Aircraft Owners and Pilots Association | Magazin der Allgemeinen Luftfahrt für Deutschland

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2015 | Februar – März 2015 | Heftpreis 2,80 Euro

AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

1/2015
Februar/März

Fly-Out 2015 nach La Rochelle

AOPA SAFETY LETTER: Flugvorbereitung

Stärker vertreten!

Die neue LuftPersV ist in Kraft getreten

Änderungen bei der Energiesteuerbefreiung

Fliegerisch fit!

Sea Survival Training – Überleben auf See

1. AOPA-Trainingscamp in Donaueschingen

Besser informiert!

Ein schräger Fall – ein schräges Urteil

Erste Enroute + CB-IFR Kurse sind genehmigt

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee

- APCC
- Avionics Avenue
- Engine Area
- e-flight-expo
- RPAS EXPO

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Das Jahr 2015 – was wird es uns bringen?

Was wird das Jahr 2015 für unsere Allgemeine Luftfahrt bringen? Zwar sind Prognosen immer dann schwierig, wenn sie in die Zukunft gerichtet sind, aber dennoch kann man eine Vorschau wagen: Mit besonderer Spannung erwarten wir in der AOPA was die EASA unternehmen wird, um die offensichtliche Überregulierung unserer Branche durch die neuen Vorschriften der letzten Jahre zu korrigieren. Auf der AERO 2014 wurde die neue EASA-Strategie verkündet, aber ab 2015 müssen nach den durchaus beeindruckenden Absichtsbekundungen auch erste Ergebnisse geliefert werden, damit wir auch an ein positives Ergebnis glauben können, denn zu oft haben uns Behörden in der Vergangenheit Besserung gelobt, die Versprechungen aber aus verschiedenen Gründen nicht gehalten. Es kristallisiert sich immer mehr heraus, dass die nationalen Behörden das wirkliche Problem darstellen und auf der Bremse stehen, denn sie wollen ja nicht am eigenen Ast sägen. Aber ohne die Zustimmung der Mitgliedsstaaten und des EU-Parlaments können durch den EASA-Verwaltungsapparat wichtige zustimmungspflichtige Vorschriften nicht verabschiedet oder geändert werden.

Das zeigt sich auch am Beispiel der Umstellung vom bisherigen Flugschulstandard der „Registered Facility" auf den neuen Standard „Authorised Training Organisation". Während die Flugschulen von der EU bis April 2018 reichlich Zeit zur Umstellung auf den neuen Standard erhalten haben, besteht die deutsche Luftfahrtverwaltung auf der Einhaltung der Frist April 2015, was einigen Flugschulen noch große Zeitprobleme verursachen wird. Wir versuchen in der Zwischenzeit den Flugschulen den Umstieg auf den ATO-Standard mit einem Musterhandbuch so einfach wie möglich zu gestalten. Unser deutsches föderales System stößt in Sachen Luftfahrt auch an seine Grenzen. Warum es sinnvoll sein soll, dass in Deutschland in jedem Bundesland EU-Luftfahrtvorschriften neu interpretiert werden, und dass die Länderbehörden auf ihre Unabhängigkeit sowohl vom LBA als auch von der EASA größten Wert legen, das verstehen wir nicht. Wir werden uns nur immer wieder dafür stark machen, dass die neuen EU-Vorschriften möglichst einheitlich und nutzerfreundlich ausgelegt werden.

Im europäischen Flugsicherungsprojekt SESAR werden wir uns weiterhin dafür stark machen, dass man sich ähnlich wie in den USA endlich auch in Europa Gedanken darüber macht, wie Piloten der AL unkompliziert und für niedrige Kosten Zugang zu Verkehrs- und Wetterinformationen erhalten können. In den USA erhalten Piloten mit sog. UAT-Empfängern, die für wenige hundert Dollar angeboten werden, über Tablet-PCs oder Avionik-Festeinbauten kostenlosen Zugang zu Verkehrs- u. Wetterinformationen. Diese Systeme verkaufen sich ganz ohne Zwang in großen Mengen. Was in den USA funktioniert, die Wirtschaft ankurbelt und vor allem Menschenleben rettet, sollte auch bei uns Einzug halten.

Spannend wird es auch nochmal in Sachen „ZÜP", wir haben einen starken Verbündeten bekommen: Die EU-Kommission will die ZÜP abschaffen, in Deutschland will man die Zuverlässigkeitsüberprüfungen jedoch beibehalten. Deshalb wurde gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, über das in den nächsten Monaten entschieden werden wird.

Welchen Treibstoff werden wir zukünftig tanken, und was wird er kosten? In Europa und in den USA forschen die großen Mineralölkonzerne und auch kleine Pionierbetriebe derzeit unter Hochdruck an einem bleifreien Nachfolger für Avgas 100LL. Die Herausforderung ist dabei, einen Treibstoff zu finden, der Avgas 100LL in so vielen Eigenschaften wie möglich ähnlich ist, also eine ähnliche Dichte, Verbrennungsverhalten, Oktanzahl, etc, um die Umstellung so einfach wie möglich zu gestalten. In der Zwischenzeit setzen viele Hersteller schon auf die neuen Dieselantriebe. Zu hoffen ist auch, dass angesichts des Verfalls der Rohölpreise auch der Preis für Flugkraftstoffe nachgibt, denn mit Preisen von teilweise über 3,00 € für einen Liter Avgas wurden hier Grenzen erreicht, die für Normalverdiener einfach nicht mehr bezahlbar waren.

Man sollte aber nicht nur über das Fliegen reden und sich beklagen. Für vieles, was das Jahr 2015 bringen wird, sind Sie als Pilotinnen und Piloten eindeutig selbst verantwortlich. Planen Sie Ihre fliegerischen Aktivitäten möglichst frühzeitig. Bilden Sie sich weiter, mit der neuen vereinfachten IFR-Ausbildung ergeben sich für einen vertretbaren Aufwand ganz neue Möglichkeiten. Besuchen Sie Sicherheitstrainings, machen Sie sich mit neuer Avionik vertraut, fliegen Sie mal ins Ausland, haben Sie mit Fliegerfreunden einfach mal wieder Spaß! Wir bieten hier eine ganze Vielzahl von Aktivitäten, die Sie beim sicheren Fliegen unterstützen und in der Gemeinschaft auch noch Spaß machen!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen für 2015 alles Gute und Many Happy Landings!

AOPA-Intern

Wir danken …	5
Ergebnis der AOPA-Umfrage zu Erfahrungen mit Luftfahrtbehörden	6
FAA Lizenzvalidierung für AOPA Mitglieder im Juni in Egelsbach	6
Neues Versicherungsangebot für Fluglehrer/Prüfer	7

Stärker vertreten!

AERO in Friedrichshafen vom 15. – 18. April 2015	8
SERA muss noch besser werden	9
Bye Bye Tannkosh	10
Bundesministerium der Finanzen bestätigt Änderungen bei der Energiesteuerbefreiung	11
Jetzt gilt sie: Die neue LuftPersV ist in Kraft getreten	12
EASA toleriert Inhaber von Drittstaaten-Lizenzen bis 2016	14

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: Flugvorbereitung	15
1. AOPA-Trainingscamp am Flugplatz Donaueschingen (EDTD)	23
Sea Survival Training – Überleben auf See	24
AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR	24
5. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar	25
AOPA Fly-Out Frankreich	26
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	28

Besser informiert!

Ein schräger Fall – ein schräges Urteil	30
Erste Enroute + CB-IFR Kurse sind genehmigt	30
Simulatorgestütztes Flugtraining für Seitenwindlandungen in EDHF	31

Rubriken

Editorial	3
Mitglieder werben Mitglieder	5
AOPA-Austria News	32
IAOPA News	33
Termine	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Entrée du vieux port de la rochelle – © Marine26 – Fotolia.com

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2015
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft

Roland Stumpf
Dr. Klaus Hufnagel
JR Thomas Haberland
Frank-Boris Weber
Wolfgang Fehlhaber

25-jährige Mitgliedschaft

Siegfried Turner
Bernhard Wipping
Udo Langewand
Gunnar Seiffert
Dieter Schroeder
Franz Gausepohl
Friedrich Heigl
Tim Wilkinson
Konrad Methfessel
Dieter Ehrhardt
Alexander Kroworz

Mitglieder werben Mitglieder

Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken attraktive Prämien, z.B. ein kompletter Satz ICAO-Karten 2015 für Deutschland (Versand direkt nach Erscheinen im März 2015) oder Abonnements von Jeppesen Mobile FliteDeck VFR.

1 neues Mitglied

ICAO-Kartenset der DFS
für Deutschland
bestehend aus 8 Karten

Mobile FliteDeck VFR
Kostenloses 3 Monats-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland
(Hardware nicht enthalten)

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

Landegutscheinheft
Ausgabe für 2015

2 neue Mitglieder

Jeppesen JeppView VFR Europe
Das bekannte VFR-Manual in digitaler Form inklusive Berichtigungsdienst für ein Jahr.

Mobile FliteDeck VFR
Kostenloses Jahres-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland
(Hardware nicht enthalten)

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr
für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40 EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

Ergebnis der AOPA-Umfrage zu Erfahrungen mit Luftfahrtbehörden

Vielen Dank an unsere AOPA Mitglieder. Auf die Umfrage auf unserer Internetseite vom 05.09.2014 und im Letter über dieses Thema haben wir 304 Antworten erhalten. Das ist, gemessen an sonstigen Umfragen, wo auch immer, eine respektable Anzahl. Für jede Landes- oder Bundesbehörde wurden je nach Größe zahlreiche Antworten eingereicht, bei der (gefühlt) kleinsten Behörde jedoch mindestens vier Antworten.

Das ermöglicht uns, nun auch eine repräsentative Auswertung vorzunehmen. Und: erfreulich ist, dass die meisten Behörden und oft auch hervorgehobene einzelne Mitarbeiter von den Piloten ausdrücklich gelobt wurden. Ganz anders als sonst am Stammtisch oder in blogs: Beschwerden und Klagen werden sonst leider oft überbetont, ein Lob kommt selten, obwohl gerade die engagierten und serviceorientiert arbeitenden Mitarbeiter sich gerade auch über eine solche zusätzliche Motivation freuen.

Nun zur Auswertung:
Fast überall: Bearbeitungszeiten von 1 – 2 Wochen, oft sogar nur wenige Tage. Bei unklaren Angaben oder sonstigen Fragen wird von der Behörde selbst aktiv beim Piloten oder Lehrer/Prüfer angerufen. Offene Punkte werden per Telefon, mail oder Fax geklärt.

Natürlich gab es zunächst wegen der Umstellung auf EU-FCL bei den Behörden zusätzlichen Stau und intern auch noch Unklarheiten. Aber fast alle Behörden haben das hervorragend in den Griff bekommen. Die Bearbeitungszeiten sind im Laufe des Jahres 2014 jetzt auch immer schneller geworden.

Einziger großer Ausreißer bleibt das RP Stuttgart, obwohl auch da eine (relative) Verbesserung eingetreten ist. Aber Bearbeitungszeiten von 4 Monaten bei fehlerfreien Anträgen (vom RP Stuttgart selbst so kommuniziert) und jetzt von (nur noch) 6 – 8 Wochen sind weiterhin traurige Realität, obwohl die Mitarbeiter durchaus als freundlich und bemüht geschildert werden.

Wir hatten uns deswegen mehrfach direkt an das RP Stuttgart gewandt. In einem ersten Schreiben wurde uns mitgeteilt, dass die Piloten oft falsche Angaben eingereicht hätten. Seltsam, dass dies wohl nur bei den Stuttgarter Piloten so zu sein scheint. Auch Haushaltskürzungen können uns in diesem Zusammenhang nicht überzeugen, da die drei anderen RP´s in BaWü von den Piloten wegen ihrer Schnelligkeit gelobt werden. Ein weiteres Schreiben des RP Stuttgart veröffentlichen wir auf unserer Homepage zu dem Thema.

Auch beim LBA, dessen Lizenzabteilungen früher sehr gescholten wurden, hat sich einiges positiv entwickelt. Allerdings sollen Anträge je nach Mitarbeiter sehr unterschiedlich schnell und bereitwillig abgearbeitet werden. Die Hotline wird teils gelobt, teils als nicht kompetent beschrieben.

Wir werden diese Mitteilung auch per Post an alle Behörden schicken, als Dankeschön, wo es angebracht ist.

Nochmals Danke an die Mitglieder und weiter so.

FAA Lizenzvalidierung für AOPA Mitglieder im Juni in Egelsbach

FAA Examiner Adam House ist am 20. Juni 2015 wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Die Kosten betragen voraussichtlich 390 £ zuzüglich anteilmäßig Reisekosten des Examiners. Für eine Terminvereinbarung und weitere Informationen rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an.

Der Antrag auf Lizenzvalidierung sollte schnellstmöglich an die FAA geschickt werden, die Bearbeitungszeit beträgt bis zu 3 Monaten. Die FAA überprüft die Angaben und schickt Ihnen einen Antwortbrief, der die Validierung erlaubt. Dieses Bestätigungsschreiben ist 6 Monate gültig, eine Teilnahme ohne gültiges Bestätigungsschreiben der FAA ist nicht möglich. Benötigt wird auch ein gültiger Reisepass, der Personalausweis reicht nicht aus.
Ein vereinfachtes Verfahren gilt für Inhaber einer FAA Lizenz, die auf Basis der JAA Lizenz ausgestellt wurde, und die nun eine EASA Teil FCL Lizenz mit geringfügig anderer Lizenznummer (vor der Nummer steht nun DE.FCL) haben. Auch in diesem Fall benötigt man eine neue Validierung, diese kann über das LBA angefordert werden. Informationen zu diesem Verfahren finden Sie auf unserer Webseite www.aopa.de.

Neues Versicherungsangebot für Fluglehrer/ Prüfer

AOPA Gruppenfluglehrerhaftpflichtversicherung

AOPA Mitglieder erhalten ab 1. Februar 2015 im Rahmen der AOPA Gruppenfluglehrerhaftpflichtversicherung (GFHV) einen optionalen Zusatzbaustein für die Versicherung, der den Selbstbehalt im Kaskoschadenfall reduziert.
Bei der GFHV mitversichert ist die Tätigkeit als Fluglehrer/Examiner, Class Rating Instructor (CRI) oder Prüfer bei praktischen Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen/Befähigungsbeurteilung für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen, sofern diese Tätigkeiten nicht der Staatshaftung unterfallen. Mehr Informationen zu unseren Versicherungsangeboten finden Sie hier:
http://bit.ly/15vtQTJ

Informationen zum neuen Paket:

Beiträge SB Versicherung für die AOPA (Stand: 21.01.2015)

Versicherungssumme		**Beitrag zuzüglich Versicherungsteuer von zur Zeit 19 %**		
Zu versichernder Selbstbehalt (= Selbstbehalt des Kasko-Vertrages)	Eigenbehalt des Fluglehrers	Bei Eintritt in die Mitversicherung bis einschließlich 30.06. des laufenden Jahres	Bei Eintritt in die Mitversicherung vom 01.07. bis 31.12 des laufenden Jahres	Jahresbeitrag in den Folgejahren
5.000 EUR	1.000 EUR	80 EUR	40,00 EUR	80 EUR
10.000 EUR	1.000 EUR	110 EUR	55,00 EUR	110 EUR
25.000 EUR	2.000 EUR	180 EUR	90,00 EUR	180 EUR

Deckungserweiterung „Selbstbehalt-Versicherung“ zur Haftpflichtversicherung für Fluglehrer/Einweiser

1. In teilweiser Abänderung der Luftfahrt-Haftpflichtversicherungs-Bedingungen DLP 304/01 und der ebenfalls dem Vertrag zugrunde liegenden Besonderen Bedingungen für die Haftpflichtversicherung für Fluglehrer/Einweiser gilt folgendes:

   Versicherungsschutz besteht für den Fall, dass der Versicherungsnehmer aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts vom Versicherungsnehmer der Kaskoversicherung des zur Schulung/Einweisung dienenden Luftfahrzeuges aus der Anrechnung des vertraglichen Selbstbehaltes im versicherten Kaskoschaden in Anspruch genommen wird.
2. Dieser Versicherungsschutz steht maximal in Höhe des in der Kaskoversicherung des zur Schulung/Einweisung genutzten Luftfahrzeuges vereinbarten Selbstbehaltes zur Verfügung. Die Leistung des Versicherers ist zusätzlich begrenzt durch die Versicherungssumme dieser Deckungserweiterung.
3. Voraussetzung für den Versicherungsschutz ist, dass der Versicherungsnehmer zum Zeitpunkt des Sachschadens Pilot in Command ist.
4. An jedem derartigen Schaden beteiligt sich der Versicherungsnehmer mit dem im Versicherungsschein für diese Deckungserweiterung vereinbarten Selbstbehalt.
5. Versicherungsschutz besteht für Fluglehrer, Class Rating Instructor (CRI), Fachübungsleiter sowie Prüfer/Examiner.

AERO in Friedrichshafen vom 15. – 18. April 2015

Mit einer Ausstellerzahl von mehr als 630 und einem erweiterten Konzept wird die AERO 2015 ihre Position als größte Messe der Allgemeinen Luftfahrt in Europa behaupten. Zudem werden vom 15. bis 18. April 2015 nicht nur die bereits bewährten Sonderbereiche e-flight-expo, Avionics Avenue, Engine Area und RPAS Expo fortgesetzt, erstmals wird ein Aviation and Pilots Competence Center (APCC) für Piloten und solche, die es werden wollen, angeboten. Vor allem aber stehen die Luftfahrzeuge im Mittelpunkt: Von Segelflugzeugen über Ultraleicht- und Reiseflugzeuge, Hubschrauber, Gyrocopter, UAS (Unmanned Aerial Systems) bis hin zu mehrstrahligen Business-Jets reicht die Palette in Friedrichshafen.

AOPA vor Ort

Die AOPA-Germany, ideeller Träger der AERO, wird sich in diesem Jahr gemeinsam mit der AOPA-Austria, der AOPA-Switzerland, der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) in Halle A5, am Stand Nr. 201 präsentieren.

Messechef Klaus Wellmann und Projektleiter Roland Bosch freuen sich, dass die Ausstellungsfläche für die AERO 2015 nahezu ausgebucht ist. „Wir verzeichnen für die kommende AERO eine hervorragende Ausstellernachfrage. Die Erwartungen im Bereich der Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt sind hoch. Zahlreiche Premieren auf der AERO 2015 sorgen ergänzend für Optimismus“, kündigt Roland Bosch im Vorfeld der Messe an. Die Allgemeine Luftfahrt umfasst die zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs. Nach EU-Angaben sind alleine im Gebiet der Europäischen Union mehr als 200 000 Motor-, Ultraleicht- und Segelflieger registriert.

„Alles was fliegt“ lautet deshalb auch 2015 das Motto auf der AERO: Vom Segelflugzeug über ultraleichte-, ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor, Hubschrauber, Gyrocopter und Turboprops bis hin zu mehrstrahligen Jets reicht die Palette. Neue Flugmotoren, zukunftstaugliche Avionik, UAS sowie Dienstleistungen und Zubehör rund ums Fliegen sind weitere Schwerpunkte auf der AERO 2015.

Gleich vier erfolgreiche Sonderbereiche werden auf der AERO im kommenden Jahr fortgesetzt: Die erste Sonderschau ist die Avionics Avenue. Hier dreht sich alles um die Bordausrüstung des Flugzeugs oder Helikopters in Sachen Flugsteuerung, Navigation, Kollisionswarnung oder Flugplanung. Besucher können sich zudem über viele neue Systeme nicht nur informieren, sondern diese auch in der Headset Test Area ausprobieren.

Bereits zum vierten Mal werden auf der Engine Area modernste Flugmotoren verschiedenster Hersteller präsentiert, darunter Elektro-, Verbrennungs- und Hybridantriebe. Angesichts ständig steigender Kosten für Flugtreibstoffe und der Entwicklung neuer sparsamer Dieselmotoren für Propellerflugzeuge sind auch in diesem Bereich Neuheiten zu erwarten. Die e-flight-expo findet als fester Bestandteil unter dem Motto „Electrical, Ecological, Evolutionary“ mit alternativen Antriebskonzepten bereits zum siebten Mal statt. Sie zeigt den aktuellen Stand der Entwicklung zukunftsträchtiger und nachhaltiger Technologien auf Elektrobasis. Die Sonderschau RPAS Expo wird zeigen, wie weit die Entwicklung ziviler Drohnen bereits fortgeschritten ist.

Erstmals findet 2015 ein Aviation and Pilots Competence Center (APCC) statt. Dieses soll Anlaufstelle sowohl für Piloten als auch für alle Interessenten an einer Pilotenausbildung sein. Dort gibt es Informationen und Angebote von Flugschulen, Behörden und Interessenvertretungen. Gleichzeitig findet die Aktion „Be a pilot“ statt. Hier präsentieren Flugschulen Wissenswertes über alle Arten der Privat- und Berufspilotenlizenz.

Im Rahmen der AERO Conferences werden mehr als 100 Vorträge, Konferenzen und Workshops zu aktuellen Themen der Luftfahrt stattfinden. Für Besucher die mit dem eigenen Flugzeug anreisen wird wieder eine online-gestützte Slotvergabe eingerichtet:
Slots sind ab 28. März 2015 buchbar.

Optional wird für ULs und Motorsegler 2015 erneut der Segelflugplatz Markdorf mit einem Shuttle-Service zur AERO zur Verfügung stehen.

Ein weiteres einzigartiges Angebot der vergangenen Jahre für AERO-Besucher hat sich bewährt: Zum vierten Mal wird die Zeltstadt „Tent City“ angeboten. Besucher können kostengünstig in einer Messehalle in bereit gestellten Zelten übernachten.

Die AERO 2015 beginnt am 15. April und dauert bis 18. April 2015. Weitere Informationen unter www.aero-expo.com.

Gastkarten für AOPA-Mitglieder

Auch in diesem Jahr verfügt die AOPA-Germany über ein kleines Kontingent an Gastkarten, die wir gerne an unsere Mitglieder zum Preis von 10 EUR (zzgl. Versandkosten) weitergeben möchten. Allerdings nur so lange der Vorrat reicht. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach.

SERA muss noch besser werden

Seit dem 5. Dezember 2014 sind nun die „Standardised European Rules of the Air", SERA, auch in Deutschland in Kraft. An 21 unkontrollierten Flugplätzen mit IFR-Flugbetrieb wurden Radio Mandatory Zones (RMZ) eingerichtet und der Luftraum Klasse F abgeschafft (siehe AIC VFR 03 vom 27. November 2014). Die aufgrund von SERA erforderliche Anpassung der Luftverkehrsordnung (LuftVO) lässt noch auf sich warten; voraussichtlich wird eine Neufassung zum März 2015 in Kraft treten.

Damit ist das Projekt SERA nun aber noch nicht komplett abgeschlossen, denn es gibt nicht nur Kritik an der fehlerhaften deutschen SERA-Übersetzung, sondern auch an einzelnen Vorschriften, die eine Überarbeitung von SERA erforderlich machen. Tatsache ist, dass SERA in einigen Teilen unbedingt nachgebessert werden muss. So gelten nun die erhöhten Sichtminima in Kontrollzonen, also 5 km Flugsicht und 1.000 ft bzw. 1,5 km Abstand von Wolken. Damit hält sich zwar SERA exakt an die Vorgaben des ICAO Annex 2 „Rules of the Air", lässt aber keinerlei Ausnahmen dazu zu. Dies führt zu Problemen bei VFR Flügen in Kontrollzonen, insbesondere für Flugschulen an kontrollierten Flugplätzen, wo ein großer Teil der Schulung in der Platzrunde stattfindet. Bei den nun erhöhten Sichtminima sind Platzrundenflüge in 1.000 ft über Grund nicht mehr machbar, wenn die Wolkenuntergrenze unter 2.000 ft liegt, selbst wenn die Sicht im Flug und am Boden weit über 5 km beträgt. Es bleibt dann nur noch Sonder VFR, mit all den dann erforderlichen Einschränkungen. Eine Ausnahmeregelung (durch das BMVI), die, wie bisher, die individuelle Festlegung reduzierter Minima in Kontrollzonen ermöglicht, könnte das Problem sofort entschärfen.

Hinzu kommt, dass Unsicherheit darüber herrscht, ob für Platzrundenflüge in Kontrollzonen ein Flugplan aufzugeben ist oder nicht. Nach SERA ist ein Flugplan vor der Durchführung eines Fluges oder Flugabschnitts, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt, aufzugeben. Dabei lässt SERA auch zu, dass dieser Flugplan nicht schriftlich vor dem Flug aufzugeben ist, wenn es sich um einen „kleinen Flugabschnitt" handelt. In diesem Fall kann die beschränkte Information auch über Funk übermittelt werden, wie z.B. beim Kreuzen einer Kontrollzone. Aber wie verhält es sich, wenn eine Flugschule an einem kontrollierten Flugplatz, also innerhalb einer Kontrollzone, fortlaufend Platzrundenflüge durchführt? Ist das noch ein „kleiner Flugabschnitt"? Durch einen erklärenden Zusatz In SERA.4001 (Flugplan) könnte man leicht alle Zweifel ausräumen.

Für die Durchführung von VFR-Flügen bei Nacht gelten die gleichen Mindest-Sichtwetterbedingungen (VMC) wie am Tage (allerdings nicht die reduzierte Flugsicht auf 1.500 m bei Geschwindigkeiten von 140 kt oder weniger). Nun kommt nach SERA hinzu, das bei Nacht die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 1.500 ft liegen darf. Bislang wurde der Begriff Hauptwolkenuntergrenze nur für Kontrollzonen verwendet, nun gilt er offensichtlich auch für den Streckenflug. Wie ist das zu verstehen (und anzuwenden), wenn man einen Nachtflug über mehrere hundert Meilen in z.B. FL 85 durchführt, bei besten Sichtflugwetterbedingungen, und dabei eine in einem Tal aufliegende Wolkenschicht überfliegt? Muss man dann den Kurs ändern, um diese Schicht nicht zu überfliegen und das Kriterium der Hauptwolkenuntergrenze einhalten zu können, und wenn ja, in welchem seitlichen Abstand? Hier gibt es offensichtlich Klärungsbedarf.

Auch die Definition der Nacht, die nun in Bezug zur bürgerlichen Dämmerung (Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont) festgelegt ist, macht (noch) Schwierigkeiten, insbesondere, da hierzu noch die entsprechenden Zeittabellen für die einzelnen Flugplätze fehlen. Ob das BMVI trotz SERA weiterhin die Nacht als Zeitraum zwischen 30 min nach Sonnenuntergang bis 30 min vor Sonnenaufgang festlegen wird, wie in der Novelle zur LuftVO geplant, ist fraglich.

Gemäß SERA dürfen IFR-Flüge auch im unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden. Ob diese Regelung nun eine „Muss"- oder „Kann"-Bestimmung ist, sprich, ob es dem einzelnen Staat überlassen bleibt, IFR im unkontrollierten Luftraum zuzulassen oder auch nicht, lässt sich schwer sagen. Deutschland hat zumindest auf diese Regelung reagiert und per NfL 1-245-14 die Durchführung von IFR-Flügen aus Sicherheitsgründen nur auf durch Durchführungsverordnung festgelegten IFR-Verfahren zugelassen, bis auf Weiteres.

Auch wenn es in einzelnen Punkten Kritik gibt und eine Nachbesserung dringend erforderlich ist, SERA ist aus Sicht von AOPA der richtige Schritt in Richtung eines gemeinsamen europäischen Luftraums mit einheitlichen Luftverkehrsregeln – aber eben leider nur der halbe Schritt. Denn es bleibt dabei, dass die einzelnen Staaten wie bisher eine Fülle von weiteren Luftverkehrsregeln und Einschränkungen erlassen, die es vor allem VFR-Piloten schwer machen, ohne eine aufwendige Flugvorbereitung und Studium vieler Einzelregelungen die Grenzen in Europa zu überfliegen. Aber selbst für Piloten, die sich nur in den nationalen Grenzen aufhalten, ist es mit SERA schwerer geworden. Sie müssen nun zusätzlich zur deutschen Luftverkehrsordnung noch SERA lesen, oder umgekehrt. Das kann nicht im Sinne des europäischen Gedankens der Vereinheitlichung der Luftverkehrsregeln sein und dient ganz gewiss nicht der Erhöhung der Sicherheit im Luftraum, dem Hauptanliegen von SERA.

Jürgen Mies

Bye Bye Tannkosh

Foto: © AOPA-Germany

Verena und Matthias Dolderer, die Organisatoren des legendären Fliegertreffens Tannkosh am Flugplatz Tannheim, haben in einer Pressemeldung darüber informiert, dass in absehbarer Zukunft kein neues Tannkosh mehr stattfinden wird. Offensichtlich ist den Dolderers diese Entscheidung nicht leicht gefallen:

„Wir können das bisher Erreichte nicht mehr toppen, wir haben alles möglich gemacht was uns irgendwann möglich und machbar erschien – und wir haben, muss man auch sehen, viel Glück gehabt in all den Jahren. Deshalb werden wir nun dazu übergehen die „Legende Tannkosh" positiv in Erinnerung zu behalten, und möchten nicht mehr das Risiko eingehen, bei der wachsenden Teilnehmerzahl, doch noch einmal zu riskieren, dass evtl. Schlimmeres passiert. Dann könnten wir nämlich nicht mehr auf Jahrzehnte voller schöner Erinnerungen, Motivation, Spaß, und gänsehauterzeugender Erlebnisse zurückblicken … deshalb hoffen wir auf Euer Verständnis für diese Entscheidung. Wir sind sehr stolz darauf was wir, mit TANNKOSH, über die Jahre zusammen geschaffen und geschafft haben; das alles war nur möglich durch die Unterstützung und die unglaubliche Begeisterung aller Beteiligten."

Foto: © AOPA-Germany

Foto: © AOPA-Germany

Seine Ursprünge hatte der Tannkosh-Mythos in einem kleinen UL-Treffen im Jahr 1993 und 25 Flugzeugen, über die Jahre ist es kontinuierlich herangewachsen zu einem Treffen mit bis zu 15.000 Teilnehmern in über 1.400 teilnehmenden Flugzeugen, die vom Flugprogramm, den legendären Hangarfesten und vom Camping unter den Tragflächen mit hunderten von Gleichgesinnten aus ganz Europa magisch angezogen wurden. Etwas Größeres als Tannkosh gab es nur in den USA, das Airventure in Oshkosh, das dem Tannheimer Event als Inspiration diente und ihm auch seine zweite Namenshälfte stiftete. Die AOPA-Germany war als Aussteller stets sehr gerne in Tannheim dabei. Wir bedauern die Entscheidung zum Ende von Tannkosh sehr, haben aber auch volles Verständnis. Vor allem wollen wir uns aber bei Verena und Matthias Dolderer mit ihrem Tannkosh-Team ganz herzlich für die vielen schönen Tage bei ihnen am Flugplatz bedanken, an die wir uns immer gerne erinnern werden! Und wer weiß, wie sagte schon James Bond: Never say never again!

Anzeigen

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
vormals Deutsche Schätzstelle für Luftfahrzeuge (seit 1965)

Bewertung von Luftfahrzeugen • Beurteilung von Schäden • Technische Beratung • Unfallanalysen

Ausbildung zum Diplom-Luftfahrtsachverständigen
Fortbildungsseminare • Vorbereitung zur IHK- Zulassung

Internet: www.luftfahrt-sv.de **Phone:** +49 7154 21654
E-mail: Info@luftfahrt-sv.de **Fax:** +49 7154 183824

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht, Haltergemeinschaften, Strafverfahren, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:
www.ajs-luftrecht.de

Internet: www.ajs-luftrecht.de phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Bundesministerium der Finanzen bestätigt Änderungen bei der Energiesteuerbefreiung

Das Bundesministerium der Finanzen hat uns mit Email vom 26.1.2015 darüber informiert, dass sich auf Grund einer Reihe von Gerichtsurteilen zur Abgrenzung der energiesteuerlich begünstigten gewerblichen Luftfahrt Änderungen mit Wirkung zum 1. Februar 2015 die Erlasse der Finanzverwaltung an den Urteilstenor angepasst werden.

Besonders erfreulich ist, dass unser Artikel im letzten AOPA-Letter zur Energiesteuerbefreiung bei unternehmens- und konzerninternen Flügen nunmehr hochoffiziell bestätigt wird:

Während Flüge zu unternehmensinternen Zwecken weiterhin nicht energiesteuerbefreit erfolgen dürfen, hat der BFH unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des EuGH entschieden, dass in bestimmten Fällen Flugkraftstoffe (Kerosin und Flugbenzin), die von Nicht-Luftfahrtunternehmen für konzerninterne Flüge und sog. Taxiflugverkehre verwendet werden, nicht der Energiebesteuerung unterliegen. Unter der Voraussetzung, dass nachgewiesen wird, dass Unternehmen, die nicht Luftfahrtunternehmen sind, gewerbsmäßig im Bereich der Luftfahrt tätig sind und die durchgeführten Flüge gewerbsmäßig – also unter anderem mit Gewinnerzielungsabsicht – durchgeführt werden (vgl. BFH-Urteile VII R 29/12, VII R 9/13; VII B 116/12 und VII B 117/12), kann eine Steuerentlastung beantragt werden.

Bei folgenden Flügen wird die Energiesteuerbefreiung allerdings nicht mehr gewehrt:

- Flüge zur Einweisung der eigenen Flugbesatzung auf andere Luftfahrzeugmuster,
- Flüge zum Training der eigenen Flugbesatzung,
- Demonstrationsflüge und Verkaufsflüge (z.B. bei Messen und Flugschauen),
- Prüfflüge, soweit sie nicht durch Herstellungs- oder Instandhaltungsbetriebe durchgeführt werden,
- Flüge zum und vom Instandhaltungsbetrieb, es sei denn, sie erfolgen durch den Instandhaltungsbetrieb selbst, sodass die Berechtigung zur Nutzung des Luftfahrzeugs für diese Flüge auf den Instandhaltungsbetrieb übergeht und Verwender der Energieerzeugnisse der Instandhaltungsbetrieb ist.

Da für AVGAS 721 € bzw. für Jet A1 654,50 € Energiesteuer pro 1.000 Liter fällig sind, ist es bei größeren Verbrauchsmengen für den Werksverkehr wirklich interessant mit einem Steuerberater ein Modell durchzurechnen, bei dem das Luftfahrzeug von einem zur eigenen Unternehmensgruppe gehörenden Tochterunternehmen angemietet wird.

Das vollständige Schreiben finden Sie hier: http://bit.ly/15OxtF4 oder über QR Code.

Anzeige

Jetzt gilt sie: Die neue LuftPersV ist in Kraft getreten

Neues zu ZÜP, UL-Lizenz und Sprachprüfungen

Foto: © Jürgen Priewe – Fotolia.com

Im November 2014 haben wir bereits berichtet, dass eine neue Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) beschlossen worden ist. Zu Weihnachten war es so weit: am 23. Dezember 2014 ist sie verkündet worden, am Heiligabend in Kraft getreten.

Geregelt werden in der neuen LuftPersV insbesondere Fragen der Erlaubnispflicht: wer ist erlaubnispflichtig, welche Behörde ist zuständig für die Erteilung der Erlaubnisse, welche Voraussetzungen müssen für die Erteilung einer Erlaubnis erfüllt sein.

Was ändert sich?

Neu: Regeltatbestände zur ZÜP, zusätzlich zu den Zweifeln aus § 7 LuftSiG

Trotz unserer anhaltenden Bemühungen, den deutschen Gesetzgeber von der Unsinnigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) zu überzeugen, ist die ZÜP in § 18 LuftPersV weiter festgeschrieben worden.

Bisher war die ZÜP nur in § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) geregelt, wonach allerdings Zweifel genügen, um die Zuverlässigkeit der überprüfenden Person zu verneinen. Damit steht die Feststellung der Zuverlässigkeit im Ermessen der Behörde, das kaum überprüft werden kann. Denn es gibt keine festen Kriterien, wann Zweifel an der Zuverlässigkeit bestehen. Lediglich in § 5 Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZÜV) findet sich der Hinweis, dass das auch dann der Fall ist, wenn der Betroffene die ihm nach § 7 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG obliegenden Mitwirkungspflichten nicht erfüllt hat. Zweifel wurden aber auch schon behauptet, wenn irgendwelche Ermittlungsverfahren eingeleitet worden waren, und zwar auch ohne jeden Bezug zur Fliegerei, zu Verkehrsauffälligkeiten oder zum Terrorismusverdacht.

Zwar dient die ZÜP nach § 1 LuftSiG nur der Terroristenabwehr (Security). Jetzt werden in der LuftPersV die bisher von den Lizenzbehörden schon angewandten, aber nicht festgelegten Kriterien der Safety genannt.

Nun sind mit § 18 Abs. 2 S. 2 LuftPersV zusätzlich sogenannte Regeltatbestände eingeführt. Das heißt es werden Beispielsfälle

Foto: © pit24 – Fotolia.com

aufgeführt, in denen die Zuverlässigkeit regelmäßig zu verneinen ist. Nach § 18 Abs. 2 LuftPersV besitzt der Bewerber die Zuverlässigkeit aber in der Regel nicht, wenn:

- er rechtskräftig in den letzten zehn Jahren wegen eines Verbrechens oder in den letzten fünf Jahren wegen einer vorsätzlichen Straftat zu einer Freiheits- oder Jugendstrafe von mind. einem Jahr verurteilt worden ist,
- er erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind
- er regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbraucht oder
- für ihn eine rechtliche Betreuung nach den §§ 1896 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs besteht.

Die Zuverlässigkeit kann nach § 18 Abs. 2 S.3 LuftPersV sogar auch im Fall von Verurteilungen, die vom o.g. nicht erfasst sind, oder auch bei einer Einstellung des Strafverfahrens gegen Auflage nach § 153a StPO, wenn der zugrundeliegende Sachverhalt für die Beurteilung der Zuverlässigkeit im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind, verneint werden.

Diese Regeltatbestände sind bedauerlicherweise sehr weitreichend; ein Zusammenhang mit der Security ist nicht zu erkennen.

Da ist es gut, dass die europäische Kommission auf Anfragen der AOPA und weiterer Piloten reagiert und eine Anfrage an die Bundesregierung mit der Bitte um Stellungnahme gestellt hat. Denn seit es für Privatpiloten europäische Lizenzen gibt, unterliegen diese – eigentlich – der einheitlichen EU-Regelung, die für alle Mitgliedsstaaten verbindlich ist. Die in Deutschland weiterhin zusätzlich geforderte ZÜP ist ein Verstoß gegen Europäisches Recht. Und wir werden weiter dagegen angehen. Wir haben sofort nach Erlass der neuen LuftPersV eine weitere Beschwerde bei der europäischen Kommission eingereicht.

Bis dahin gelten als Maßstab für die Überprüfung der Zuverlässigkeit weiterhin die Zweifel im Sinne des § 7 LuftSiG und darüber hinaus die Vorgaben des § 18 Abs. 2 LuftPersV.

UL-Lizenz

Aber mit der neuen LuftPersV gibt es auch Erleichterungen: Inhaber einer UL-Lizenz benötigen nach § 45 LuftPersV lediglich ein Tauglichkeitszeugnis für LAPL. Bisher mussten sie – wie bei einem PPL(A) – das Medical Klasse 2 vorweisen. Das LAPL-Medical ist weniger aufwendig. Darüber hinaus ist es für ältere Lizenzinhaber in Bezug auf Gültigkeitsdauer günstiger. Sie beträgt bei Lizenzinhabern, die das 40. Lebensjahr vollendet haben, ohne weitere Altersbegrenzung 24 Monate. Dagegen ist das Medical Klasse 2 für Lizenzinhaber, die älter sind als 50 Jahre, nur noch ein Jahr gültig. Außerdem wird die UL-Lizenz nun auf Lebenszeit ausgestellt.

Neubewertung der Sprachkenntnisse

Nach § 125 Abs. 2 LuftPersV neuer Fassung ist eine regelmäßige Neubewertung der Sprachkenntnisse nur noch möglich, wenn der Nachweis von Sprachkenntnissen nicht abgelaufen ist. Die vormals gegebene Karenzzeit von 12 Monaten entfällt und der Pilot muss sich vor Ablauf der Gültigkeit seines Sprachnachweises um die Neubewertung kümmern. Weiterer Nachteil: Sofern die Verlängerung/Neubewertung z.B. aus Termingründen oder wegen Problemen, einen Sprachprüfer zu bekommen, lange vor Ablauf durchgeführt wurde, verlängert sich die neue Laufzeit nicht entsprechend.

Anzeige

VON NORD NACH SÜD, OST NACH WEST ODER IN DIE NACHBARLÄNDER.

Effective Date: 02 APR 2015
- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr

Veröffentlichung vor der AERO 2015:
- Visual 500 Austria
- Visual 500 Switzerland
- Visual 500 Austria Glider

EISENSCHMIDT
DFS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

EASA toleriert Inhaber von Drittstaaten-Lizenzen bis 2016

Die europäische IAOPA hat die EU-Kommission und die EASA wiederholt auf die Problematik der „Third-Country"-Lizenzen angesprochen. Der Erfolg ist, dass die Nutzung von Third-Country Lizenzen über die bisher vorgesehenen Fristen hinaus noch bis zum 8. April 2016 erlaubt sein wird, und dass es danach eine vereinfachte Anerkennung von Lizenzen zwischen der FAA und der EASA geben wird.

Wir begrüßen diesen Ansatz natürlich, allerdings wird es zeitlich eng werden, die notwendigen gesetzgeberischen Verfahren noch vor der derzeitig bestehenden Frist des 8. April 2015 abzuschließen: Zwar hat das EASA-Komitee anlässlich seiner Sitzung im Oktober 2014 formell der verlängerten Frist zugestimmt. Jetzt muss aber noch die formelle Zustimmung sowohl des EU-Parlaments als auch des EU-Rats im sog. „Scrutiny-Verfahren" eingeholt werden. Diese Widerspruchsfrist endet erst am 1. März 2015. Erheben EU-Parlament und -Rat keinen Widerspruch, wovon auszugehen ist, dann verbleiben gerade einmal fünf Arbeitswochen um die Änderung der EU-Verordnung 1178/2011 noch rechtzeitig vor dem Ablauf der alten Frist am 8. April 2015 in Kraft treten zu lassen.

Das nächste Problem ist, dass die neue Frist nicht automatisch europaweit gilt, sondern dass die Mitgliedstaaten einzeln mitziehen müssen. Sie müssen ihren sogenannten „Opt-Out" nach der Veröffentlichung der Regel an die Kommission erklären, die Kommission meldet sie der EASA, die EASA veröffentlicht den Opt-Out-Status auf ihrer Website in einer unübersichtlichen Excel-Tabelle.

So ist mit einer Grauzone von mehreren Wochen und Monaten zu rechnen, während der diese Drittstaaten-Lizenzinhaber auf politische Aussagen vertrauen müssen, wenn sie weiterhin fliegen möchten. Die britische Luftfahrtbehörde CAA-UK hat erfreulicherweise bereits im Oktober 2014 mit der Information Notice IN 2014/171 einen entsprechenden Hinweis veröffentlicht

Foto: © AOPA-Germany

Foto: © AOPA-Germany

(http://bit.ly/1ELP8sM), dass man diese Lizenzinhaber weiterhin tolerieren wird, aber bislang hat dies noch keine andere europäische Behörde getan.

Wir werden über die IAOPA-Europa auch an die anderen EASA-Mitgliedsstaaten herantreten und um die Abgabe gleichlautender Erklärungen bitten. Wir gehen nach unseren Gesprächen davon aus, dass das deutsche Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Fristverlängerung ebenfalls einräumen wird.

Mit der verlängerten Frist will die EU auch einen größeren Freiraum für die Verhandlungen zwischen der EASA und der US-FAA schaffen, die auf ein bilaterales Abkommen zur vereinfachten wechselseitigen Anerkennung von Pilotenlizenzen auf dem PPL-Niveau bis hin zum IFR abzielen.

AOPA SAFETY LETTER

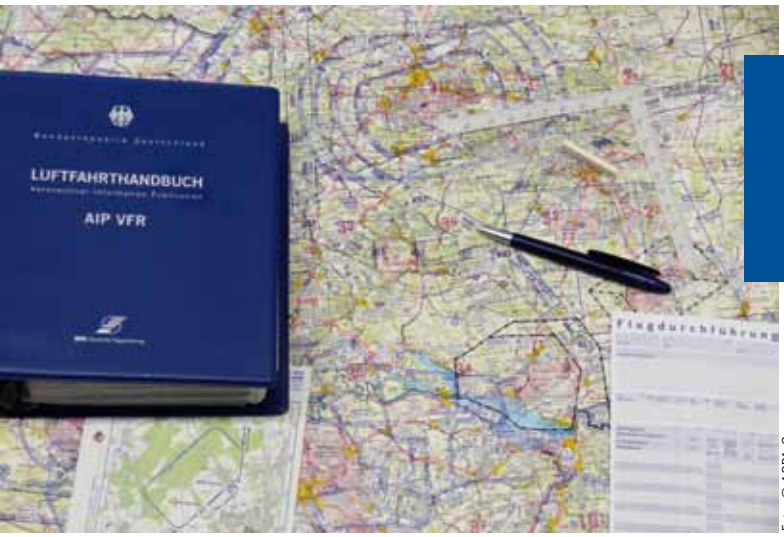


Foto: © AOPA-Germany

FLUGVORBEREITUNG

Nr. 17, Februar 2015

Jeder Flug, auch ein noch so kurzer, muss zuvor gewissenhaft vorbereitet werden. Je umfangreicher man den Flug bereits am Boden plant, die Flugstrecke und die Verfahren am Zielflugplatz im Detail studiert, die neuesten NOTAM liest und sich gründlich über das Wettergeschehen informiert, umso besser wird man auf alle Eventualitäten vorbereitet sein.

Auch wenn heute viele Informationen elektronisch vorliegen oder im Internet zu finden sind, den Aufwand für eine gründliche Flugvorbereitung, gerade bei einem längeren Flug oder bei einem Flug ins Ausland, darf man nicht unterschätzen. Mit der Flugvorbereitung sollte man daher frühzeitig beginnen.

Wenn dann alle aktuellen Informationen und Daten für den Flug vorliegen, sollte man sich diese am besten in der Reihenfolge des Flugverlaufs notieren, am besten mit Hilfe eines Flugdurchführungsplans. Damit hat man die gesamte Flugplanung im Blick und kann den Flug entspannt genießen.

RICHTIG VORBEREITEN

Die Flugvorbereitung umfasst im Wesentlichen das Wetterbriefing, die Routenplanung anhand der entsprechenden Luftfahrtkarten, Berechnung von Kraftstoffbedarf, Beladung (Masse und Schwerpunkt) und Strecken für Start und Landung sowie das Einholen der aktuellen Informationen zu Luftraum und Flugsicherungsverfahren durch Abruf der aktuellen NOTAM. Dabei muss ein Teil der Flugplanung nicht unmittelbar vor dem Flug stattfinden, sondern kann stressfrei schon zuhause erledigt werden. Wetterberatung und NOTAM-Abruf sollten allerdings immer „zeitnah" kurz vor dem Flug stattfinden. Heute verfügen die meisten Luftaufsichtsstellen an den Flugplätzen über für Piloten zugängliche internetfähige Computer, so dass man die entsprechenden Abfragen auch dort durchführen kann.

SERA.2010 b): „Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind."

Gemäß Vorschrift (SERA) heißt es, dass man sich als Pilot mit allen verfügbaren Unterlagen für den beabsichtigten Flugbetrieb vertraut machen muss. Das bedeutet nun nicht nur, dass man eine ordentliche Flugplanung anhand der aktuellen Luftfahrtkarten für Strecke und Flugplatz unter Berücksichtigung der Wettersituation und der gültigen NOTAM durchführen muss. Es bedeutet im weiteren Sinne auch, dass man sich generell mit allen für den Flug anzuwendenden Luftverkehrsregeln auskennt.

Sicherlich hat man alle Regeln und Vorschriften mal gelernt und meint, sie heute noch alle parat zu haben. Aber es gibt Regeln und Verfahren, die man selten anwenden muss und daher leicht vergisst, wie vielleicht die Funkausfallverfahren bei einem Flug im Luftraum C oder D, oder die Verfahrensweise bei einem Sonder-VFR-Flug. Zu einer guten Flugvorbereitung gehört daher auch, dass man sich ab und zu prüft, ob man wirklich (noch) alle Regeln exakt kennt, die bei dem geplanten Flug möglicherweise anzuwenden sind.

Viele Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind heute mit komfortablen elektronischen GPS-Navigationssystemen ausgestattet, die nicht nur eine exakte Navigation ermöglichen, sondern eine Fülle von zusätzlichen Daten über Luftraumstruktur, Navigationsanlagen und Flugplätzen enthalten. Die Navigation ist damit ohne Frage sehr viel einfacher geworden. Das verleitet dazu, die Flugvorbereitung auf ein Minimum zu reduzieren und mehr und mehr auf das Navigationssystem zu vertrauen.

Die Flugvorbereitung erfüllt allerdings nicht nur den gesetzlichen Zweck, die erforderlichen Informationen und Daten zusammenzutragen, sondern dient auch dazu, sich mit der Flugstrecke und der Abfolge des Fluges vertraut zu machen. Je mehr man schon vorher über den Flug weiß, die navigatorischen Kontrollpunkte eingeprägt hat, die zu durchfliegenden Lufträume kennt und das Verfahren für den Anflug zum Zielflugplatz „durchgespielt“ hat, umso mehr hat man nachher Zeit, sich auf die Kontrolle des Flugzeuges zu konzentrieren und den Flug entspannt zu genießen.

Auch wenn die heutigen elektronischen Systeme einen Teil der Navigation übernehmen, ohne Navigationskarten für Strecke und An- bzw. Abflug geht es nicht. Ob diese Karten nun weiterhin in Papier zur Verfügung stehen müssen oder durch elektronische Karten ersetzt werden dürfen, ist ein Thema, das von den zuständigen Luftfahrtbehörden weiterhin unterschiedlich gesehen wird. Die entsprechenden Verordnungen wie SERA, LuftVO und LuftBO geben jedenfalls keinen Hinweis darauf, dass die Mitnahme einer aus Papier gefertigten Karte zwingend erforderlich ist.

WETTER

Vor Antritt eines VFR-Fluges, der über die Umgebung des Flugplatzes hinausgeht, sowie vor einem IFR-Flug sind die aktuellen Wetterberichte einschließlich der Vorhersagen einzuholen. Das ist so vorgeschrieben und sollte auch befolgt werden, selbst wenn der Flug nur von kurzer Dauer ist und die Sonne scheint.

Dank des Internets gibt es heute viele Möglichkeiten, sich über das Wettergeschehen zu informieren. Allerdings sind viele frei zugängliche Wetterinformationen nicht unbedingt auf die besonderen Bedürfnisse der Luftfahrt abgestimmt. Für das Flugwetter gibt es einige private Anbieter und den gesetzlich bestimmten Deutschen Wetterdienst (DWD), bei dem Flugwetterinformationen über automatische Systeme (Selfbriefing www.flugwetter.de, pc_met) abgerufen oder im Rahmen einer persönlichen telefonischen Beratung eingeholt werden können. Sowohl das Selfbriefing im Internet als auch die persönliche Flugwetterberatung erfüllen die gesetzlichen Forderungen nach einer Einholung der Wetterinformationen für den beabsichtigten Flug.

Das vom DWD angebotene GAFOR (General Aviation Forecast) ist immer noch die einfachste Möglichkeit, um sich einen Überblick über das aktuelle Wetter sowie die Wetterentwicklung für die nächsten Stunden zu verschaffen. Wer mehr und detaillierte Flugwetterinformationen benötigt, findet bei pc_met (kostenpflichtig) eine Fülle von Wetterdaten, Wetterkarten, Satelliten- und Radarbilder, Meteogramme, sowie die auf Flugplätze bezogenen METARs und TAFs, und das nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa. Bestehen Zweifel, ob man einen Flug aufgrund einer ungünstigen Wettersituation überhaupt antreten sollte, so kann man weiterhin zum Telefon greifen und den DWD-Wetterberater persönlich anrufen (kostenpflichtig). Telefonnummern hierzu findet man im Luftfahrthandbuch AIP VFR oder auf der DWD-Internetseite.

Das Wetter ist der wichtigste Faktor bei der Planung und Durchführung eines VFR-Fluges. Letztlich entscheidet die Wettersituation, ob man einen Flug überhaupt durchführen kann. Deshalb sollte man sich bei der Flugvorbereitung für einen längeren Flug durchaus Notizen über das Wettergeschehen machen, wenn möglich sogar die GAFOR-Übersicht und andere Wetterkarten sowie METARs und TAFs von Flugplätzen entlang der Strecke ausdrucken und im Cockpit mitführen. Das kann während des Fluges helfen, frühzeitig die richtige Entscheidung (z.B. zur Umkehr) zu treffen.

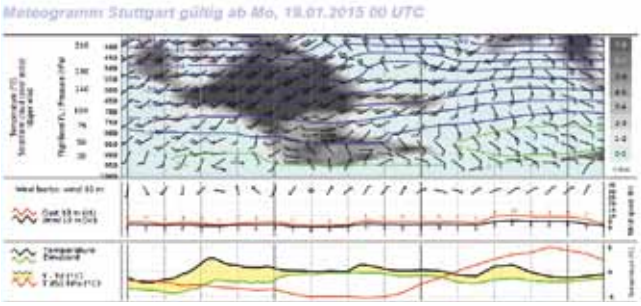


Foto: © DWD – Deutscher Wetterdienst

So zeigt pc_met ein Meteogramm

FLUGBERATUNG

Die Flugberatung in Deutschland erfolgt über das Aeronautical Information Service-Centre (AIS-C) der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in Frankfurt. Über Telefon, Telefax und das Internetportal www.dfs-ais.de kann man sich über alle für den Flug relevanten NOTAM informieren. Dabei wird davon ausgegangen, dass dem Piloten die aktuellen Informationen der AIP VFR einschließlich der dazugehörigen Ergänzungen (Engl. Supplements, SUP) bekannt sind. Die NOTAM enthalten kurzfristige Änderungen und ggf. Warnhinweise zu Luftraum, Flugplätzen, Navigationsanlagen, Flugverfahren und anderen im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Informationen.

Foto: © DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH

Blick in das AIS-C in Frankfurt

NOTAM gehören unbedingt zur Flugvorbereitung. Mit dem VFReBulletin (kostenlose Registrierung über www.dfs-ais.de erforderlich) gewinnt man leicht und schnell einen Überblick über alle für den Flug relevanten NOTAM. Die NOTAM können je nach Bedarf auf den Flugplatz bezogen, für ein komplettes Fluginformationsgebiet oder für die gesamte Flugstrecke abgerufen werden, als reine Textversion oder interaktiv mit Darstellung auf der Luftfahrtkarte. Besser geht es nicht. Und für iPhone-Nutzer gibt es eine spezielle App.

NOTAM werden international in englischer Sprache bzw. mit englischen Abkürzungen verfasst. Für deutschsprachige VFR-Piloten ist das nicht einfach zu lesen. Deshalb bietet die DFS als besonderen Service alle NOTAM und andere Informationen im VFReBulletin in deutscher Sprache an.

Übrigens, das VFReBulletin enthält nicht nur die aktuellen NOTAM-Informationen für VFR-Flüge in Deutschland, sondern auch für Flüge von Deutschland nach Österreich und der Schweiz.

Foto: © DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH

Das VFReBulletin zeigt die zu beachtenden NOTAM entlang der Flugstrecke

FLUGSTRECKE

Die Flugplanung beginnt meist mit dem Strich auf der Karte, vom Startflugplatz zum Zielflugplatz. Auch wenn man später den Flug vielleicht mit Hilfe von GPS oder einem hochmodernen elektronischen Navigationssystem durchführen wird, man sollte auf diesen Strich nicht verzichten und weiterhin „konventionell" planen, also Kurse und Entfernungen berechnen, Kontrollpunkte bestimmen und die Mindesthöhen für jeden Streckenabschnitt festlegen.

Für die Berechnung der Mindesthöhe empfiehlt es sich, alle Bodenerhebungen und Hindernisse im Bereich von mehreren nautischen Meilen links und rechts der Strecke einzubeziehen und auf den höchsten Punkt 500 ft, wenn nicht sogar 1.000 ft, aufzuschlagen. Wenn während des Fluges die Wolkenuntergrenze absinkt, ist man froh, wenn man zuvor diese Mindesthöhen bestimmt hat und weiß, wie tief man „mit Sicherheit" runter gehen kann.

Wenn es Wetterverhältnisse und Luftraumstruktur zulassen, sollte man eine möglichst große Reiseflughöhe planen, zum einem aus Sicherheitsgründen, für den Fall, dass der Motor ausfällt, zum anderen zum Schutz der Bevölke-

rung vor Fluglärm. Liegt die Reiseflughöhe oberhalb von 5.000 ft MSL oder oberhalb von 2.000 ft AGL, der höhere Wert ist maßgebend, sind die bekannten Halbkreisflughöhen (Standardhöhenmessereinstellung auf 1.013 hPa) einzuhalten. Fliegt man tiefer, so muss man den militärischen Tiefflug in Betracht ziehen, der am Tage von Montag bis Freitag in einem Höhenband von 1.000 ft bis 2.000 ft über Grund stattfindet.

Eine wesentliche Rolle bei der Flugplanung spielt ohne Frage die Luftraumstruktur, insbesondere Kontrollzonen, Lufträume der Klassen C und D und Flugbeschränkungsgebiete. Einige Kontrollzonen und Flugbeschränkungsgebiete sind nicht immer aktiv. Auskunft über die Aktivierungszeiten gibt das Luftfahrthandbuch AIP VFR und ggf. entsprechende NOTAM dazu. Plant man den Flug durch eine Kontrollzone oder einen Luftraum Klasse C bzw. D, so muss man sich schon bei der Vorbereitung überlegen, was man macht, wenn eine Freigabe für den Durchflug nicht erteilt wird. Dann wird es keine Überraschung geben und man weiß sofort, welche Alternativroute in Frage kommt.

Liegen entlang der geplanten Flugroute Flugplätze, so ist es ratsam, sich die entsprechenden Flugplatz- und Sichtflugkarten näher anzuschauen und zu prüfen, ob sie für eine eventuellen Zwischenstopp oder gar eine Sicherheits- oder Notlandung in Frage kommen. Auf Flugplätze mit Segelflugaktivitäten und Segelfluggelände sollte man besonders achten. Im Sommer können dort viele Segelflieger in der Luft sein, denen man auf jeden Fall großräumig ausweichen muss.

Ein besonderes Augenmerk muss man auf den Zielflugplatz legen, vor allem wenn man dort zum ersten Mal hinfliegt. Die dortigen Verfahren sollte man genau studieren, überlegen, wie man in die Platzrunde einfliegen wird oder bei Verkehrsflughäfen die Meldepunkte sicher findet. Je mehr man sich vorher damit befasst, umso sicherer wird man sich später während des Fluges fühlen und auf den Anflug konzentrieren können. Fängt man erst kurz vor Ankunft am Zielflugplatz damit an, kommt man in Stress und macht leicht etwas falsch.

Zu einer ordentlichen Streckenplanung gehört auch der mögliche Flug zu einem Ausweichflugplatz. Vielleicht ist der Zielflugplatz wegen schlechtem Wetter oder starkem Seitenwind nicht anfliegbar, oder die Piste ist blockiert. Wenn man weiß, wo es dann hingehen soll, ist alles kein Problem.

KRAFTSTOFF

Nach § 29 LuftBO (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät) müssen motorgetriebene Luftfahrzeuge „eine ausreichende Betriebsstoffmenge mit sich führen, die unter Berücksichtigung des Wettergeschehens und zu erwartender Verzögerungen die sichere Durchführung des Fluges gewährleisten. Darüber hinaus muss eine Betriebsstoffreserve mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben worden ist."

Was bedeutet das für die Kraftstoffkalkulation? Es reicht also nicht aus, nur die Kraftstoffmenge für die vorgesehene Flugstrecke einzuplanen. Zusätzlicher Kraftstoff wird benötigt für Anlassen und Rollen, für den eventuell langen Steigflug auf eine große Reiseflughöhe, für zusätzliche Flugzeit bei Gegenwind, für eine mögliche Ausweichroute, wenn ein Schlechtwettergebiet umflogen werden muss, für ein eventuelles Durchstartmanöver und für den Flug zu einem Ausweichflugplatz, falls am Zielflugplatz nicht gelandet werden kann. Wer zu einem Verkehrsflughafen fliegt, sollte bedenken, dass eventuell einige Warterunden zu fliegen sind und das Rollen schon einige Zeit und damit Kraftstoff in Anspruch nimmt.

Insgesamt kommen also zum Streckenkraftstoff noch einige Liter dazu, die man anhand der Angaben im Flughandbuch nur teilweise berechnen kann. Wer zusätzlich zum Kraftstoffbedarf für die Flugstrecke (einschließlich Alternativroute) zusätzlich noch 15 bis 30 Minuten für Anlassen, Rollen, Steigen usw. einplant und dann noch eine Kraftstoffreserve von 30 Minuten aufschlägt, tankt sehr wahrscheinlich mehr als er nachher verbraucht, liegt aber auf der sicheren Seite.

Am besten ist es, wenn man volltankt. Aber das ist nicht immer möglich, insbesondere bei Mitnahme von Fluggästen oder Start auf sehr kurzen Bahnen. Dann muss man schon genau die maximal mögliche Kraftstoffmenge kalkulieren, allerdings immer unter Berücksichtigung der Reserve. In Deutschland wie auch im benachbarten Ausland verfügen die meisten Flugplätze über eine Tankstelle. Wenn es also mal knapp werden sollte, darf man nicht zögern und auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen. Schon bei der Flugvorbereitung sollte man sich Gedanken darüber machen, wo man den nächsten Tankstopp einlegt. Dann kann nichts schief gehen – vorausgesetzt man hat genug Geld dabei.

BELADUNG

Der Beladung des Flugzeuges mit Kraftstoff, Fluggästen und Gepäck sind enge Grenzen gesetzt, sowohl was das maximal zulässige Gesamtgewicht bzw. die Gesamtmasse als auch die Lage des Schwerpunktes betrifft. Für die Berechnung der Gesamtmasse als auch für die Bestimmung des Schwerpunktes gibt es im Flughandbuch entsprechende Tabellen und Diagramme. Dabei darf man sich nicht allein auf die Angaben im Flughandbuch verlassen, sondern muss auf jeden Fall den letztgültigen Wägebericht des Flugzeuges berücksichtigen. Dort findet man die aktuellen Angaben zur Masse bzw. zum Gewicht (z.B. Höchstabfluggewicht, Leergewicht, Zuladung) als auch die bei der Schwerpunktberechnung anzuwendende Länge des Hebelarms in Relation zu einer definierten Bezugsebene.

Es steht außer Frage, dass die zulässige Gesamtmasse nicht überschritten werden darf und der Schwerpunkt innerhalb der festgesetzten Limits liegen muss. Alles andere wäre verantwortungslos und die Gefahr besteht, dass das Flugzeug an Stabilität verliert und in einen gefährlichen Flugzustand gerät, ganz abgesehen davon, dass sich die Start- und Landeeigenschaften verschlechtern.

Stellt man bei der Berechnung von Masse und Schwerpunkt fest, dass die Grenzen nicht eingehalten werden können, so kann man zum einen Gewicht reduzieren (z.B. weniger Kraftstoff, weniger Gepäck), zum anderen die Beladung so verteilen, dass die Schwerpunktgrenzen eingehalten werden können. Bei einem einmotorigen Flugzeug mit vier Sitzen bleibt da nicht viel Spielraum. Unter Umständen muss ein Fluggast draußen bleiben oder das Gepäck muss auf ein Minimum beschränkt werden. Im Zweifelsfall sollte man sich nicht scheuen, die Fluggäste nach ihrem Körpergewicht zu fragen und auch das Gepäck zu wiegen.

Sicherlich wird man im Rahmen der Flugvorbereitung nicht jedes Mal eine Berechnung von Masse und Schwerpunkt vornehmen (müssen), da man aus Erfahrung weiß, dass, wenn man allein oder zu zweit fliegt, die Grenzen nicht überschritten werden. Sowie allerdings mehr Insassen hinzukommen oder reichlich Gepäck eingeladen wird, ist eine genaue Berechnung anhand der Tabellen und Diagramme im Flughandbuch unerlässlich. Dabei können elektronische Programme zur Berechnung von Masse und Schwerpunkt die Arbeit wesentlich erleichtern.

START- UND LANDESTRECKE

Auch die Start- und Landestrecke muss sicherlich nicht vor jedem Flug neu berechnet werden. Insbesondere dann nicht, wenn die Piste sehr lang ist, wie z.B. an den meisten Verkehrsflughäfen. Aber es gibt viele Fälle, die eine Berechnung zwingend erforderlich machen, wie z.B. Start oder Landung auf einer sehr kurzen Bahn, auf einer feuchten Grasbahn, auf einem hoch gelegenen Flugplatz oder bei hohen Temperaturen und großer Dichtehöhe.

Die Flughandbücher enthalten Graphiken und Tabellen, um die Start- und Landestrecke in Abhängigkeit von Masse, Temperatur und Druckhöhe berechnen zu können. Die sich aus der Berechnung ergebenden Werte wurden vom Flugzeugwerk unter Zugrundelegung idealer Start- und Landetechniken erflogen (bzw. kalkuliert), Werte, die man in der Praxis vielleicht nicht so exakt erreichen wird. Man sollte also durchaus etwas „großzügiger“ planen und einige Meter aufschlagen, insbesondere an heißen Sommertagen, wenn die Temperatur über der Piste um einige Grade höher als die angegebene Lufttemperatur sein kann. Gegebenenfalls sind noch Zuschläge erforderlich aufgrund eines Gefälles der Piste, für hohen Bewuchs auf einer Grasbahn oder weil die Piste nass ist. Bei diesen Bedingungen kann vor allem die tatsächliche Startstrecke erheblich länger werden.

Viele Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt passieren beim Starten und Landen. Man sollte sich daher schon im Rahmen der Flugvorbereitung viel Zeit nehmen und die Sichtflug- und Flugplatzkarten, die angegebene Länge der Piste, insbesondere die verfügbare Startstrecke (Engl. Take-off Run Available, TORA) und die verfügbare Landestrecke (Engl. Landing Distance Available, LDA) sowie die Hindernissituation im Flugplatzbereich anschauen. Das gilt für den Start- und Zielflugplatz als auch für den möglichen Ausweichflugplatz. Man sollte nichts dem Zufall überlassen und auf alles vorbereitet sein.

Foto: © vski – Fotolia.com

Besonders bei kurzen Pisten, wie hier auf Helgoland, ist eine genaue Berechnung der Start- und Landestrecke ein Muss

FLUGDURCHFÜHRUNGSPLAN

Ist die Flugvorbereitung abgeschlossen und sind alle Daten berechnet, so ist alles zu notieren, am besten in einen Flugdurchführungsplan, wie man ihn bei Luftfahrtbedarfshändlern in verschiedener Form erwerben kann oder wie er im Rahmen einer Flugplanungssoftware angeboten wird. Der Flugdurchführungsplan (Engl. Flight Log) ist meist so aufgebaut, dass auf der Vorderseite der Flug mit Kontrollpunkten, Kursen, Entfernungen, Flugzeiten und Mindesthöhen entsprechend des geplanten Flugverlaufs dargestellt wird. Auf der Rückseite befinden sich Tabellen für die Berechnungen zu Kraftstoff, Masse und Schwerpunkt sowie Start- und Landestrecke, außerdem Platz für Notizen zur Wetter- und Flugberatung.

Mit diesem Plan hat man während des Fluges alle Daten zur Hand und kann die Kontrollpunkte und Flugzeiten für jeden Streckenabschnitt je nach Flugablauf kontrollieren und abhaken bzw. aufgrund geänderter Gegebenheiten, z.B. andere Windverhältnisse, die Daten für die weiteren Flugabschnitte korrigieren oder neu berechnen. So ist man jederzeit über den Flugverlauf auf dem neuesten Stand.

Foto: © DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH

Auf das Ausfüllen eines Flugdurchführungsplans sollte man bei der Flugvorbereitung nicht verzichten

Ein solcher Flugdurchführungsplan, ob in Papier oder elektronisch, sollte Bestandteil jeder Flugvorbereitung sein, auch heute noch, im Zeitalter von GPS und moderner Navigationssysteme. Denn trotz neuester Technik, eine Flugvorbereitung muss auch weiterhin sein, und die kann man am besten mit einem Flugdurchführungsplan machen.

FLUGPLAN

Für einen VFR-Flug in Deutschland gibt es nur wenige Fälle, bei denen ein Flugplan vor dem Flug aufzugeben ist. Flugplanpflicht besteht bei VFR-Nachtflügen, die über die Umgebung des Flugplatzes hinausgehen, bei Kunstflug im kontrollierten Luftraum bzw. über Flugplätzen mit ATC und bei Flügen über die Staatsgrenzen, sofern der andere Staat nicht zu den so genannten Schengen-Staaten gehört (genauere Angaben enthält das Luftfahrthandbuch AIP VFR, ENR 1). Allerdings kann ein Pilot auch für alle anderen VFR-Flüge einen Flugplan aufgeben, um damit die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes zu erleichtern.

Ein Flugplan ist spätestens 60 Minuten vor der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) aufzugeben. Dieser kann entweder telefonisch, per Fax oder über das AIS-Internetportal an das AIS-C übermittelt werden. Dabei ist das weltweit genormte ICAO Flugplanformblatt zu verwenden. Bei der Flugplanaufgabe über Telefax kann der Aufgeber auf dem Flugplanformblatt ein Pre-Flight Information Bulletin (PIB) anfordern. Mit dem Vermerk „Bitte Beratung“ wird ein PIB erstellt, das alle Informationen enthält, die innerhalb der letzten 90 Tage in Kraft getreten sind.

Da man als VFR-Pilot nur selten einen Flugplan aufgeben muss, ist man vielleicht in der Handhabung des Plans nicht besonders geübt. Das AIP VFR wie auch das Jeppesen VFR Manual enthalten detaillierte Beschreibungen, wie und in welcher Form ein Flugplan auszufüllen ist. Wer es einfacher haben möchte, ruft beim AIS-C an und gibt dort den Flugplan mündlich auf.

Ist eine Änderung des aufgegebenen Flugplans erforderlich, z.B. eine neue Abblockzeit oder eine geänderte Flugstreckenführung, so ist dies dem AIS-C zu übermitteln. Dies betrifft auch Änderungen bezüglich Angaben zur „Höchstflugdauer“ und „Personen an Bord“, Angaben, die unter Umständen wichtig für den möglichen Einsatz des Such- und Rettungsdienstes sein können. Wird der Flug nicht durchgeführt, so ist die Aufhebung des Flugplans (Engl. Flight Cancellation) dem AIS-C mitzuteilen.

FLUG INS AUSLAND

Auch wenn der Luftraum und die Luftverkehrsregeln in Europa immer mehr vereinheitlicht werden, so bedarf ein Flug ins Ausland doch einer besonderen Flugvorbereitung, da es weiterhin einige nationale Eigenheiten gibt, die beachtet werden müssen (siehe AOPA Safety Letter Nr. 06, Februar 2013 „Fliegen im Ausland"). Das geht schon los mit den ICAO-Luftfahrtkarten, die zum Teil andere Farbgebung und Symbolik verwenden. Man muss sich also in diese Karten erst einmal „einlesen", es sei denn, man verwendet vereinheitliche elektronische Karten wie sie z.B. im Jeppesen Mobile Flight Deck VFR angeboten werden.

Beim Kartenstudium wird man entdecken, dass es im Ausland einige Flugplätze gibt, die ohne jeglichen Flugleiter betrieben werden. Ein erster Funkkontakt mit dem Flugplatz, wie in Deutschland üblich, ist also nicht möglich. Allerdings muss man sich auch dort auf einer veröffentlichten Frequenz, die von anderen Piloten im Flugplatzverkehr mitgehört wird, melden und seine Flugabsicht kundtun. Fliegt man so einen Flugplatz zum ersten Mal an, sollte man sich darauf sorgfältig vorbereiten.

Auch wenn die meisten Flugplätze im benachbarten Ausland über Tankstellen verfügen, so sind sie in einigen Fällen nicht durchgehend geöffnet. Am besten erkundigt man sich vorher über die Öffnungszeiten, bevor man dort einen Tankstopp einlegt. Geht der Flug in die Alpen, nach Österreich oder in die Schweiz, so sind die besonderen Anforderungen an die Gebirgsfliegerei zu beachten. Eine exakte Flugstreckenplanung (einschließlich Alternativrouten), die Festlegung der Mindesthöhen und eine umfassende Wetterberatung sind unerlässlich.

Für einen VFR-Flug von Deutschland aus ins benachbarte Ausland (und zurück) ist die Aufgabe eines Flugplans nicht mehr erforderlich, zumindest nach deutschem Recht. Diese Flugplanbefreiung gilt allerdings nicht unbedingt für alle benachbarten und anderen europäischen Staaten. Einige Staaten verlangen auch für nationale VFR-Flüge einen Flugplan, oder für VFR-Flüge in bestimmten Lufträumen.

Die Wetter- und Flugberatung ist in vielen Staaten weitestgehend automatisiert (über Terminals oder Internet), und einen persönlichen Ansprechpartner, wie beim DWD oder AIS-C, wird man nicht überall finden. Man muss also in der Lage sein, METAR und TAF sowie NOTAM in englischer Sprache und den entsprechenden Abkürzungen lesen zu können. Viele der verwendeten Abkürzungen sind Piloten sicherlich geläufig, andere kann man im Abkürzungsverzeichnis des Luftfahrthandbuchs oder des Jeppesen Manuals nachschlagen.

```
LIMP
FROM 14/11/17 11:04 UNTIL 15/02/14 23:59 EST                    B6607/14
PRECISION APPROACH PATH INDICATOR (PAPI) RWY20 RIGHT SIDE
UNSERVICEABLE
REF AIP AD 2 LIMP 1-4
```

```
EPKT
FROM 15/04/29 23:00 UNTIL 15/04/30 03:55                        E4738/14
AD CLSD DUE TO OPERATIONAL REASONS.
```

```
EKDK
FROM 15/01/08 08:55 UNTIL 15/01/08 10:35                       A0049/15
DANGER AREA EKD302 HANSTHOLM A - TSA ACTIVATED
SFC  UP TO  FL660
```

Wer ins Ausland fliegt, muss auch englischsprachige NOTAM lesen können

ZUSAMMENFASSUNG

- **Vor jedem Flug hat sich der Pilot mit allen für den beabsichtigten Flug erforderlichen Informationen vertraut zu machen. Führt der Flug über die Umgebung des Flugplatzes hinaus sowie vor jedem IFR-Flug sind aktuelle Wetterberichte und -vorhersagen einzuholen.**

- **Vertrauen Sie nicht allein auf die modernen elektronischen Navigationssysteme an Bord, sondern bereiten Sie Ihren Flug weiterhin gründlich vor.**

- **Für die Flugvorbereitung und Flugdurchführung verwenden Sie nur die aktuellen Luftfahrtkarten. Berichtigungen zur Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 finden Sie im Luftfahrthandbuch AIP VFR.**

- **Nutzen Sie die die heute im Internet angebotenen Flugwetterinformationen, insbesondere GAFOR, Wetterkarten, Satellitenbilder, METAR, und TAF. Im Zweifel rufen Sie bei der Wetterberatung an.**

- **Registrieren Sie sich unter www.dfs-ais.de für das VFRe Bulletin. Dort erhalten Sie alle für den Flug gültigen NOTAM.**

- **Bedenken Sie bei der Festlegung der Flugstrecke bereits Alternativrouten für den Fall, dass Sie einen Luftraum umfliegen oder aufgrund der Wetterlage den Kurs ändern müssen.**

- **Die Berechnung der Mindestflughöhen für jeden Streckenabschnitt ist ein Muss.**

- **Planen Sie immer Kraftstoff für den Flug zum Ausweichflugplatz ein und zusätzlich eine Reserve für 30 Minuten Flugzeit, selbst wenn dadurch die Beladung reduziert werden muss.**

- **Die genaue Berechnung der Start- und Landestrecke ist vor allem bei kurzen Pisten, hochgelegenen Flugplätzen, hoher Lufttemperatur und ungünstigen Pistenbedingungen zwingend erforderlich.**

- **Denken Sie schon bei der Flugvorbereitung daran, dass die Piste am Zielflugplatz auch für einen sicheren Start bei ungünstigen Bedingungen ausreichend ist. Dann gibt es später keine Überraschungen.**

- **Bei einem Flug ins Ausland muss schon mal ein Flugplan aufgegeben werden. Deshalb üben Sie vorher das sichere Ausfüllen des Plans.**

- **Notieren Sie sich alle Ergebnisse Ihrer Flugplanung, am besten mit Hilfe eines Flugdurchführungs-plans.**

Autor:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
AIS-C, NOTAM Briefing, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Quellen:
Luftfahrthandbuch AIP VFR, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Haftungsausschluss:
Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER
AOPA-Germany e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

www.aopa.de

1. AOPA-Trainingscamp am Flugplatz Donaueschingen (EDTD)

Foto: © AOPA-Germany

Foto: © AOPA-Germany

Foto: © AOPA-Germany

Datum:	**04. – 07.06.2015**
Ort:	**Flugplatz Donaueschingen**
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**04.05.2015**
Anmeldeformular:	**Seite 28**

Im Jahr 2015 führt die AOPA erstmalig ein Flugsicherheitstraining am Flugplatz Donaueschingen durch. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation und eine Alpeneinweisung. Die Theorie umfasst Themen wie Wetterbriefing, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors etc.

Zu den Kursen im Detail:
Die unten aufgeführten Kursinhalte von Basic und Advanced können natürlich mit Ihrem Fluglehrer ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden. Was hätten Sie gerne? Wir machen es möglich!

Basic/GRUNDLAGENTRAINING (BAS)
Dieser Kurs wendet sich an Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen, der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Plätze und vieles mehr.

Advanced/AUFBAUTRAINING (ADV)
Hier üben wir das Fliegen ohne Horizont-Referenz „unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA, ILS, NON GYRO Approaches auch auf Militärplätzen und Funknavigation z.B. mit dem Erfliegen von Radialen.

Alpeneinweisung (ALP)
Hier zeigen Ihnen erfahrene Fluglehrer nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbundenen Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind hierbei nicht nur obligatorisch, sondern ein besonderes Highlight.

Im Rahmen des Trainingscamps können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden.

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Details zum Programmablauf und Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu.

Fotos: © Blizzard Design

Flugplatz Donaueschingen

Sea Survival Training – Überleben auf See

Datum:	**20. + 21.03.2015**
Ort:	**Elsfleth**
AOPA-Mitglieder:	**580 €**
Nichtmitglieder:	**750 €**
Anmeldeschluss:	**20.02.2015**
Anmeldeformular:	**Seite 28**

In Kooperation mit

MARITIMES KOMPETENZZENTRUM ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: MARIKOM

Wir freuen uns, Ihnen in Zusammenarbeit mit dem Maritimen Kompetenzzentrum in Elsfleth wieder unseren beliebten Sea Survival-Lehrgang anbieten zu können. Der Lehrgang vermittelt Methoden der Selbstrettung aus einem notgewasserten Luftfahrzeug und trainiert deren sichere Beherrschung.

Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten Piloten drohen. Am Samstag folgt dann die Praxis in der Wasserübungshalle, in der verschiedene Wellentypen, Wind, Regen und Dunkelheit simuliert werden können. Die Teilnehmer trainieren mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten. Höhepunkt ist der Ausstieg aus einem Cockpit-Simulator unter Wasser.

Sea Survival ist eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern auch noch jede Menge Spaß macht. Eine Investition, die sich für alle lohnt, die öfter über offenes Wasser fliegen und wissen wollen was zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt.

Es besteht die Möglichkeit zur Übernachtung im Schulinternat des MARIKOM auf dem Campus.

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR

Datum:	**28. + 29.03.2015**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 – 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**28.02.2015**
Anmeldeformular:	**Seite 28**

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durgeführt. Der Lehrgang wird als anerkannte Fluglehrerfortbildung vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- FCL.940.FI: FI(A), FI(H), FI(S) – Verlängerung und Erneuerung
- FCL.940.IRI: IRI (A), IRI (H) – Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs.

Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste, das von AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

Die Veranstaltung findet in der AOPA-Geschäftsstelle am Flugplatz Egelsbach statt.

5. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar

Foto: Johnny Lye - Fotolia.com

Datum:	**23. - 26.04.2015**
Ort:	**Flugplatz Fritzlar**
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**23.03.2015**
Anmeldeformular:	**Seite 28**

Auch 2015 können wir dieses spezielle Flugsicherheitstraining anbieten, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult :

- verschiedene Radar-Anflugarten
- NDB-Approches
- Radar-Führung allgemein
- Airwork
- Non Gyro-Approaches
- Radar-Vectoring-Training
- CVFR-Training
- Notlagentraining

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. Eventuell bestehen beschränkte Chartermöglichkeiten.

Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

Anzeige

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Elevate your flying.

IFR. Trust, when it matters most.

Mobile FliteDeck – Europe IFR charting coverage (single install) for your mobile device now only 535,50€/year*.

Get a free 30-day trial at
jeppesen.com/flitedeck-ifr5

*Limited time offer, good through December 31, 2014. Purchase of Jeppesen navigation services at 535,50€ per year, for two years. Used with Mobile FliteDeck (JeppFD) and Mobile TC for Apple iOS and Android.

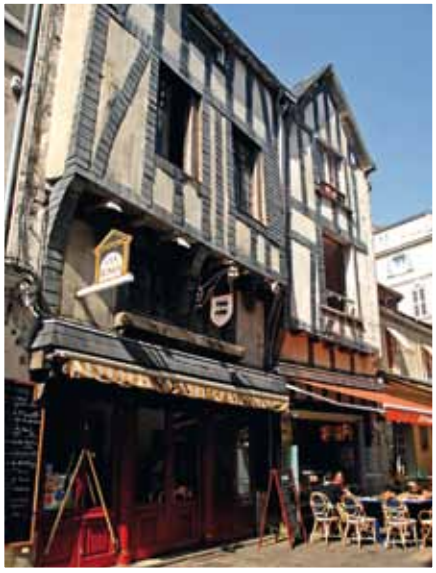
AOPA Fly-Out Frankreich

Fliegen Sie mit nach La Rochelle vom 21. bis 24. Mai 2015

Im letzten Jahr sind unsere Fly-Out-Teilnehmer mit Kurs Nord-West nach Dundee an der Ostküste Schottlands geflogen. Wohin soll es in 2015 gehen? Wir hatten zuerst Osteuropa im Blick, sind aber nach organisatorischen Problemen eine so große Gruppe auf einem geeigneten Flugplatz und in einem angemessenen Hotel unterzubringen zur Entscheidung gekommen, wieder zu einem bereits bekannten und bewährten Ziel zu fliegen, und zwar wie bereits in 2011 nach La Rochelle an der französischen Atlantikküste.

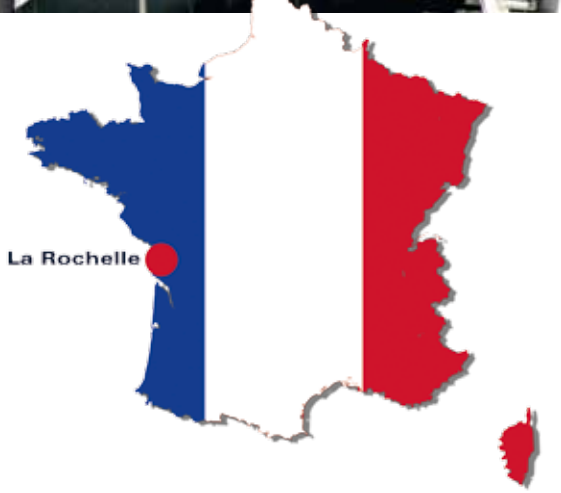
Fliegt man von Egelsbach 207 NM auf Kurs 241, erreicht man als idealen Zwischenstopp den Flugplatz von Troyes LFQB. Von dort sind es dann auf gleichem Kurs 249 NM bis nach La Rochelle LFBH. Der Flughafen hat eine 2255 m Piste, IFR-Verfahren mit ILS und GPS, Airliner fliegen aber nur gelegentlich. Die Allgemeine Luftfahrt ist herzlich willkommen, dafür sorgt persönlich der Chef der Flughafenfeuerwehr Xavier Barassin, der sehr gut Deutsch spricht.

Das einzige Manko sind die etwas eingeschränkten Parkmöglichkeiten, es ist ein Abstellen auf Gras zu erwarten, was aber kein wirkliches Problem dargestellt hat. Der Flughafen liegt nur 5 km nördlich des Stadtzentrums, das über Bus und Taxi in wenigen Minuten bequem zu erreichen ist. La Rochelle mit seinen 80.000 Einwohnern ist eine „kleine Großstadt" und hat viel zu bieten: Die jüngste Universität Frankreichs, ein Musik- und ein Filmfestival, eine malerische Altstadt mit zahllosen Restaurants, Cafés und Geschäften. Fast 3 km lange Arkaden ermöglichen ein trockenes Flanieren auch bei Regen. Der alte Hafen und der Museumshafen sind nur ca. 400 m von unserem Hotel entfernt, der größte Yachthafen an Europas Atlantikküste Les Minimes ca. 1500 m. Morgens werden wir wieder Briefings abhalten, bei denen wir das Wetter und lohnende Ausflugsziele besprechen. Es bieten sich die Inseln Île d'Yeu (LFEY) und Belle Île (LFEA) an, die Halbinsel Quiberon (LFEQ), das mondäne Biarritz (LFBZ), San Sebastian (LESO), oder die Loire mit ihren Königsschlössern über Tours (LFOT), oder die vorgelagerte Insel Île de Ré per Fahrrad? Es wird uns garantiert nicht langweilig werden!



Fotos: de.wikipedia.org, Benutzer Jochen Jahnke

Anmeldeformular Fly-Out



Pfingsten liegt günstig, wir werden dieses Jahr am Donnerstag den 21. Mai losfliegen und am Sonntag, den 24. Mai 2015 zurück. Den Montag hat man dann noch als Reservetag für Schlechtwetter. Ein gemeinsames Dinner ist geplant für Freitag, den 22. Mai.
Übernachten werden wir im Best Western Masqhotel in der Nähe des alten Hafens von La Rochelle. Die Zimmer kosten 140 € (DZ) bzw. 125 € (EZ) pro Nacht inklusive Frühstück zzgl. 1,65 € City-Tax pro Person. Ein Formular des Hotels zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent erhalten die Teilnehmer mit der Anmeldebestätigung. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.
Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen wichtigen Karten in elektronischer Form und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen. Kartenmaterial in gedruckter Form können Sie auf Wunsch gegen Kostenerstattung von uns erhalten.

Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die freien Plätze sind innerhalb kürzester Zeit ausgebucht.

AOPA-Fly-Out Frankreich vom 21. bis 24.05.2015

Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder
Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

☐ Einzelzimmer ☐ Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ | Kennung

Wieviele Plätze haben Sie noch frei? ☐

Sie fliegen ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen:

Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Bestätigung als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive MwSt.

Bestätigung und Anmeldung

Ich wünsche folgende Zahlungsart:

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt

☐ Einzugsermächtigung über die vorliegende Bankverbindung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden. **Bitte legen Sie Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!**

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth am 20. und 21.03.2015**
Kosten: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ **AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach am 28. und 29.03.2015**
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Trainingscamp Fritzlar vom 23. – 26.04.2015**
Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

☐ **AOPA-Trainingscamp Donaueschingen vom 04. – 07.06.2015**
Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € - Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!
☐ BAS Basic / Aufbautraining ca. 4 h
☐ ADV Advanced / Fortgeschrittene ca. 6 h
☐ ALP Alpeneinweisung ca. 7 h

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

Bitte Typ eintragen | Kennung | ☐ VFR ☐ IFR | ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern (nur Fritzlar)

☐ Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

Name | AOPA ID
Straße | Geburtsdatum
PLZ | Ort
Telefon/Mobil | E-Mail
Erlaubnis/Berechtigung
seit | gültig bis | Flugstunden

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmegebühren bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich.

Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
Hrs.aopa.de

HRS ist Europas führendes Hotelportal:

- Über 250.000 Hotels weltweit in allen Preis- und Hotelkategorien
- Sofortige Einsparungen durch 20.000 Firmenrabatte
- Kostenlos buchen – auch ohne Kreditkarte
- Bezahlung direkt im Hotel
- Kostenlose Änderungen und Stornierungen bis 18 Uhr am Anreisetag möglich
- Online-Direktbuchung von Tagungen

Die Nr.1 für Hotelreservierungen:
+ 49 (0) 2 21 / 20 77-600

HRS
Das Hotelportal

Ein schräger Fall – ein schräges Urteil

Eine alte „Volksweisheit" sagt, „alles, was Freude macht, macht dick, schwanger oder ist steuerlich nicht absetzbar". Davon hat sich offensichtlich das Hessische Finanzgericht leiten lassen, als es das Urteil im Fall 4 K 781/12 gesprochen hat:

Ein angestellter Geschäftsführer mit respektablen Bezügen (kein Gesellschafter) hatte Kosten für Dienstreisen, die er selbst als PIC mit privaten Flugzeugen durchgeführt hatte, als Werbungskosten geltend gemacht. Er hatte diese Kosten jedoch nicht gegenüber seinem Arbeitgeber geltend gemacht, der andere Reisekosten – auch solche, die Linienflüge betrafen – sämtlich erstattet hatte. An dieser Stelle erkennt man die Schräglage des Falles, denn wenn wirklich die Wahl des Verkehrsmittels Privatflugzeug wirtschaftlich zum Vorteil des Arbeitgebers war, wie vom Kläger vorgetragen, hätte der Arbeitgeber sich vernünftigerweise nicht lumpen lassen und alles erstattet. Eine weitere Diskussion des Falles hätte sich daraufhin erübrigt. Auf diesen Aspekt ist das Gericht auch in angemessener Weise eingegangen. Aus meiner Sicht wären die in diesem Zusammenhang vorgetragenen Urteilsgründe schon ausreichend gewesen, die Klage des Geschäftsführers abzuweisen.

Nun aber begibt sich das Gericht ohne Not selbst in Schräglage, indem es folgenden Text zum gefühlten Kern der Urteilsbegründung hochstilisiert:

„Die Umstände des vorliegenden Falles lassen darauf schließen, dass der Kläger aus privaten Motiven – schlagwortartig aus der Freude am Fliegen – das selbst gesteuerte Privatflugzeug anderen Verkehrsmitteln vorzog. Die Freude am Fliegen drückt sich insbesondere darin aus, dass der Kläger das Flugzeug ausschließlich selbst als Pilot steuerte. Eine solche Tätigkeit erfordert höchste Konzentration und vollen körperlichen Einsatz. Dass der Kläger diese Mühen auf sich genommen hat, bewertet der Senat als Anzeichen für die private Mitveranlassung. Insbesondere ist es ohne Begeisterung am Fliegen (so wörtlich!) nicht erklärlich, dass der Kläger die durch die Benutzung des ihm gehörenden Flugzeugs entstandenen Mehrkosten gegenüber den nach Dienstreisegrundsätzen erstattungsfähigen Kosten selbst getragen hat."

Hieraus hat das Gericht letztlich geschlossen, dass die durch die „Dienstflüge" entstandenen Kosten in erheblichem und nicht abgrenzbarem Umfang privat mitveranlasst waren. Mit diesem Teil der Begründung setzt sich das Gericht in ebenso erheblichem Umfang nicht begrenzbarem Hohn und Spott aus. Sollte dies Urteil so Bestand haben, wäre zum Beispiel all den Steuerpflichtigen, die PKW einer die bayrischen Farben im Zeichen führenden Marke für dienstliche Fahrten nutzen, konsequent die Anerkennung der daraus entstehenden Kosten als Werbungskosten oder Betriebsausgaben zu versagen, denn diese Marke wirbt für ihre Autos mit dem Slogan „aus Freude am Fahren"!

Franz Joachim Sahm
Wirtschaftsprüfer
Steuerberater

Erste Enroute + CB-IFR Kurse sind genehmigt

Seit April 2014 sind die neuen Ratings für das Competency-Based IFR und das Enroute IFR, für die wir uns in der EASA-Arbeitsgruppe FCL.008 seit 2008 stark gemacht haben, endlich Gesetz. Aber bis zum Dezember 2014 hat es dann leider gedauert, bis das LBA die ersten Ausbildungskurse der Flugschulen genehmigt hat. Aber jetzt kann es losgehen, die Flugschulen sind von der großen Nachfrage nach diesen Kursen offenbar sehr angetan. Denn bislang wurden viele an einer IFR-Ausbildung interessierten Privatpiloten von den ausufernden Inhalten der Theorieausbildung abgeschreckt, die sich parallel zu Beruf und Familie kaum bewältigen ließ. Mit den neuen Kursen sieht das gänzlich anders aus, theoretischer Ballast wurde ersatzlos gestrichen: Fragen zu Trägheitsnavigationssystemen, Düsentriebwerken und Jetstreams werden nicht mehr gestellt, so dass der Lernumfang um fast 50% abnimmt. Beim Enroute IFR wurde auch die praktische Ausbildung reduziert, dafür dürfen dann von den Inhabern des Ratings auch keine IFR-An- und Abflugverfahren geflogen werden. Das Competency Based IFR wird in den Flugschulen ab etwa 20.000 € angeboten, das Enroute IFR kostet ca. die Hälfte.

Allerdings waren wir auch etwas irritiert, dass es offenbar auch IFR-Flugschulen gab, die auf unsere Meldungen zur Einführung der neuen Ratings ungehalten reagiert haben. Denn es hätten sich daraufhin viele Interessenten bei ihnen gemeldet, die ja noch nicht bedient werden konnten und folglich unzufrieden nach Hause geschickt werden mussten. Was sollte man machen, die Kurse waren ja schließlich noch nicht genehmigt! Andere Flugschulen haben hier deutlich service-orientierter und geschickter reagiert, indem sie Interessenten erst einmal zu Beratungsgesprächen eingeladen und zum Lernen der Theorie im Fernkurs animiert haben.

1.1.2015 – 5 Jahre Xwind Training Center Germany

Simulatorgestütztes Flugtraining für Seitenwindlandungen in EDHF

Foto: © Xwind Sim

Das Xwind Training Center Germany, spezialisiert auf simulatorgestütztes Flugsicherheitstraining für Seitenwindlandungen, hat sich als Fort- und Weiterbildungseinrichtung für lizensierte Piloten am Flugplatz Hungriger Wolf etabliert, die Trainingseinheit inkl. Anja´s Mandelkuchen gehört zur festen Angebotspalette des AOPA-Sicherheitstrainings in Stendal.

Rund 20 professionell erfahrene Fluglehrer trainieren die Piloten an der europaweit einmalig existierenden Einrichtung in sicheren Verfahren bei Auftreten von Seitenwind, Böen und Turbulenzen auf dem Simulator (OTD) Xwind200. Bis zu 40 Landeanflüge bei unterschiedlichen Bedingungen können hier in einer Trainingsstunde generiert werden. Das eingeübte Habit-Pattern wird anschließend mit dem Trainer im actual Flighttraining auf unserer C 172 umgesetzt (optional).

Das Anflugtraining kann für das individuelle Debriefing ab Flugsaison 2015 erstmals mit einer im Flugzeug installierten Kamera aufgezeichnet werden (Bild und Ton).

Der Einsatz lohnt sich, denn Luftfahrtversicherer creditieren den Trainingsnachweis mit einem nominalen bzw. prozentualen Nachlass auf die LFZ-Kaskoprämie der Halter-Kunden. Dazu optimieren verschiedene Zusatzangebote den Zeit- und Kostenaufwand der Piloten: am Trainingstag können gleichzeitig ICAO-Sprachprüfungen (L4+5) abgenommen oder auch Checkflüge und Helgolandeinweisungen absolviert werden – die Fluglehrer vom Xwind-Team sind euer Personal Coach.

Foto: © Ole Kremer

Unterrichtsmaterial, Karten und Pilotenbedarf sind direkt im Xwind-Pilot´s Shop erhältlich bzw. zum Termin bestellbar.

Der Platz verfügt seit Neuestem über eine Nachtflugbefeuerung der Asphaltbahn, so dass auch Trainingsflüge zum Erhalt der NVFR-Berechtigung möglich sind.

Foto: © Ole Kremer

Wer Freund, Frau, Nachwuchs für die Fliegerei begeistern möchte, kann ein besonderes Angebot wahrnehmen: das Einsteigerpaket als Testflugschüler. Gemeinsam mit der Vereinsflugschule des ILV hat Xwind Training Center Germany ein Werbepaket geschnürt, das dem noch unentschlossenen Flugscheininteressenten die Möglichkeit bietet, eine Unterrichtseinheit auf den Schulmaschinen des ILV zu fliegen und zusätzlich eine Simulatorstunde auf dem Crosswindsimulator Xwind200 zu absolvieren.

Der Flugplatz Hungriger Wolf verfügt über Übernachtungsmöglichkeiten und Restaurant am Platz. Mehrtägige Ausflüge, bei denen auch Tandemsprünge bei YUU-Skydive und eine Führung beim ortsansässigen Luftwerftbetrieb organisiert werden können, sind möglich.

Anja Wolffson

Anmeldung: anja.wolffson@xwindsim.de
Infos und Trainingstermine unter www.xwindsim.de

AOPA-Austria News

Wie alt dürfen Piloten sein?

Eine Frage, die sich viele älter werdende Piloten stellen. Ab einem gewissen Alter beginnt bei flugbegeisterten Piloten die Angst vor einem Ende der Flugtauglichkeit aufzusteigen, in den meisten Fällen jedoch unbegründet.

Wie sieht das nun die EASA? Entsprechend MED B 005 dürfen Bewerber um ein Medical „keine angeborenen oder erworbenen Normabweichungen, keine aktiven, latenten, chronischen oder akute Erkrankungen oder Behinderungen, Wunden, Verletzungen oder Operationsfolgen, Wirkungen oder Nebenwirkungen eines Arzneimittels aufweisen, die eine sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen oder den Bewerber plötzlich außerstande setzen die mit der geltenden Lizenz verbundenen Rechte sicher auszuüben".

Das klingt sehr weit gefasst und daher gibt es dazu noch zur Präzisierung sogenannte „acceptable means of compliance".

Jedenfalls ist aus all dem nicht abzuleiten, dass Alter ein Kriterium der Flugtauglichkeit für Piloten wäre. Das wäre auch durchaus nicht sinnvoll, da das biologische Alter des Einzelnen sehr stark variiert. Jeder kennt durchaus leistungsfähige und aktive 80 Jährige die so manchen 20 Jahre Jüngeren übertreffen.

Für die gewerbliche Tätigkeit ist jedenfalls mit 65 Jahren Schluss, aber für den Privatpiloten gibt es keine fixe Grenze. Sofern keine akuten oder chronischen Erkrankungen auftreten, sind es im Wesentlichen die fünf Sinne die limitierend wirken. Sehen, Hören, Fühlen, Riechen und Schmecken sind die fünf Sinne, wobei die letzten zwei für Piloten nicht wesentlich sind.

Sehen und Hören sind während des gesamten Pilotenlebens am wichtigsten und können im Laufe des altersbedingten Nachlassens recht gut korrigiert werden. Selbst Kataraktoperationen bei Grauem Star am Auge werden von der EASA akzeptiert und die Grenzen für die altersbedingte Schwerhörigkeit sind relativ großzügig. Kopfhörer können hier eine große Hilfe sein.

Das Gefühl für Fluglagen lässt bei erfahrenen Piloten im Normalfall nicht nach und sollte kein limitierender Grund sein. Im Vorteil sind hier sicherlich jene, die auch in ihrem Pilotenleben die Segelfluglizenz hatten.

Was kann nun ein Medical verhindern? Meist sind es altersbedingte Leiden oder Erkrankungen, die das Pilotenleben begrenzen. Aber auch da ist die EASA wesentlich großzügiger als noch vor einigen Jahren. Herzgefäßerkrankungen, die früher häufig zum Herzinfarkt führten, sind durch die moderne Medizin beherrschbar und es gibt eine Reihe von Piloten die mit sogenannten Stents in den Herzkranzgefäßen weiterhin fliegen. Auch Medikamente zur Behandlung verschiedenster Herzerkrankungen sind nicht mehr ausgeschlossen. Zuckerkrankheit ist, sofern mit Tabletten einstellbar, kein Hindernis und es gibt sogar Piloten, die nach einem Schlaganfall wieder fliegen. Wichtig ist dabei nur, dass die funktionelle, geistige und psychische Leistungsfähigkeit wieder komplett hergestellt ist und das sichere Führen eines Flugzeuges nicht beeinträchtigt ist.

Dr. Walter Ebm

Wichtig und ein empfehlenswerter Hinweis ist es, den Fliegerarzt ab einem gewissen Alter nicht zu wechseln. Er kennt Sie und Ihre Krankengeschichte, ein neuer Fliegerarzt wird schon aus Sicherheitsgründen wesentlich strenger urteilen, da er ja dafür haftet, wenn Sie aus gesundheitlichen Gründen einen Unfall verursachen. Beachten Sie auch dass Sie verpflichtet sind, während der Gültigkeitsdauer Ihres Medicals bei Auftreten von Erkrankungen oder Operationen jenen Fliegerarzt zu kontaktieren der Ihnen das Medical ausgestellt hat.

Ab einem bestimmten Alter ist es sicherlich sinnvoll, nicht allein zu fliegen und einen Sicherheitspiloten dabei zu haben, sei es freiwillig, oder auch in der Lizenz eingetragen. Zu zweit zu fliegen ist meist auch schöner als allein und erhöht die Sicherheit mit zunehmendem Alter.

Fazit: Alter allein ist noch kein Grund aufs Fliegen zu verzichten. Aber halten Sie sich fit durch regelmäßige Bewegung, gesundes Essen und Vermeidung von Übergewicht!

Dr. Walter Ebm
Aeromedical Center Wien, Präsident AOPA Austria

IAOPA News

ICAO Celebrates 70th Anniversary

ICAO and the global aviation community commemorated the 70th anniversary of the signing of the Chicago Convention through a series of special events held in Montreal and Chicago. To celebrate the anniversary high-level participation from the host governments of Canada and the United States of America, and representatives from ICAO's Council and Member States, met in an extraordinary session of the ICAO Council on Monday, 8 December, in the exact same room where the Convention was signed in the Stevens Hotel (now the Chicago Hilton) 70 years ago.

On this occasion, ICAO Council Representatives adopted a Special Resolution paying tribute to the Chicago Convention's significant contributions to global peace and prosperity through the safe and orderly development of international civil aviation.

In 1944, delegates from 54 nations gathered in the Grand Ballroom of the Stevens Hotel in Chicago at the invitation of the United States of America. At this event, the participants concluded and signed the Convention on International Civil Aviation, also known more popularly as the "Chicago Convention", the defining international agreement which has since permitted the global civil aviation system to develop peacefully and in a manner benefitting all peoples and nations of the world. Recognizing the importance of ICAO, IAOPA was formed as a means of providing a voice for general aviation and was granted observer status allowing general aviation a seat at the table and setting the stage for IAOPA working to improve general aviation worldwide.

IAOPA extends congratulations to ICAO and pledges our continued support and participation.

RFF – ICAO Flight Operations Panel Agrees with IAOPA

Five years ago European AOPAs identified the unnecessary insistence on rescue and firefighting (RFF) personnel to be on the aerodrome for being considered "open" as a major contributor to high landing fees.

At the root of that requirement is the ICAO Standard in Annex 14 Part I which states that RFF must be present when international operations occur at an airport. Understandably some States applied this criterion to all of its airports, artificially increasing operating costs.

IAOPA presented several papers over the years to the Aerodromes Panel, asking that airports servicing primarily, or only, General Aviation be exempt from the requirement of RFF to be present on the field. For various reasons, that proposal was continually rejected.

Since the decision of landing or not landing at a particular airport is one left to pilots to make, IAOPA, through the General Aviation Study Group, approached the Flight Operations Panel (FLTOPS) to change wording in Annex 6 Part II to reflect that decision making privilege of pilots. The Panel agreed and in November passed the following recommendation:

9.3.1 – RFF shall be provided at aerodromes when servicing commercial air transport operations commensurate to the nature of operations.

9.2.3 – Aerodromes not servicing commercial air transport operations shall have a means to provide RFF services commensurate to the size of the aircraft and the nature of the operations.

An important note follows which says; Information on determining the adequate means to provide RFF for aerodromes servicing GA is provided in the Airport Services Manual Part I – RFF – Doc. 9137.

IAOPA will participate early in 2015 to draft wording for the guidance material to appear in Doc. 9137. Paragraph 9.2.3 simply confirms that pilots are free to decide if an airport is usable regardless of RFF status.

This FLTOPS Panel recommendation will be presented to the Air Navigation Commission in early in 2015 and if accepted will be sent to States for comment. It may be possible for the Annex 6 Standard to be adopted by end 2015. If that comes about, that will be a partial success of a series of steps toward lowering operating costs for operators.

However, this is only step one. The real change has to occur in Annex 14 Part I, which IAOPA has asked that airports handling non-commercial operations of small GA be exempted from having to provide RFF on the field. As it stands at this point, if the FLTOPS Panel report is adopted, an airport operator may still feel himself bound by the current wording in Annex 14, which demands RFF to be present on the field in order for the airport to be considered operational.

Termine 2015

Februar

21.02.2015
AOPA BZF Funkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März

20. – 21.03.2015
AOPA Sea Survival Training
in Elsfleth
Info: www.aopa.de

28. – 29.03.2015
AOPA Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

April

15. – 18.04.2015
AERO 2015
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

23. – 26.04.2015
5. AOPA Trainingscamp
in Fritzlar (ETHF)
Info: www.aopa.de

Foto: Fotolia-© a_kom - Fotolia.com

Mai

21. – 24.05.2015
AOPA Fly-Out
nach La Rochelle
Info: www.aopa.de

Juni

04. – 07.06.2015
1. AOPA Trainingscamp
in Donaueschingen (EDTD)
Info: www.aopa.de

12. – 14.06.2015
Klassikwelt Bodensee
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.klassikwelt-bodensee.de

25. – 28.06.2015
AOPA Seeflugtraining über die Nord- und Ostsee ab Barth (EDBH)
Info: www.aopa.de

Juli

10.07. – 12.07.2015
2. Internationales CESSNA Treffen
in Jena-Schöngleina (EDBJ)
Info: www.edbj.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2015 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **21.02.2015,** um 10:00 Uhr
Samstag, **09.05.2015,** um 10:00 Uhr
Samstag, **12.09.2015,** um 10:00 Uhr
Samstag, **14.11.2015,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Jochen Hägele unter der Telefonnummer 0711-22046930 oder per E-Mail an haegele@ajs-luftrecht.de anmelden.

August

06. – 09.08.2015
37. AOPA Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

07. – 09.08.2015
„6th European-Glasair Fly-In"
in Heubach (EDTH)
Kontakt: Franz Böker
Tel.: +49 1 72 - 5 14 90 04

29. und 30.08.2015
Flugplatzfest 2015 Luftsportverein Degerfeld in Albstadt (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

11. – 13.09.2015
Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) in Nürnberg
Info: www.pilotinnen.de

Oktober

01. – 04.10.2015
25. AOPA Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber informiert werden, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht? Dann tragen Sie sich gleich auf unserer Website

www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
Außerhalb 27/Flugplatz
D-63329 Egelsbach

Telefon: +49 6103 42081
Telefax: +49 6103 42083

E-Mail: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger
Sibylle Glässing-Deiss

Der AOPA-Letter ist das offizielle Mitteilungsblatt der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. Es erscheint zweimonatlich.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Preis im freien Versand 2,80 Euro.

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 6172 1772345
Telefax: +49 6172 9985199
E-Mail: aopa@mediatur.de
Internet: www.mediatur.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2015
http://mediadaten.aopa.de
IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt
Konto: 330 021 48
BLZ: 506 521 24
IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48
BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen sind vorbehalten. Einsender von Manuskripten, Briefen u. ä. erklären sich mit redaktioneller Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr. Keine Haftung für unverlangte Einsendungen. Mit Namen von Mitgliedern gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der AOPA-Germany wieder.

Info

Unter www.aopa.de finden Sie die Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2007.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

- ☐ Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)
- ☐ Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)
  Außerordentliche Mitgliedschaft
- ☐ Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR)
  Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich
- ☐ Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)
  Für Familienangehörige unserer Mitglieder
- ☐ IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR)
  Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich
- ☐ Schüler, Azubis, Studenten (40,00 EUR)
  Jährlicher Nachweis erforderlich
- ☐ Flugschüler (40,00 EUR)
  Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich und max. ein Jahr

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

E-Mail | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ LAPL ☐ PPL ☐ CPL ☐ ATPL ☐ UL ☐ SPL

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

☐ Lehrberechtigung ☐ IFR ☐ 1-Mot ☐ 2-Mot ☐ Turboprob
☐ Kunstflug ☐ Wasserflug ☐ Hubschrauber ☐ Reisemotorsegler ☐ Jet
☐ Ballon

Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt, können Sie etwas für die AOPA tun?

Gemäß § 28 Bundesdatenschutzgesetz informieren wir unsere Mitglieder, dass wir die von Ihnen angegebenen Daten auf Datenträger speichern und für Zwecke des Vereins Mitgliederlisten zur Bekanntgabe an interessierte Mitglieder übermitteln oder im AOPA-Letter bekanntgeben, es sei denn, das Mitglied widerspricht der Weitergabe seiner Daten.

Der Austritt aus der AOPA-Germany ist schriftlich zum Ablauf eines Kalenderjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.

Mit den Mitgliedsunterlagen erhalten Sie eine Rechnung zur Überweisung des Mitgliedsbeitrages und ein Formular zur optionalen Erteilung eines SEPA-Lastschrift-Mandats.

Hiermit erkläre ich den Beitritt zur AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.

Ort, Datum | Unterschrift

Antragsformulare für Vereine, Firmen und Flugschulen online unter: www.aopa.de

fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!

JETZT TESTEN:

3 HEFTE FÜR NUR 10,80 €

+ Taschenlampe NUR 10,80 €

GRATIS DAZU!

TASCHENLAMPE „LIGHT & SECURITY“

Extrem helle LED-Lampe mit sehr starker und trotzdem sparsamer EcoWatt-Hochleistungs-LED. Zusätzlich verfügt diese Lampe über einen rundum seitlich leuchtenden High Energy Sicherheitsblinker mit einer Reichweite bis zu 1km. Sie verfügt über ein stoßfestes, stabiles Aluminiumgehäuse und ist spritzwassergeschützt. Sie wird mit Handschlaufe und Gürteltasche sowie drei UM3/AA Batterien geliefert.

fliegermagazin-Abo-Service,
20080 Hamburg, Deutschland
040-38 906 880
040-38 906 885
abo@fliegermagazin.de

Bitte Aktions-Code 1285405 angeben

flieger magazin