliegen können.

Die Wahl der ATC-Lösung bleibt jedem Piloten selbst überlassen.

12. Flugzeugnutzung und alternative Flugzeugtypen

LTU-virtual kann historische, moderne und community-freundliche Flugzeugtypen nutzen. Die genaue Flottenliste wird im Crew-Center gepflegt.

12.1 Grundsatz

Bei LTU-virtual richtet sich die Auswahl der verfügbaren Flugzeuge nach der jeweiligen Flugart.

Für Passagierflüge stehen die entsprechenden Passagierflugzeuge und für Frachtflüge ausschließlich die hinterlegten Frachtflugzeuge zur Verfügung.

Innerhalb der jeweiligen Flugzeugauswahl können Piloten den Flugzeugtyp grundsätzlich frei wählen. Eine feste Zuordnung einzelner Flugzeugtypen zu bestimmten Strecken besteht nicht.

Das gewählte Flugzeug muss hinsichtlich Reichweite und Flughafeneignung für die geplante Strecke geeignet sein.

Bei Touren und Events können besondere Vorgaben zur Flugzeugwahl gelten.

12.2 Verwendung alternativer Flugzeugtypen

Piloten können innerhalb der für den jeweiligen Flug verfügbaren Flugzeugauswahl einen alternativen Flugzeugtyp verwenden.

Als Orientierung gelten folgende Beispiele:

- Passagierflug: Ein Airbus A320 kann beispielsweise durch eine Boeing 737-800 ersetzt werden.
- Langstreckenflug: Statt eines Airbus A330 kann beispielsweise eine Boeing 787 verwendet werden.
- Frachtflug: Ein Wechsel zwischen verschiedenen verfügbaren Frachtflugzeugen ist möglich, sofern diese für die Strecke geeignet sind.

Bei der Auswahl sollte insbesondere die Reichweite, die Größe des Flugzeugs und die Gegebenheiten der Start- und Zielflughäfen berücksichtigt werden.

Ein Wechsel zwischen Passagier- und Frachtflugzeugen ist nicht vorgesehen.

Entscheidend ist eine nachvollziehbare und realistische Flugzeugwahl.

13. Ausweichlandungen und Abweichungen vom Flugplan

Abweichungen vom geplanten Flugverlauf sowie Ausweichlandungen sind bei LTU-virtual grundsätzlich zulässig, sofern sie nachvollziehbar begründet sind.

Mögliche Gründe sind beispielsweise:

- Ungünstige Wetterbedingungen
- Technische Probleme am Flugzeug
- Anweisungen der Flugsicherung (ATC)
- Sperrungen von Flughäfen oder Start- und Landebahnen
- Andere unvorhergesehene Ereignisse

Bei einer Ausweichlandung wird der eingereichte PIREP zur manuellen Prüfung vorgelegt.

Der Pilot sollte den Grund für die Abweichung im Bemerkungsfeld des PIREPs kurz erläutern.

Die Verwaltung prüft den Sachverhalt und entscheidet über die Annahme des Flugberichts.

Eine nachvollziehbar begründete Ausweichlandung führt nicht automatisch zur Ablehnung eines PIREPs.

14. Ränge und Karrierepfad

Ränge dienen der Motivation und zeigen den Fortschritt eines Piloten bei LTU-virtual. Sie sollen keinen künstlichen Druck erzeugen und spiegeln die anerkannten virtuellen Flugstunden des Piloten wider.

Neben den bei LTU-virtual erflogenen Stunden können einmalig bis zu 400 nachgewiesene Flugstunden anderer virtueller Airlines gemäß Kapitel 14.2 auf den Pilotenrang angerechnet werden.

14.1 Rangstruktur

Die Ränge bei LTU-virtual richten sich nach den insgesamt geflogenen und akzeptierten Flugstunden.

Rang	Erforderliche Flugstunden
Cadet	0
Pilot	5
Second Officer	50
First Officer	100
Senior First Officer	300
Captain	600
Senior Captain	1.000
Junior Chief Captain	1.500
Chief Captain	2.200
Senior Chief Captain	3.100

Die Flugstunden müssen durch akzeptierte PIREPs im System erfasst sein; genehmigte Stundenübernahmen nach Kapitel 14.2 werden ebenfalls berücksichtigt.

Die Beförderung in den jeweils nächsten Pilotenrang erfolgt automatisch, sobald die erforderliche Anzahl an anerkannten Flugstunden erreicht ist. Eine gesonderte Beantragung der Beförderung ist nicht erforderlich.

Übernommene Flugstunden anderer virtueller Airlines werden erst nach Prüfung und Genehmigung durch den Administrator berücksichtigt. Die Voraussetzungen hierfür sind in Kapitel 14.2 geregelt.

Manuelle Korrekturen von Flugstunden oder Sonderanpassungen können ausschließlich durch die Administration vorgenommen werden, sofern sie nachvollziehbar begründet sind.

Eine nachträgliche Anerkennung von Flügen ohne reguläre ACARS-Aufzeichnung ist nur im Rahmen der Ausnahmeregelung für technische Probleme gemäß Kapitel 8.2 möglich.

14.2 Anerkennung von Stunden

Bei der Registrierung können Piloten die Übernahme bereits erflogener Stunden aus anderen virtuellen Airlines beantragen.

- Es können maximal 400 Flugstunden anerkannt werden.
- Die Flugstunden müssen durch geeignete Nachweise belegt werden. Anerkannt werden beispielsweise Auszüge aus dem Pilotenprofil, Flugstatistiken oder eindeutige Screenshots der bisherigen virtuellen Airline. Aus den Nachweisen müssen die Herkunft und die Anzahl der Flugstunden nachvollziehbar hervorgehen.
- Die Übernahme kann nur einmalig im Zusammenhang mit der Aufnahme bei LTU-virtual beantragt werden.
- Die Prüfung und Entscheidung über die Anerkennung erfolgen durch den Administrator.
- Übernommene Flugstunden werden auf den Pilotenrang angerechnet, zählen jedoch nicht als bei LTU-virtual absolvierte Flüge für Aktivitätsanforderungen oder Tour-Auszeichnungen.

15. Awards und Touren

LTU-virtual bietet seinen Piloten verschiedene Auszeichnungen (Awards) sowie Touren und Events an.

Awards würdigen besondere Leistungen, erreichte Flugstunden, abgeschlossene Touren und die Teilnahme am Gemeinschaftsleben.

Touren und Events bieten zusätzliche Abwechslung im Flugbetrieb. Die Teilnahme ist grundsätzlich freiwillig und dient der gemeinsamen Freude an der Flugsimulation.

15.1 Standard-Auszeichnungen

LTU-virtual kann Auszeichnungen für bestimmte Meilensteine im Flugbetrieb vergeben. Dazu gehören insbesondere:

- Flugstunden: Erreichen festgelegter Flugstunden
- Anzahl der Flüge: Erreichen einer bestimmten Anzahl akzeptierter Flüge
- Weitere Meilensteine: Zusätzliche Auszeichnungen nach Festlegung durch die Verwaltung

Für die Vergabe werden ausschließlich akzeptierte PIREPs berücksichtigt.

Die jeweiligen Voraussetzungen richten sich nach den im Crew-Center hinterlegten Auszeichnungen.

15.2 Tour-Auszeichnungen

Für den erfolgreichen Abschluss von Touren und Events können Piloten besondere Auszeichnungen erhalten. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Jede Tour kann eine eigene Abschlussauszeichnung besitzen.
- Auszeichnungen werden nach Erfüllung der jeweiligen Tourbedingungen vergeben.
- Für zusammengehörige Tourenserien können zusätzliche Auszeichnungen vorgesehen werden.
- Die Teilnahmebedingungen und erforderlichen Flugstrecken werden im Crew-Center bei der jeweiligen Tour veröffentlicht.

Die Teilnahme an Touren und Events ist freiwillig.

15.3 Weitere Auszeichnungen

Neben den Standard- und Tour-Auszeichnungen kann LTU-virtual zusätzliche Awards für besondere Aktivitäten und Meilensteine vergeben. Dazu gehören beispielsweise:

- Zugehörigkeit: Auszeichnungen für eine längere Mitgliedschaft bei LTU-virtual
- Early Bird: Auszeichnungen für Flüge in den frühen Morgenstunden
- Night Owl: Auszeichnungen für Flüge während der Nachtstunden
- Besondere Aktivitäten: Weitere Auszeichnungen für spezielle Leistungen oder Veranstaltungen Die jeweiligen Voraussetzungen werden im Crew-Center bekannt gegeben.
- Ein Anspruch auf die Einführung oder Vergabe bestimmter Auszeichnungen besteht nicht.

16. Training und Unterstützung

LTU-virtual versteht Training nicht als verpflichtende Prüfung, sondern als freiwilliges Angebot zur Unterstützung unserer Piloten.

Mögliche Themenbereiche sind:

- Grundlagen der Flugplanung
- Erstellung und Verständnis von SimBrief-Flugplänen
- Standard-IFR-Abläufe
- Kommunikation mit der Online-Flugsicherung (ATC)
- Grundlagen der Airbus-Bedienung
- Langstreckenplanung
- Anflug- und Landetraining
- Umgang mit vmsACARS und Stratos ACARS

Unterstützung und Training können beispielsweise über Discord, gemeinsame Flüge, kurze Anleitungen oder persönliche Hilfestellung durch erfahrene Piloten erfolgen.

Die Teilnahme ist freiwillig. Ein Anspruch auf bestimmte Schulungen oder eine jederzeitige Verfügbarkeit von Trainern besteht nicht.

17. Organisation und Verantwortlichkeiten

LTU-virtual ist ein privat organisiertes Flugsimulationsprojekt. Die Verwaltung und Weiterentwicklung erfolgen durch die Administration und gegebenenfalls unterstützende Mitarbeiter.

Zu den organisatorischen Aufgaben gehören insbesondere:

- Betreuung des Flugbetriebs und Prüfung von Flugberichten
- Technische Verwaltung und Weiterentwicklung der Plattform
- Planung von Touren, Events und Auszeichnungen
- Unterstützung der Piloten und Betreuung der Community
- Pflege und Weiterentwicklung der geltenden Regeln

Die Administration trägt die Gesamtverantwortung für LTU-virtual. Die Entscheidung über die Aufnahme von Mitarbeitern in das Staff-Team sowie die Vergabe von Aufgaben und Verantwortlichkeiten liegt ausschließlich beim Administrator. Entsprechende Absprachen erfolgen direkt mit ihm.

Eine feste Besetzung sämtlicher Aufgabenbereiche wird nicht vorausgesetzt. Zuständigkeiten und Ansprechpartner können sich im Laufe der Weiterentwicklung von LTU-virtual ändern.

Anfragen, Probleme und Vorschläge können über die offiziell vorgesehenen Kommunikationswege eingereicht werden.

18. Discord und Kommunikation

Der Discord-Server von LTU-virtual dient als zentrale Plattform für den Austausch zwischen Piloten, gegenseitige Unterstützung, gemeinsame Aktivitäten und die Kommunikation innerhalb unserer Community.

Die Teilnahme am Discord-Server ist freiwillig und keine Voraussetzung für die Mitgliedschaft oder die Teilnahme am Flugbetrieb.

Wichtige Informationen zum Flugbetrieb werden auch über die Website beziehungsweise das Crew-Center bereitgestellt.

18.1 Grundsätze

Auf dem offiziellen Discord-Server von LTU-virtual gelten folgende Verhaltensregeln:

- Freundlicher und respektvoller Umgang miteinander
- Keine Beleidigungen, Provokationen oder persönlichen Angriffe
- Keine unerwünschte Werbung oder Spam
- Supportanfragen möglichst im dafür vorgesehenen Kanal stellen
- Private Nachrichten an die Administration oder andere verantwortliche Personen nur bei berechtigtem Anlass
- Entscheidungen der verantwortlichen Personen respektieren; sachliche Rückfragen und konstruktive Kritik sind selbstverständlich erlaubt

Die allgemeinen Verhaltensregeln aus Kapitel 4 gelten auch für die Kommunikation auf Discord.

18.2 Offizielle Anfragen

Allgemeine Fragen und der gegenseitige Austausch können über die entsprechenden Kanäle unseres Discord-Servers erfolgen. Wichtige oder persönliche Anliegen sollten gezielt an die Administration gerichtet werden. Dazu gehören insbesondere:

- Probleme mit dem Pilotenaccount oder der Registrierung
- Beschwerden und vertrauliche Anliegen
- Datenschutzfragen
- Bewerbungen zur Mitarbeit bei LTU-virtual
- Sonstige Anliegen, die eine Entscheidung der Administration erfordern

Für offizielle Anfragen stehen derzeit folgende Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung:

- Discord: Über den offiziellen LTU-virtual Server
- E-Mail: info@ltu-virtual.de

Vertrauliche Anliegen sollten vorzugsweise per E-Mail oder privater Discord-Nachricht an die Administration gerichtet werden.

Weitere Kontakt- und Supportmöglichkeiten können künftig ergänzt werden.

18.3 Namensregelung auf Discord

Piloten, die dem offiziellen Discord-Server von LTU-virtual beitreten, müssen ihren Server-Spitznamen nach folgendem Schema einstellen:

Callsign | Name

Beispiel: LTU127 | Michael D

Dabei gelten folgende Vorgaben:

- Das Callsign muss mit dem im Pilotenprofil hinterlegten Callsign übereinstimmen.
- Der Name muss eine eindeutige Zuordnung zum Piloten ermöglichen.
- Die Namensregelung gilt ausschließlich für den LTU-virtual Discord-Server. Der Benutzername auf anderen Discord-Servern bleibt davon unberührt.

Das persönliche Callsign ist im Pilotenprofil des Crew-Centers zu finden.

Individuelles Callsign: Piloten, die ein bestimmtes Callsign wünschen, können sich an die Administration wenden. Zulässig sind die Formate LTUxxx oder LTUxxxx, wobei die Platzhalter für Ziffern stehen. Die Vergabe erfolgt nach Verfügbarkeit.

Diese Regelung ist erforderlich, damit die Administration Discord-Mitglieder eindeutig den registrierten Piloten zuordnen kann.

19. Datenschutz, Markenhinweis und rechtliche Hinweise

LTU-virtual ist ein unabhängiges, privat betriebenes und nicht kommerzielles Flugsimulationsprojekt. Sämtliche Inhalte dienen ausschließlich der virtuellen Flugsimulation und Unterhaltung.

Marken und Unternehmensnamen

- LTU-virtual steht in keiner offiziellen, geschäftlichen oder organisatorischen Verbindung zur ehemaligen LTU, Air Berlin, Lufthansa, Eurowings, Airbus, Boeing oder anderen realen Unternehmen.
- Alle verwendeten Markennamen, Logos, Flugzeugbezeichnungen und Unternehmensnamen gehören ihren jeweiligen Rechteinhabern.
- Die Verwendung entsprechender Bezeichnungen dient ausschließlich der Darstellung innerhalb der virtuellen Flugsimulation.

Hinweis zur Simulation

Diese SOP ist kein reales Luftfahrthandbuch, keine Betriebsgenehmigung und kein offizielles Trainingshandbuch. Sie ist nicht für reale Luftfahrtzwecke geeignet.

Datenschutz und Impressum

Für Datenschutz, Impressum und weitere rechtliche Hinweise gelten die jeweils aktuellen Angaben auf der Website von LTU-virtual.

Impressum: https://ltu-virtual.de/page/impressum

Datenschutzerklärung: https://ltu-virtual.de/page/datenschutz

Änderungen der SOP

Die Standard Operating Procedures (SOP) von LTU-virtual können bei Bedarf angepasst oder erweitert werden. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Die jeweils aktuelle Fassung wird auf der Website von LTU-virtual veröffentlicht.
- Wesentliche Änderungen werden den Piloten über die Website beziehungsweise das Crew-Center bekannt gegeben.
- Ergänzende Hinweise können über Discord veröffentlicht werden.
- Die aktuelle Fassung der SOP ist für alle Mitglieder verbindlich.

Änderungen werden mit einer neuen Versionsnummer und einem entsprechenden Eintrag in der Änderungshistorie dokumentiert.

> Die jeweils aktuelle, auf der Website von LTU-virtual veröffentlichte Fassung der SOP ist maßgeblich. Mit Veröffentlichung einer neuen Version ersetzt diese die bisherige Fassung.

20. FAQ

Muss ich auf VATSIM oder IVAO fliegen?

Nein. Online-Netzwerke können genutzt werden, sind aber nicht verpflichtend.

Muss ich SimBrief verwenden?

Nein. SimBrief wird für die Flugplanung empfohlen, ist aber nicht verpflichtend. Piloten können auch andere Flugplanungslösungen verwenden oder ihre Flugdaten selbst erstellen und manuell in das Flugzeug eingeben.

Was passiert bei einer harten Landung?

Eine harte Landung führt nicht automatisch zur Ablehnung. Entscheidend ist der Gesamtzusammenhang: Wetter, Flugzeugtyp, Stabilität des Anflugs und sonstige Auffälligkeiten.

Darf ich andere Flugzeuge nutzen?

Ja. Piloten können innerhalb der für den jeweiligen Flug verfügbaren Flugzeugauswahl den Flugzeugtyp frei wählen. Das Flugzeug muss für die geplante Strecke geeignet sein. Für Passagier- und Frachtflüge gelten die jeweils hinterlegten Flugzeugauswahlen. Bei Touren und Events können besondere Vorgaben bestehen.

Was mache ich bei technischen Problemen mit ACARS?

Versuche zunächst, die Flugaufzeichnung ordnungsgemäß abzuschließen. Kann ein PIREP übermittelt werden, beschreibe das Problem im Bemerkungsfeld. Ist eine Übermittlung aufgrund eines technischen Fehlers nicht möglich, kannst du dich mit einer kurzen Fehlerbeschreibung und vorhandenen Flugnachweisen an die Administration wenden. In begründeten Ausnahmefällen kann eine manuelle Anerkennung geprüft werden. Eine Garantie für die Anerkennung des Fluges besteht nicht.

Gibt es ein Mindestalter?

Aktuell ist kein Mindestalter festgelegt. Erwartet wird ein angemessenes Verhalten innerhalb der Community.

Kann ich bei LTU-virtual mithelfen?

Ja, Unterstützung und eigene Ideen sind bei LTU-virtual jederzeit willkommen.

Mögliche Bereiche sind beispielsweise:

- Flugpläne und Flottenpflege
- Planung von Touren und Events
- Grafiken, Designs und Flugzeuglackierungen (Liveries)
- Technik und Weiterentwicklung der Website
- Unterstützung und Training anderer Piloten

Wer sich einbringen möchte, kann sich über Discord oder per E-Mail an info@ltu-virtual.de wenden.

Die Entscheidung über die Aufnahme in das Staff-Team sowie die Vergabe von Aufgaben und Verantwortlichkeiten liegt ausschließlich beim Administrator von LTU-virtual. Entsprechende Absprachen erfolgen direkt mit dem Admin.