AOPA GERMANY

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

LETTER

Ausgabe 04/2016 | August – September 2016 | Heftpreis 2,80 €

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

4/2016

August/September

Gemeinsam gegen Kunstflugbeschränkungen

AOPA SAFETY LETTER: LUFTRÄUME

Stärker vertreten!

Neue Flugbetriebsregeln – OPS Part NCO

Bericht von der IAOPA-Weltkonferenz in Chicago

Fliegerisch fit!

26. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal

Sea Survival Training – Überleben auf See

Besser informiert!

Part-M Light: Toller Inhalt, aber verzögerter Zeitplan

EASA Safety Seminar am 25. + 26. Oktober in Bratislava

fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!

JETZT TESTEN:

3 HEFTE
FÜR NUR
10,80 €

GRATIS DAZU!

DOKUMENTEN-TASCHE „AIRBARNE“

Die gepolsterte Dokumententasche verfügt über zwei elastische Schreibhalterungen und drei Fächer, wovon eines mit Reißverschluss ausgestattet ist. Zusätzlich sind innen zwei Visitenkartenfächer vorhanden. Farbe: Schwarz mit gesticktem Patch. Format (BxH): 30,5 x 19,5 cm.

IHRE VORTEILE IM ÜBERBLICK:

- 1 hochwertiges Dankeschön garantiert
- Jede Ausgabe pünktlich, bequem nach Hause
- 1 Heft GRATIS bei Einzugsermächtigung
- Nach Bezugszeitraum monatlich kündbar

Bequem telefonisch oder online bestellen:

fliegermagazin-Abo-Service,
20080 Hamburg, Deutschland

040-389 06 880

040-389 06 885

abo@fliegermagazin.de

Weitere Angebote unter: www.fliegermagazin.de/abo

Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands. Weitere Preise und Angebote auf Anfrage.

fliegermagazin erscheint im **JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG**, Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg, **www.jahr-tsv.de**
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr, Handelsregister Hamburg HRA 95256

Bitte geben Sie bei Bestellung die **Aktionsnr. 1501965** an.

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Das größte Luftfahrtereignis der Welt – Oshkosh

Dass in den USA alles größer ist, Steaks und die Kartoffeln sowieso, das wissen wir ja alle. Dass die jährliche AirVenture der Experimental Aviation Organisation (EAA) in Oshkosh mit in diesem Jahr 563.000 Besuchern und 10.000 teilnehmenden Flugzeugen größer ist als jede andere Luftfahrtveranstaltung weltweit, das wusste ich schon, man kann es nachlesen, man hat es mir natürlich auch schon erzählt. Aber mir gefallen kleinere Volksfeste auch oft besser als Mammutveranstaltungen, deshalb war ich von den nackten Zahlen alleine nicht besonders beeindruckt und sogar etwas skeptisch, was mich denn dort erwarten würde.

Denn ich hatte im Anschluss an die IAOPA-World-Assembly im Juli in Chicago zum ersten Mal Gelegenheit nach Oshkosh zu fahren. Entschuldigung, die Experten sagen nur KOSH. Man kann die Veranstaltung wirklich nur verstehen, wenn man selbst einmal dabei gewesen ist. KOSH ist nicht einfach nur x-mal größer als jede andere Luftfahrtveranstaltung, die Stimmung ist eine ganz besondere. Hier steht das Fliegen in der jeder Form im Mittelpunkt. Die Veranstaltung ist perfekt organisiert, die Parkplätze können staufrei von den Highways angesteuert werden, Shuttle-Busse bringen die Besucher von den Parkplätzen zum Messegelände, wo über 5.000 enthusiastische freiwillige Helfer der EAA eine perfekte Logistikleistung abliefern. Auf dem Gelände gibt es tausende Flugzeuge ohne Absperrungen zu erleben, dazu ein permanentes Flugprogramm mit Aktivitäten in unterschiedlichen Höhenbändern über dem Gelände, die Fluglotsen sind stolz darauf auf dem „Busiest Control Tower" der Welt arbeiten zu dürfen, und die über 1.000 Foren- und Workshops in den Konferenzzelten bieten etwas für wirklich jede Zielgruppe. Die gesamte Produktpalette der Allgemeinen Luftfahrt vom Zubehör über kleine Experimentalflugzeuge bis hin zum Businessjet wird ausgestellt. Aber vor allem eines beeindruckt mich: Die große Entspanntheit und Fröhlichkeit, die über allem liegt. Es gibt kein Gedrängel auf dem riesigen Gelände, dafür tausende Menschen mit einem breiten Lächeln im Gesicht. Oshkosh, sorry, KOSH, ist einfach ein großartiges Flieger- und Familienvolksfest, das weltweit konkurrenzlos ist!

Falls Sie auch mal die Gelegenheit haben im Sommer nach Wisconsin in den USA zu reisen, lassen Sie sich KOSH auf keinen Fall entgehen!

Foto: © AOPA-Germany

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 24. September 2016 in Egelsbach 5
Wir danken … 6
Mitglieder werben Mitglieder 6
Jeppesen Angebot für AOPA IFR Piloten und neue Rubrik im Mitgliederbereich 7
FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 3. Dezember 2016 in Egelsbach 7
Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2016 7
Gemeinsam gegen Kunstflugbeschränkungen 8

Stärker vertreten!

Neue Flugbetriebsregeln – OPS Part NCO 9
Bericht von der IAOPA-Weltkonferenz in Chicago 12

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: LUFTRÄUME 15
26. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal 23
Sea Survival Training – Überleben auf See 23
AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach (EDFE) 24
AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) 24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 25

Besser informiert!

Neue Meilensteine für den elektrischen Antrieb: Solar Impulse und Extra 330 LE 26
Aktueller Stand: TKG- und EMVG-Beitragsbescheide 27
Part-M Light: Toller Inhalt, aber verzögerter Zeitplan 27
Die EASA ist umgezogen 28
Neue Organisationsstruktur der EASA 28
EASA Safety Seminar am 25. + 26. Oktober in Bratislava 28
Pressemitteilung Flugplatz Schönhagen 29
Air-Race Pilot Matthias Dolderer weiter auf der Erfolgsspur 30

Rubriken

Editorial 3
IAOPA News 31
AOPA-Austria News 32
Termine 34
Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelfoto: Formationsflug in Oshkosh © AOPA-Germany

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 24. September 2016 in Egelsbach

Sehr geehrte Mitglieder,
der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

Zeit und Ort (ACHTUNG neuer Ort)

Termin: Samstag, 24. September 2016, 14:00 Uhr
Ort: AOPA-Geschäftsstelle, Am Flugplatz, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach

Tagesordnung

TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
TOP 6 Entlastung des Vorstandes
TOP 7 Anträge von Mitgliedern
TOP 8 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 24.08.2016 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Die Anträge werden am 02.09.2016 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Anmeldung

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Einen Anmeldecoupon finden Sie nachfolgend. Bitte senden Sie diesen per Fax an die 06103 42083 oder auf dem Postweg an die AOPA-Geschäftsstelle. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Anmeldung zur Hauptversammlung der AOPA-Germany

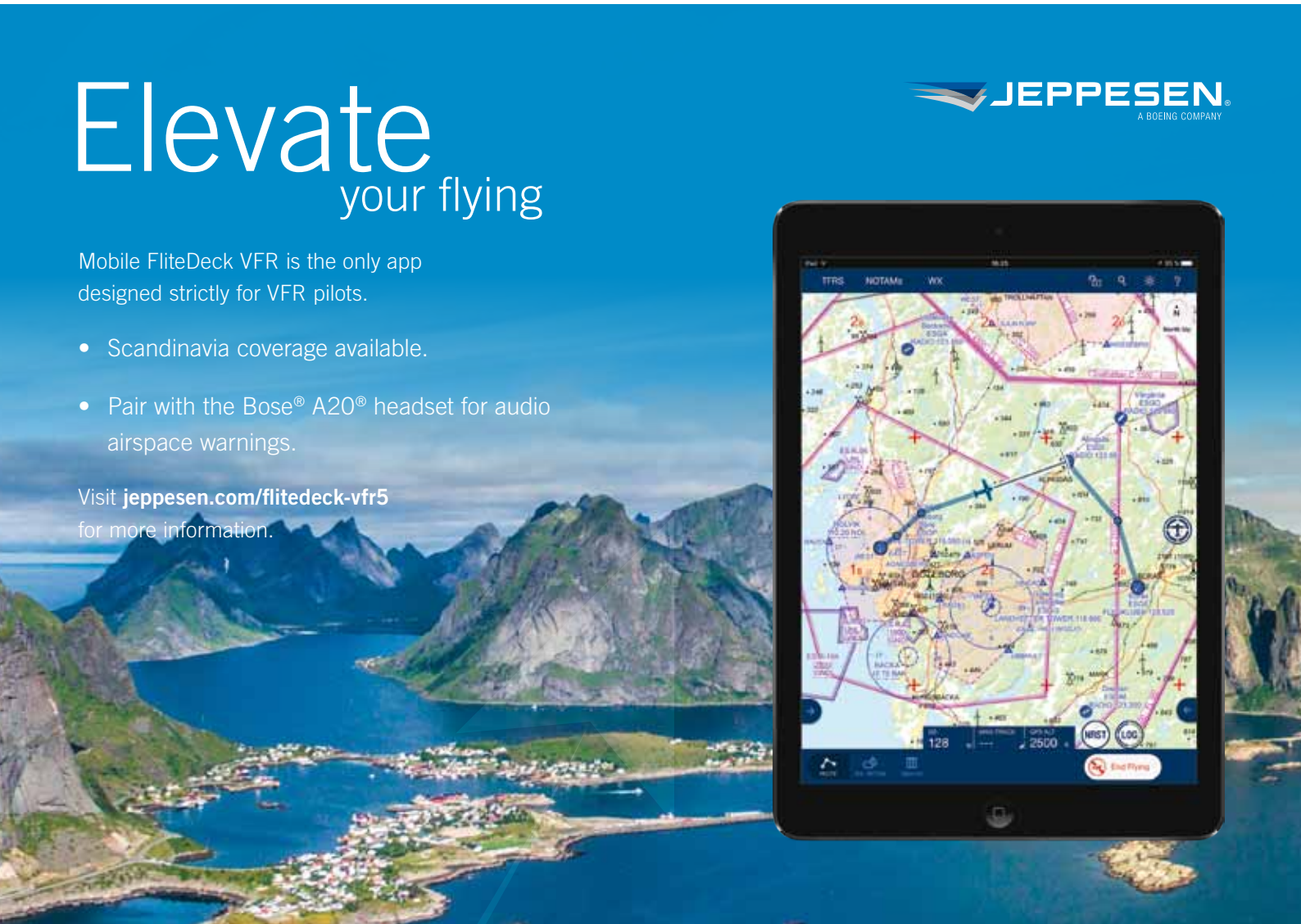
am 24.09.2016 um 14:00 Uhr in Egelsbach

zurück per Fax an 06103 42083

Name	AOPA-ID

Datum/Unterschrift

Anzeige



Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten August und September 2016
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft
Heinz Erich Christiansen
Karl Kugler
Manfred Nürnberg
Hans Scheck

25-jährige Mitgliedschaft
Marc A. Dreymueller
Renato Firsching
Günther Schaumann
Gerd Landshut
Kurt Richard Unger
Ralph Blasi

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 2016 für Deutschland 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 2016

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.

Jeppesen Angebot für AOPA IFR Piloten und neue Rubrik im Mitgliederbereich

AOPA-Mitglieder erhalten nun auch für die iPad App Jeppesen Mobile FD (IFR) 15 Monate Laufzeit bei Kauf der Lizenz für 12 Monate. Details zum Angebot und zum Bestellungsablauf finden Sie im Mitgliederbereich auf unserer Website www.aopa.de unter dem Punkt „Angebote für Piloten…".

Im Mitgliederbereich finden Sie ab sofort eine neue Rubrik „Reiseangebote", hier profitieren Sie von hohen Rabatten bei einem Anbieter von exklusiven Reisen.

FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 3. Dezember 2016 in Egelsbach

FAA Examiner Adam House ist am 3. Dezember 2016 wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an.

Die Kosten betragen ca. 390 £ Britische Pfund zuzüglich anteilmäßig Reisekosten des Examiners. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an Adam House zu entrichten.
Weitere Informationen mit sehr vielen nützlichen Links zur Validierung finden Sie hier: http://bit.ly/2aMplWh.

Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2016

Bei unserem diesjährigen Fly-Out nach Mali Losinj gab es wie in den Jahren zuvor wieder einen Fotowettbewerb. Die Gewinner stehen nun fest und dürfen sich jeweils über eine Flasche Champagner freuen.

Gewinner: Tassilo Ernst

Gewinner: Prof. Dr. Bernhard Cramer

Gewinner: Dietmar Helmich

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
AOPA GERMANY

Gemeinsam gegen Kunstflugbeschränkungen

DAeC und AOPA-Germany gehen gegen die Beschränkungen für Motorkunstflieger vor und haben am 22. Juni 2016 ein Positionspapier veröffentlicht. DAeC und die AOPA-Germany beschreiben in einem gemeinsamen Positionspapier, warum sie vereint gegen die Einschränkungen des Motorkunstflugs vorgehen werden. Die Einschränkungen bedrohen Luftsportler und gewerbliche Schulen gleichermaßen und könnten sich nachhaltig auf die Sicherheit im Luftverkehr auswirken.

AOPA GERMANY

DEUTSCHER AERO CLUB

Gemeinsames Positionspapier

Deutscher Aero Club e.V. (DAeC) und
AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.

Position zum AIC VFR 04/16 der DFS

Mit Datum vom 9. Juni 2016 hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ein luftfahrttechnisches Rundschreiben für den Bereich Sichtflug herausgegeben, das erstmalig Zeiten benennt, in denen Flugverkehrskontrollfreigaben für Kunstflug mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen erteilt werden dürfen. Dabei stützt sie sich auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Koblenz einerseits und auf vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erteilte Vorgaben andererseits.

Wesentliches Merkmal dieser erstmaligen Festsetzung ist der Ausschluss der Nachmittage von Wochenenden und Feiertagen für Kunstflug.

Die beiden Verbände der Allgemeinen Luftfahrt und des Flugsportes in Deutschland sprechen sich in aller Deutlichkeit gegen diese unzulässige Einschränkung aus!

Diese führt dazu, dass die Zeit, in der der anerkannte Sport Motorkunstflug ausgeübt und trainiert werden kann, drastisch eingeschränkt wird. Sportler im Amateurbereich, und das sind Flugsportler, haben überwiegend an Wochenenden Gelegenheit, sich auf Wettbewerbe vorzubereiten. Flugschulen, nicht nur in den angeschlossenen Mitgliedsverbänden, verlieren die Hälfte der verfügbaren Zeit für Kunstflugausbildung, welche neben dem Heranführen an den Sport auch ein Gewinn an Flugsicherheit darstellt.

Nicht zuletzt haben wir in Deutschland die weltweit einzigen Hersteller von voll zertifizierten Hochleistungs-Kunstflugzeugen und adäquaten Propellern. Die im AIC gemachten Einschränkungen engen die Anwendung dieser Produkte ein und drohen den Motorkunstflug zu ersticken. Eine Nation mit solcher Historie und Bedeutung in der Luftfahrt kann und darf sich so eine Beschneidung der Rechte von Sportlern nicht leisten!

Gegen die Rechtmäßigkeit des AIC sprechen mehrere Aspekte:

Schon die Entstehung widerspricht den Grundsätzen der Demokratie. Ein Urteil, welches einen rein lokalen Streit entscheidet, wird herangezogen, um bundesweit eine am verhandelten Fall völlig unbeteiligte Personengruppe zu reglementieren.

Das Urteil vergleicht gelegentlichen Lärm aus Kunstflugtätigkeit mit dem hochfrequenter Flugbewegungen an einem Flugplatz mit Anwendung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung und übernimmt deshalb gleich die darin enthalten Zeiten. Das ist nicht zulässig, denn nirgendwo, und schon gar nicht in Deutschland, gibt es auch nur ansatzweise 15.000 Kunstflugbewegungen je Jahr am selben Ort!

Neben diesen beiden Aspekten gibt es noch weitere: Zum Beispiel betreiben an den verschiedensten Orten Sportpiloten den Kunstflug im besten Einvernehmen mit Anrainern, solchen an den Flugplätzen und solchen in der Nähe von „Kunstflugboxen“, den eng begrenzten Trainingsräumen der Kunstflieger.

Deshalb sind sich die Verbände einig:

Das AIC mit der darin aufgeführten Begründung ist als unzulässig zurückzuweisen! Dies rechtlich durchzusetzen, stehen wir „Gewehr bei Fuß“. Die allgemeine Luftfahrt und der Flugsport brauchen zur friedlichen und toleranten Koexistenz eine solche Regulierung nicht!

Bereits jetzt übt sich die Gemeinschaft der Kunstflieger in Deutschland in Rücksichtnahme gegenüber der Bevölkerung, sucht entlegene Fluggebiete auf, meidet die Mittagszeiten, und investiert in lärmmindernde Maßnahmen am Flugzeug, richtet sich nach Gemeindeordnungen.

Gegen einzelne schwarze Schafe mögen die Behörden in aller Konsequenz im Einzelfall vorgehen. Eine Sippenhaft dürfen sie daraus nicht ableiten!

[1] Aeronautical Circular, AIC VFR

Neue Flugbetriebsregeln – OPS Part NCO

Ab 25. August 2016 gelten in Deutschland auch die neuen europaweiten Vorschriften für den Flugbetrieb („Air Operations" – kurz „OPS genannt").

Das Gute vorab: Für die meisten Privatpiloten ändert sich mit wenigen Ausnahmen inhaltlich fast gar nichts, nur die Struktur der Vorschriften wird eine gänzlich neue.

Den Begriff NCO sollte man sich unbedingt merken. „NCO" steht für „**N**on-**C**ommercial air operations with **O**ther-than-complex motor-powered aircraft" und meint damit den nicht-kommerziellen Flugbetrieb nicht-komplexer Luftfahrzeuge. Zur Abgrenzung ist es folglich wichtig, die Definition von komplexen Luftfahrzeugen zu kennen, die unter die Flugbetriebsvorschriften des Part NCC (**N**on-**C**ommercial operations with **C**omplex aircraft) fallen:

1. Flugzeuge
- mit einer max. Abflugmasse von mehr als 5.700 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 19 Passagiere, oder
- der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten, oder
- ausgestattet mit einem Turbojet-Triebwerk oder mehr als einem Turboprop-Triebwerk.

2. Hubschrauber
- mit einer max. Abflugmasse von mehr als 3.175 kg, oder
- mit einer Kabinenkonfiguration für mehr als 9 Passagiere, oder

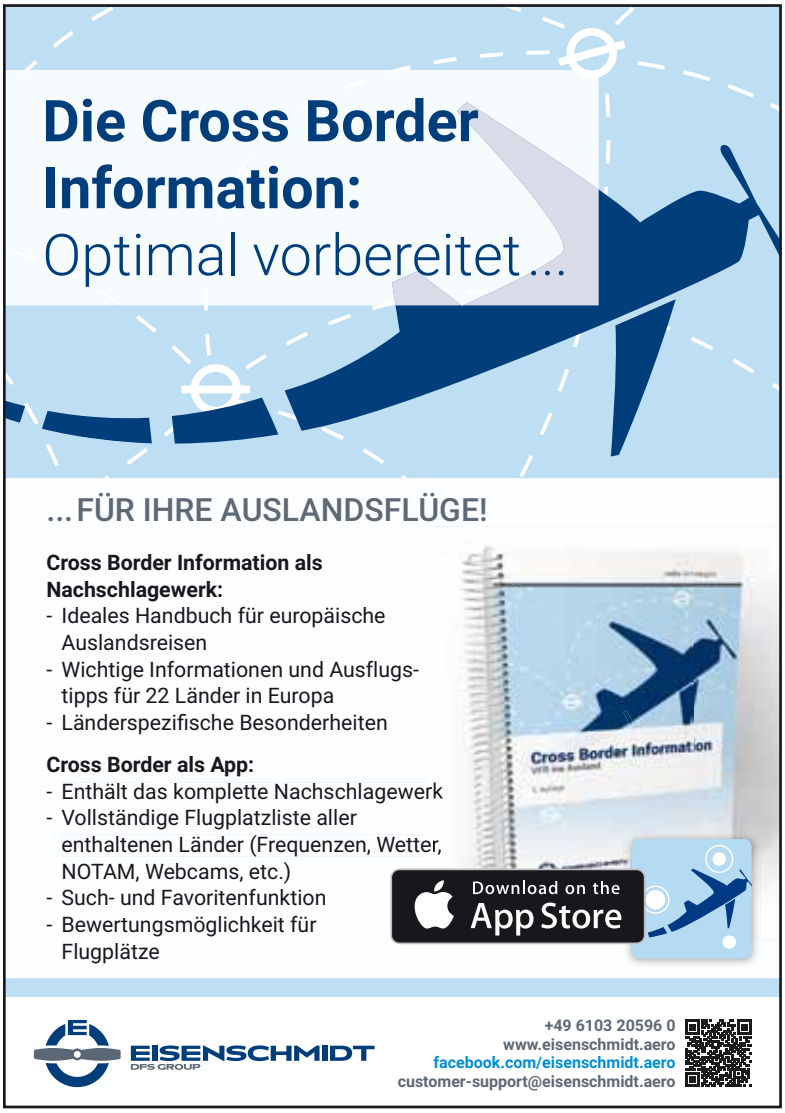
der Betrieb erfordert mindestens zwei Piloten. Geregelt werden diese Definitionen übrigens in Artikel 3 j) der Basic Regulation (VO (EU) 216/2008).

Folglich fallen leichte zweimotorige Turboprop-Flugzeuge grundsätzlich unter diese EU-Definition. Auf Drängen der Verbände und Betreiber wurde jedoch eine Ausnahmeregelung geschaffen, wonach diese Flugzeuge mit einer max. zulässigen Abflugmasse von weniger als 5.700 kg gemäß Part-NCO betrieben werden können.

Der Part-NCO gehört als Anhang VII zur EU-Verordnung 965/2012. Inhaltlich basiert er auf der VO (EU) 800/2013, die durch weitere Verordnungen Ergänzungen und Veränderung erfahren hat. Zudem gibt es auch umfangreiche Erläuterungen in Form von AMC (Acceptable Means of Compliance) und GM (Guidance Material).

Der Part-NCO gliedert sich in folgende Abschnitte:
- **GEN** – General Requirements (Allgemeine Anforderungen)
- **OP** – **O**perational **P**rocedures (Betriebliche Verfahren)
- **POL** – Aircraft **P**erformance and **O**perating **L**imitations (Luftfahrzeugleistung und Betriebsgrenzen)
- **IDE** – **I**nstruments, **D**ata and **E**quipment (Instrumente, Daten und Ausrüstungen)
- **IDE.A** – **A**eroplanes
- **IDE.H** – **H**elicopters
- **IDE.S** – **S**ailplanes
- **IDE.B** – **B**allons

Anzeige



Die wichtigsten Vorschriften im Überblick

Flugbetrieb

Neu sind die Regelungen gemäß NCO.OP.125 bezüglich des Treibstoffvorrats, wobei sich die Reserve auf Flugzeiten in normaler Reiseflughöhe bezieht:

1. Bei VFR-Flügen
- In Sichtweite des Flugplatzes: 10 Minuten
- Auf Strecke bzw. außerhalb der Sichtweite des Flugplatzes: 30 Minuten
- Bei Nacht: 45 Minuten

2. Bei IFR-Flügen
- wenn kein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist, zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können, oder
- um, wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist (NCO.OP.140, NCO.OP.210), zum Flugplatz der vorgesehenen Landung, zu einem Ausweichflugplatz fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können.

Auch für den Tankvorgang an sich gibt es mit NCO.OP.145 nun eine Regelung, wonach beim Betanken mit AVGAS oder einem Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (Wide Cut Fuel) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten **keine Fluggäste** einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen dürfen. Bei anderen Kraftstoffarten gilt diese Einschränkung nicht, sofern der Pilot oder geschultes Personal bereitsteht, um die Evakuierung einzuleiten und zu lenken.

Gemäß NCO.OP.130 hat der verantwortliche Pilot sicherzustellen, dass die Fluggäste vor oder wenn nötig während des Fluges Unterweisungen über die Notfallausrüstung und Notfallverfahren erhalten. Eine Konkretisierung findet sich zudem in NCO.OP150, wonach sicherzustellen ist, dass vor und während des Rollens, vor und während Start und Landung und wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, jeder Fluggast an Bord einen Sitz einnimmt und ordnungsgemäß angeschnallt ist. Zudem ist NCO.OP.180 zu beachten, wonach bei der Beförderung von Fluggästen Situationen, die die Anwendung von Verfahren für außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen erfordern oder Flüge unter Instrumentenwetterbedingungen nicht simuliert werden dürfen.

Der Pilot muss gemäß NCO.OP.135 sicherstellen, dass alle für den Flug erforderlichen Bodeneinrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen geeignet sind. Dies umfasst Start- und Landestrecken sowie ein entsprechendes NOTAM-Briefing. Zudem sind die erforderlichen Wetterinformationen für den Flug einzuholen und – sowohl bei VFR- als auch bei IFR-Flügen – eine alternative Vorgehensweise zur Vorbereitung auf den möglichen Fall, dass der Flug wetterbedingt nicht wie geplant abgeschlossen werden kann, zu planen.

Die Anforderungen an die Wetterbedingungen werden in NCO.OP.160 dahingehend konkretisiert, dass ein VFR-Flug nur begonnen bzw. fortgesetzt werden darf, wenn die aktuell verfügbaren Informationen erkennen lassen, dass auf der Strecke und am Zielflugplatz Sichtflugbedingungen herrschen. Bei IFR-Flügen darf der Flug zum Zielflugplatz nur dann begonnen bzw. fortgesetzt werden, wenn die Wetterbedingungen am Bestimmungsflugplatz oder an mindestens einem Bestimmungsausweichflugplatz den anzuwendenden Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

Im Rahmen der Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten verlangt NCO.GEN.105 unter anderem, dass das Flugzeug lufttüchtig und wie vorgeschrieben ausgestattet ist sowie die im Handbuch festgelegten Betriebsgrenzen nicht überschritten werden. Nach der genannten Norm darf der Pilot den Flug zudem nur durchführen, sofern Masse und Schwerpunkt innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen bleiben.

Luftfahrtkarten

Auch nach den bisher geltenden Vorschriften gibt es keine Vorschrift, die explizit Papier als Kartenmaterial verlangt. Mit den neuen EU-Regeln werden nun auch digitale Karten ausdrücklich – siehe GM1 NCO.GEN.135 – erlaubt. Die Grundlage bildet NCO.GEN.105, wonach dem Piloten die Entscheidungshoheit über die Sicherheit obliegt und somit auch die Entscheidung ob eine digitale Karte den Anforderungen von NCO.GEN.135 entspricht, d.h. aktuell und zweckdienlich ist. Sichergestellt sein muss die Zugänglichkeit, Benutzbarkeit und Zuverlässigkeit elektronischer Karten.

Ein Backup – in welcher Form auch immer – wird nicht konkret verlangt. Im Umkehrschluss trägt der Pilot aber auch die volle Verantwortung für seine Entscheidung, sofern es zu Problemen kommt. Im AMC1 NCO.GEN.135 (a) (10) wird zudem ausgeführt, dass Karten dem aktuellen AIRAC-Zyklus (alle 28 Tage aktualisierte Luftfahrtdaten) entsprechen sollen.

Diese Auffassung deckt sich mit dem Gutachten des AOPA-Präsidenten Dr. iur. Prof. Elmar Giemulla, der im Auftrag von Jeppesen die Rechtmäßigkeit der App „Mobile FliteDeck VFR" bestätigte.

Dokumente

Bereits in FCL.045 der VO (EU) 1178/2011 ist festgelegt, dass der Pilot eine gültige Lizenz, ein gültiges Tauglichkeitszeugnis sowie einen Ausweis mit Passbild mitzuführen hat. Das Flugbuch ist den Behörden auf Verlangen ohne ungebührliche Verzögerung zur Kon-

trolle vorzulegen, muss also folglich nicht mitgeführt werden. Flugbücher von Privatpiloten müssen leider auch weiterhin in Papierform geführt werden. Anderes gilt für das Bordbuch, welches nun gemäß dem AMC- und GM-Material zu NCO.GEN.150 digital geführt werden darf.

Die für das Flugzeug mitzuführenden Dokumente sind in NCO.GEN.135 aufgelistet. Auszugsweise seien die wichtigsten Dokumente genannt:

- Flughandbuch (Aircraft Flight Manual, AFM)
- Original des Eintragungsscheins
- Original des Lufttüchtigkeitszeugnisses (Certificate Of Airworthiness, CofA)
- Bordbuch oder ein gleichwertiges Dokument für das Luftfahrzeug (s.o.)
- Lärmzeugnis, soweit zutreffend.

Neu und ebenfalls verpflichtend ist das Mitführen von Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge.

Ausrüstung

Eine begrüßenswerte Vorschrift ist NCO.IDE.A.100, wonach nicht jede Ausrüstung im Flugzeug eine Zulassung braucht. Dazu zählen u.a. Ersatzsicherungen, Taschenlampen, Uhr, Überlebensausrüstung und Signalmittel. Gleiches gilt für die Bordapotheke, die gemäß NCO.IDE.A.145 (z.B. Verbandskasten gemäß DIN 13164) an Bord sein muss. Ein Handfeuerlöscher ist bei ELA1-Flugzeugen und TMG keine Pflicht, NCO.IDE.A.160.

Die Anforderungen an Flug- und Navigationsinstrumente sowie dazugehörige Ausstattung ist für VFR-Flüge unter NCO.IDE.A.120 und IFR-Flüge unter NCO.IDE.A.125 zu finden.

Weiterhin unklar ist, inwiefern die deutsche FSAV unter den neuen Vorschriften weiter bestehen bleiben kann oder angepasst bzw. komplett aufgegeben werden muss. Ein zweites Funkgerät wird nach Part-NCO nicht gefordert, auch nicht für IFR.

Für Notsender gibt es neben den ELTs nun gemäß NCO.IDA.A.170 auch die Möglichkeit, dass mindestens eine Person an Bord einen so genannten „Personal Locator Beacon" (PLB) trägt, der deutlich preiswerter ist und auch keinen Einbau erfordert.

Eventuell notwendige Überlebensausrüstung nach NCO.IDA.A.180 wird im AMC- und GM-Material konkretisiert. Zudem steht es im Ermessen der nationalen Behörden, Gebiete festzulegen, in denen der Such- und Rettungsdienst besonders schwierig wäre.

Die genauen Anforderungen an Überwasserflüge sind in NCO.IDA.A.175 aufgeführt.

Bei den Anforderungen an das Mitführen von Sauerstoff wird zwischen Flugzeugen mit Druckkabine (NCO.IDA.A.150) und ohne Druckkabine (NCO.IDA.A.155) unterschieden. Bei letzteren muss ausreichend Sauerstoff für alle Besatzungsmitglieder und mindestens 10% der Fluggäste für jeden Zeitraum über 30 Minuten, in dem die Druckhöhe im Fluggastraum zwischen 10.000 ft und 13.000 ft liegen wird, und alle Besatzungsmitglieder und Fluggäste für jeden Zeitraum, in dem die Druckhöhe in den Fluggasträumen über 13.000 ft liegen wird, mitgeführt werden.

Als direkte Folge der neuen EU-Regeln müssen die nationalen Regeln nun umfassend überarbeitet werden. Das betrifft neben der oben genannten FSAV z.B. auch die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) sowie die 3. Durchführungsverordnung (DV) zur LuftBO. Am Ende dieses Prozesses wird es lediglich für UL-Piloten auch zukünftig nationale Betriebsvorschriften geben, da die EU-Vorschriften hier keine Anwendung finden.

Anzeige

Bericht von der IAOPA-Weltkonferenz in Chicago

Foto: © Roland Kaps-Becker

Panel IAOPA World Assembly

Am Donnerstag den 22. Juli 2016 begann in Chicago die alle zwei Jahre stattfindende World Assembly 2016 der IAOPA (International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations).

Mark R. Baker, Präsident der IAOPA begrüßte die Teilnehmer – Vertreter von nationalen AOPAs aus über 25 Ländern sowie hochrangige Vertreter von Behörden und befreundeten Organisationen – und dankte ihnen dafür, dass sie nicht nur den weiten Weg unter die Flügel genommen hatten, sondern zusätzlich die dafür notwendige Zeit in die Sache der IAOPA einbrachten. Ganz besonders begrüßte er Michael Huerta, Administrator FAA (Direktor des amerikanischen BAZL), dessen besonderes Verständnis und Offenheit gegenüber der General Aviation er hervorhob. Mark Baker forderte alle auf, die Gelegenheit wahrzunehmen, aktiv an den Veranstaltungen teilzunehmen und sich mit dem Direktor der EASA Patrick Ky, Dr. Fang Liu, Secretary General ICAO und den anderen Vertretern aus Behörden und Ländern auszutauschen.

In seinen Dankesworten hob Michael Huerta den Wert und die Notwendigkeit der General Aviation hervor, wies aber auch gleichzeitig darauf hin, dass zwei Piloten nicht unbedingt immer – nur weil sie Piloten seien – die gleiche Meinung haben müssten. Er dankte seinerseits für die konstruktive Zusammenarbeit und unterstrich den Wert solcher Veranstaltungen als Ort des ungezwungenen und offenen Gedankenaustausches.

Erste Kontakte und Gespräche zwischen den Teilnehmer verliefen lebhaft und manche Teilnehmer tauschten neben Erinnerungen an die letzte World Assembly von Beijing 2014 auch ihre Freuden, Sorgen und Nöte aus den jeweiligen Ländern aus. Auf jeden Fall war sehr gut die Vorfreude auf die kommenden Tage, die anstehenden Diskussionen und Vorträge spürbar.

Am Freitag stand zuerst ein **Panelgespräch mit hochrangigen Vertretern** auf der Agenda: Nach Michael Huerta (Direktor der FAA) waren heute die weiteren Spitzen der weltweiten Luftfahrt an der Reihe. Moderiert von Thomas Haines (Herausgeber des „AOPA Pilot" Magazins der AOPA USA) präsentierten folgende Persönlichkeiten deren Sicht zur Lage der General Aviation:

1. Edward Bolen, Präsident des Verbandes der Geschäftsfliegerei (NBAA)
2. Patrick Ky, Geschäftsführender Direktor der EASA
3. Dr. Fang Liu, Generalsekretärin/CEO der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO
4. Peggy Gilligan, Direktorin für Luftfahrsicherheit der FAA
5. Pete Bunce, Präsident des Verbandes der General Aviation Hersteller (GAMA)
6. Mark Baker, Präsident IAOPA und AOPA USA

Die Themen drehten sich neben der allgemeinen Zustimmung, dass die General Aviation einen wesentlichen Faktor in der globalen Wirtschaft darstellt, vor allem darum, wie weltweit Standards ver-

einfacht umgesetzt werden können bzw. gegenseitig anerkannt werden. Dies soll u.a. mit Part 23 (USA) bzw. CS23 (Europa) und dem entsprechenden globalen Standard erreicht werden, so dass Unsicherheiten bei der Zertifizierung entfallen. Zudem sollen technische Standardverordnungen (TSO) zwischen Europa (EASA), USA (FAA) und Kanada gegenseitig anerkannt werden, ohne dass eine weitere Zertifizierung nötig ist.

Die alternde Flugzeugflotte (und insbesondere deren effizienter und sicherer Weiterbetrieb) wie auch die Sicherung des Nachwuchses in den diversen Berufen der Luftfahrt waren weitere angesprochene Themen.

Abschließend schilderte Stephen Creamer, Direktor des Air Navigation Bureau bei ICAO, wie sie mit einer überschaubaren Anzahl von Mitarbeitern die Weiterentwicklung auf möglichst weltweit harmonisiertem Wege begleiten. Hierzu soll der entworfene Business Plan 2017-2019 beitragen und auch die Bedeutung der General Aviation besser wahrnehmen helfen. Dem Aufruf zu aktiver Mitarbeit der Piloten in den ICAO Regionalbüros sind wir als IAOPA Europa durch Philippe Hausers Engagement bezüglich Language Proficiency Requirements und Sprachenanforderungen im unkontrollierten Luftraum bereits zuvorgekommen.

Bei den **Medicals** konnte in verschiedenen Ländern für Privatpiloten oder LAPL Erleichterungen zum heutigen System erreicht werden. Ian Andrews aus Neuseeland, Martin Robinson aus dem Vereinigten Königreich sowie Ken Mead aus den USA berichteten von ihren jeweiligen Lösungen. Der Grundtenor war, dass die medizinischen Anforderungen der fliegerischen Aktivität angemessen sind (bzw. eben werden), was von allen Teilnehmern unterstützt wurde. So wurde eine Forderung lanciert, dass neben den Anstrengungen auf nationaler Ebene auch über ICAO eine Erleichterung für das Medical angestrebt werden soll.

Foto: © Fotolia.com – Elnur

Foto: © e-volo, by Nikolay Kazakov

Volocopter

Drohnen – RPA/RPAS – UAV/UAS: Hierzu tut sich vieles, wobei die Ansichten und das Verständnis noch sehr „unterschiedlich gestreut" sind. Die Forderung der IAOPA bei der ICAO im ‚RPA Panel' lautet, dass die Identifikation & Ausweichmanöver (‚sense and avoid') immer an Bord geschehen muss und nicht bei einer Bodenstation. Unser IAOPA-Vertreter bei ICAO, Frank Hoffmann, machte klar, dass bei Ausfall des Datenlinks ansonsten das Flugobjekt blind ist. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA Deutschland, wies auch anhand verschiedener Filme auf die aktuelle Entwicklung hin. So sieht die Zukunft gemäß Volocopter eine zwölfplätzige Drohne vor, die entlang den Schweizer Autobahnen z.B. Zürich mit Bern verbinden soll und dort jeweils ans Nahverkehrsnetz auf der Schiene angebunden wird. Da ist noch vieles Zukunftsmusik mit teilweise auch Augenwischerei ohne genau zu wissen wohin die Reise geht. Alleine die Menge an Drohnen im Vergleich zu den bemannten Luftfahrzeugen ist jedoch enorm und wird uns weiter beschäftigen.

Der dritte Tag der 28. World Assembly begann mit einem Vortrag von Jiri Marousek der AOPA USA, der das Rebranding im Allgemeinen vorstellt. Er schlug allen nationalen AOPAs vor, ihr Logo und den Internetauftritt entsprechend der neuen Vorgaben zu ändern bzw. anzupassen. Dazu werden Templates und auch Unterstützung seitens IAOPA angeboten. Mit diesem Rebranding soll aber nicht nur ein einheitliches Auftreten der AOPA sichergestellt werden, sondern die Freude und die Faszination des Fliegens weitervermittelt werden. Auch sollen Reiseziele aufgeführt werden. Mit dieser Aktion soll erreicht werden, dass wieder mehr geflogen wird, um so auch das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu fördern.

Ein interessanter Vorschlag wurde von AOPA USA eingereicht: Eine globale IAOPA-Mitgliedschaft, die zusätzlich zur nationalen Mitgliedschaft angeboten werden soll. Nebst den Benefits wie internationale Pilotenunterstützung und gemeinsame Publikation wie

Extra-Seiten im AOPA Pilot Magazin mit eigenem Cover ist auch eine Übernahme der Mitgliederadministration samt Inkasso der Mitgliedschaft vorgesehen. Weil aber Europa mit seinen 28 Staaten ein sehr heterogenes Gebilde darstellt, ist ein solches Vorhaben mit einigen Fragezeichen verbunden. Die Angelegenheit wird aber von allen Staaten weiterhin geprüft.

Frank Hofmann ist seit vielen Jahren der IAOPA-Vertreter bei der ICAO in Montreal, einer Organisation, die sonst nur den 191 Mitgliedstaaten zur Verfügung steht. Die Ausführungen der ICAO sind als minimale Anforderungen zu verstehen, weshalb jeder Staat diese verschärfen kann. Frank lobbyiert und bespricht sich mit den einzelnen Staaten und erreicht viele Ziele. Aufgrund seiner Interventionen wurde festgehalten, dass der Safety Level für die General Aviation nicht so hoch sein muss wie derjenige für die kommerzielle Luftfahrt. Weiter führte er aus, dass die Mitgliedstaaten regelmäßig von der ICAO auditiert werden. Im Durchschnitt werden nur 60% aller Vorgaben erreicht. Die Ergebnisse der einzelnen Audits sind öffentlich zugänglich.

Ferner erreichte Frank, dass eine Typenzulassung auch für Flugzeuge unter 750 kg Startmasse erstellt wird.

Der Generalsekretär der IAOPA, Craig Spence, wird das Policy Manual in Kürze aufdatieren und elektronisch zur Verfügung stellen. Wir werden dieses äußerst interessante und nützliche Dokument auf unserer Homepage veröffentlichen. Des Weiteren konnte er verkünden, dass sich die Buchhaltungszahlen im Rahmen ihres Budgets bewegen.

Foto: © AOPA-Germany

Frank Hofmann

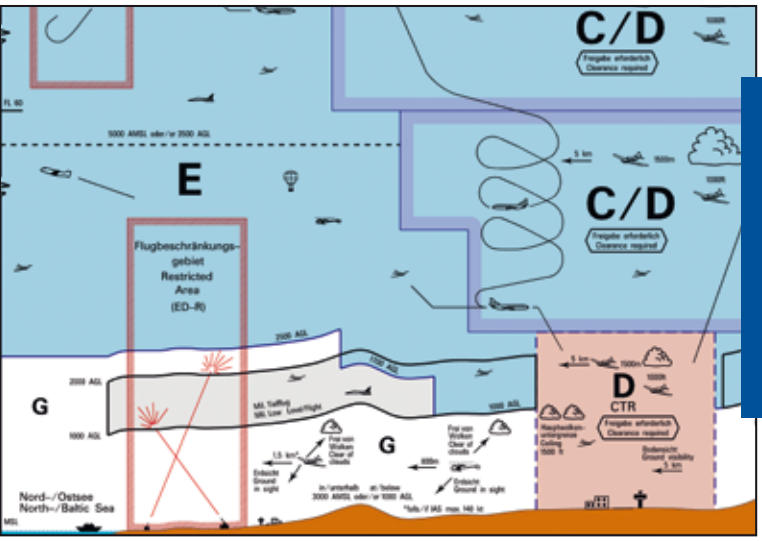
Viel Zeit nahm die Bearbeitung von Resolutions in Anspruch. Diese Resolutions dienen als Guideline und verdeutlichen die Ziele der IAOPA. Vor allem Frank Hofmann benutzt diese Resolutions, um die Interessen der General Aviation in der ICAO vertreten zu können. Auch diese Resolutions werden alsbald auf unserer Website veröffentlicht.

Ein Bericht von:
Daniel Affolter, Roland Kaps-Becker und Philippe Hauser der AOPA-Switzerland

Foto: © Philippe Hauser

AOPA GERMANY

SAFETY LETTER



© DFS

LUFTRÄUME

Nr. 26, August 2016

Die hohe Luftverkehrsdichte und die unterschiedlichen Interessen der Luftverkehrsteilnehmer erfordern eine Vielzahl von Regelungen und Beschränkungen, um das Neben- und Miteinander der verschiedenen Luftverkehrsteilnehmer zu ermöglichen und die Sicherheit im Luftraum zu gewährleisten. Ein wichtiges Mittel zur Luftverkehrsregelung ist die Festlegung einer Luftraumordnung. Sie wird im Wesentlichen geprägt durch den Grad der Mischung von IFR- und VFR-Flügen, sowie durch militärische Erfordernisse.

Auch wenn Dank der „SERA-Verordnung" heute die Lufträume und die dazugehörigen Regeln in Europa weitestgehend vereinheitlicht sind, so bleibt es die Aufgabe der einzelnen Staaten, die Lufträume festzulegen. In Deutschland geschieht dies durch das Bundesverkehrsministerium.

Luftraumordnung und Sichtflugregeln stehen in unmittelbarem Zusammenhang. Beide sind Bestandteil der Luftverkehrsordnung und bilden zusammen mit den anderen Vorschriften die Luftverkehrsregeln.

LUFTRAUMORGANISATION

Nach § 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei, „soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird."

In der Tat ist die Benutzung des Luftraums heute durch eine Fülle von Gesetzen und Vorschriften geregelt. Auf internationaler Ebene sind dies vor allem die Anhänge (Annexes) zum ICAO-Abkommen, Annex 2 „Rules of the Air" (Luftverkehrsregeln) und Annex 11 „Air Traffic Services" (Flugverkehrsdienste), auf europäischer Ebene die Verordnung (EU) Nr. 923/2012, allgemein bekannt unter der Abkürzung SERA (Standardised European Rules of the Air, standardisierte europäische Luftverkehrsregeln) und auf nationaler Ebene das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und die Luftverkehrsordnung (LuftVO).

All diese Vorschriften, auch wenn sie die Freiheit jedes einzelnen Luftraumnutzers mehr oder weniger stark einschränken, haben als Ziel, das Neben- und Miteinander der verschiedenen Luftverkehrsteilnehmer zu ermöglichen und die Sicherheit im Luftraum zu gewährleisten.

Ein wichtiges Mittel zur Regelung des Luftverkehrs ist die Festlegung einer Luftraumordnung, insbesondere

die Einteilung des Luftraums in die verschiedenen Klassen von A bis G. Sie wird im Wesentlichen geprägt durch den Grad der Mischung von Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) und der Anforderung an Kontrolle und Staffelung der Luftfahrzeuge in einem bestimmten Luftraum. Um Zusammenstöße zwischen (meist) kontrollierten IFR-Flügen und (meist) unkontrollierten VFR-Flügen, aber auch zwischen VFR-Flügen untereinander, zu vermeiden, müssen bei der Durchführung von VFR-Flügen bestimmte, in den Sichtflugregeln festgelegte Mindestsichten und Abstände von Wolken eingehalten werden.

In Deutschland obliegt die Einrichtung von Lufträumen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das in der Planung und Organisation von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unterstützt wird. Um die Interessen aller Luftraumnutzer, von den Airlines, über den Geschäftsluftverkehr, der Allgemeinen Luftfahrt, dem Segelflugsport bis hin zur Luftwaffe, angemessen zu berücksichtigen, wurde vom BMVI ein Kriterienkatalog zur Einrichtung von Lufträumen entwickelt.

Ein wesentliches Kriterium ist die Anzahl der IFR-Flugbewegungen an und in der Umgebung von IFR-Flugplätzen. Je mehr IFR-Flugbewegungen, umso mehr wird der VFR-Verkehr durch die Einrichtung von Kontrollzonen und darüber liegenden Lufträumen der Klasse C und D beschränkt. Im Einzelfall, wie z. B. in Frankfurt und München, wird beinahe der gesamte an- und abfliegende IFR-Flugverkehr durch Lufträume Klasse C und D geschützt. VFR-Flüge können diese Lufträume nur mit einer Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle durchfliegen. § 24 LuftVO fordert für gewerbliche Flüge mit Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14.000 kg grundsätzlich die Festlegung von Instrumentenanflugverfahren und eine Flugverkehrskontrolle am Flugplatz. Damit verbunden ist die Einrichtung einer Kontrollzone (Luftraum D) und zusätzlich Luftraum E. Finden an einem Flugplatz nur wenige IFR-Flüge mit kleineren Maschinen statt, so reicht zum Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs auch ein abgesenkter Luftraum Klasse E (bis auf 1.000 ft AGL/über Grund) und eine darunter liegende Funkkommunikationszone RMZ (im unkontrollierten Luftraum G) aus.

In der Einführung des BMVI-Kriterienkatalogs heißt es: „Da Luftraummaßnahmen häufig eine Einschränkung des Flugbetriebs nach Sichtflugregen zur Folge haben, ist bei der Dimensionierung grundsätzlich nach dem Motto ‚so klein wie möglich, so groß wie nötig' zu verfahren. Darüber hinaus ist bei der Ausgestaltung der einzelnen Luftraumelemente darauf zu achten, dass die entstehende Gesamtluftraumstruktur transparent und nachvollziehbar ist, keine unübersichtlichen Verschachtelungen sowie keine Kanalisierungseffekte entstehen."

Einmal im Jahr findet unter Leitung des BMVI und der DFS eine Luftraumkonferenz mit Vertretern aller Luftverkehrsteilnehmer, wie z. B. auch AOPA-Germany und DAeC, statt. Dort werden nicht nur geplante Luftraummaßnahmen erörtert, sondern bestehende Luftraumstrukturen überprüft und wenn möglich angepasst.

WER LEGT IN DEUTSCHLAND LUFTRÄUME FEST?

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

- gemäß § 16 LuftVO: FIR, unkontrollierter/kontrollierter Luftraum, Luftraumklassen, CTR, RMZ, TMZ
- gemäß § 17 LuftVO: ED-R
- gemäß § 22 LuftVO: ATZ

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

- gemäß § 29 LuftVG: ED-D

FLUGINFORMATIONSGEBIETE

Ein Fluginformationsgebiet (Flight Information Region, FIR) ist ein Luftraum, in dem für alle Luftverkehrsteilnehmer Fluginformationsdienst (Flight Information Service, FIS) und Flugalarmdienst (Alerting Service) zur Verfügung steht. Alle Mitgliedsstaaten der ICAO haben über ihrem Territorium ein oder mehrere Fluginformationsgebiete eingerichtet. In vielen Fällen ist die seitliche Ausdehnung eines Fluginformationsgebietes (mehr oder weniger) identisch mit den lateralen Grenzen eines Staates, wie z. B. bei Wien FIR oder Warschau FIR, und die vertikale Ausdehnung reicht vom Boden bis zu einer unbegrenzten Höhe (unendlich/unlimited).

In Deutschland ist aufgrund der Landesgröße der Luftraum in mehrere Fluginformationsgebiete eingeteilt. Im unteren Luftraum (GND bis FL 245) sind dies Bremen FIR, Langen FIR und München FIR, die von den entsprechenden Kontrollzentralen der Flugsicherung in Bremen, Langen und München aus überwacht werden.

Oberhalb FL 245 befinden sich die so genannten Oberen Fluginformationsgebiete (Upper Flight Information Region, UIR) Hannover UIR (Kontrollzentrale Maastricht) und Rhein UIR (Kontrollzentrale Karlsruhe).

Für VFR-Piloten spielt diese Einteilung, zumindest in Deutschland, keine besondere Rolle. Auf der Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 sind anstelle der FIRs die verschiedenen FIS-Sektoren mit Rufzeichen und Frequenz dargestellt. Lediglich auf der Streckenkarte 1:1.000.000 lassen sich die Grenzen der einzelnen FIRs noch erkennen.

LUFTRAUMKLASSEN

Innerhalb der Fluginformationsgebiete gibt es den kontrollierten und unkontrollierten Luftraum. Im kontrollierten Luftraum werden alle IFR-Flüge durch die Flugverkehrskontrolle (Air Traffic Control, ATC) kontrolliert und gestaffelt, VFR-Flüge unterliegen dagegen nur in einigen Teilen des kontrollierten Luftraums der Flugverkehrskontrolle. Im unkontrollierten Luftraum findet keine Kontrolle statt, allerdings steht dort weiterhin der Fluginformationsdienst und Alarmdienst für alle Flüge zur Verfügung.

Durch die Einteilung des Luftraums in kontrollierten und unkontrollierten Luftraum wird nur festgelegt, in welchen Teilen des Luftraums die Flugsicherung Flugverkehrskontrolle ausübt, und in welchen nicht. Welche Flüge im Luftraum überhaupt erlaubt sind, für welche Flüge Flugverkehrskontrolle durchgeführt wird und unter welchen Bedingungen in welche Teile des Luftraums eingeflogen werden darf, wird erst durch die Einteilung des Luftraums in die verschiedenen Luftraumklassen festgelegt.

Nach ICAO (und SERA) kann ein Staat den Luftraum, je nach Erfordernis, in insgesamt sieben verschiedene Klassen, von A bis G, einteilen. Lufträume der Klasse A bis E sind kontrolliert, F und G unkontrolliert. In Deutschland werden zur Luftraumorganisation nur die Klassen C, D, E und G verwendet. Andere Staaten nutzen zusätzlich auch die Klassen A und B.

Luftraum Klasse F wird nicht mehr verwendet. Laut SERA ist die Einrichtung der Klasse F nur noch als Übergangsmaßnahme anzusehen, bis diese Klasse durch eine andere Klasse ersetzt werden kann.

Für jeden Luftraum, außer für Klasse A (nur IFR-Flüge), sind für VFR-Flüge Mindestsichtwerte und Abstände von den Wolken definiert. Damit soll sichergestellt werden, dass sich Luftfahrzeuge untereinander sehen und rechtzeitig ausweichen können, sowohl VFR-Flüge zu anderen VFR-Flügen als auch VFR-Flüge zu IFR-Flügen und umgekehrt.

Für die kontrollierten Lufträume Klasse B, C, D (nicht Kontrollzone) und E sind einheitliche Minima für VFR-Flüge festgelegt:

In und oberhalb FL 100:
- Flugsicht 8 km
- Abstand von Wolken horizontal 1.500 m, vertikal 1.000 ft

Unterhalb FL 100:
- Flugsicht 5 km
- Abstand von Wolken horizontal 1.500 m, vertikal 1.000 ft

In den Lufträumen der Klassen C, D, E und G gilt für alle Luftfahrzeuge eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unter FL 100.

LUFTRAUM KLASSE C UND D

Abgesehen von Kontrollzonen, die in Deutschland ausschließlich als Klasse D festgelegt sind, sind zum Schutz von IFR-Verkehr oberhalb der größeren Verkehrsflughäfen je nach Verkehrsaufkommen Lufträume der Klasse C und D eingerichtet. In beiden Luftraumklassen können VFR-Flüge nur mit einer vorher erteilten Flugverkehrsfreigabe einfliegen. Während im Luftraum C IFR-Flüge untereinander und zu VFR-Flügen gestaffelt werden, findet im Luftraum D eine Staffelung von IFR-Flügen zu VFR-Flügen nicht statt; dort werden nur IFR-Flüge untereinander gestaffelt. Allerdings werden vom Flugverkehrslotsen Verkehrsinformationen (auf Anforderung) und wenn erforderlich, entsprechende Ausweichempfehlungen gegeben.

Auch wenn VFR-Piloten im Luftraum C und D unter „Aufsicht“ der Flugverkehrskontrolle fliegen, so bleibt es die Aufgabe des verantwortlichen Piloten, die Sichtflugwetterbedingungen einzuhalten. Ist dies nicht möglich, so muss das dem Fluglotsen umgehend mitgeteilt und eine neue Freigabe angefordert werden.

LUFTRAUM C IN UND OBERHALB FL 100

Zusätzlich zu den einzelnen Lufträumen Klasse C oberhalb von einigen Verkehrsflughäfen, ist der gesamte Luftraum über Deutschland ab FL 100 aufwärts als Luftraum C festgelegt. Ein VFR-Einflug in diesen Luftraum ist nur mit einer Flugverkehrsfreigabe möglich.

Um eine Alpenüberquerung nicht zu behindern, ist die Untergrenze dieses besonderen Luftraums C in Süddeutschland auf FL 130 angehoben. Auf der ICAO-Karte, Blätter Stuttgart und München, ist der Bereich, ab dem im Süden der Luftraum C erst ab FL 130 beginnt, durch eine blaue Linie dargestellt.

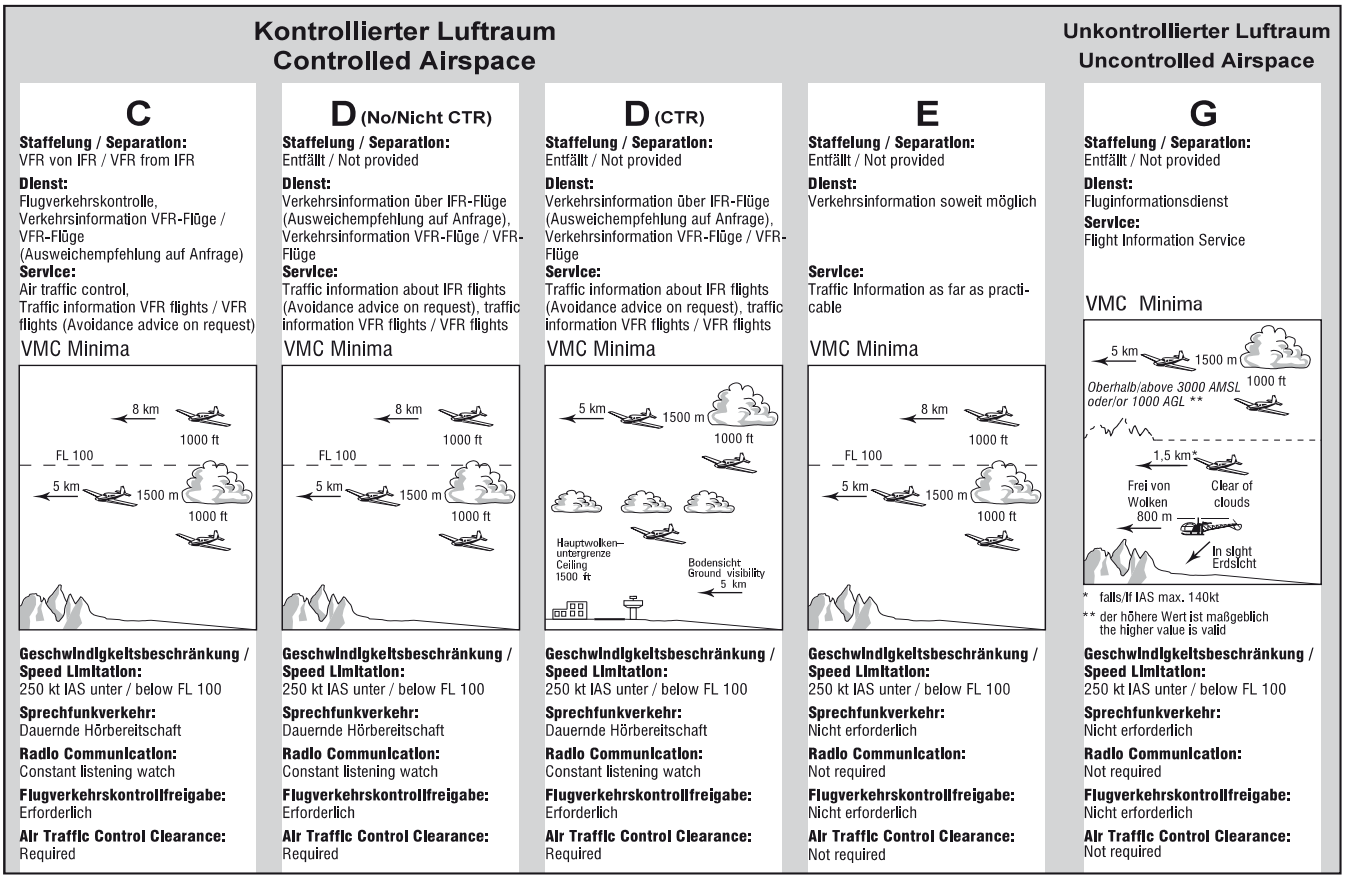
Für VFR-Flüge im Luftraum C in und oberhalb FL 100 gelten folgende besondere Bedingungen:

- Freigaben für VFR-Flüge werden erteilt, sofern die Verkehrslage und die Flugsicherungskapazität es gestatten
- Sprechfunkverkehr in englischer Sprache
- Erstkontakt über FIS
- Übermittlung von Angaben zu Luftfahrzeugkennung, Luftfahrzeugmuster, Geschwindigkeit, Position, Zielflugplatz, Flugstrecke, Flugfläche
- Flug entlang von veröffentlichten Flugverkehrsstrecken (gemäß Streckenkarte)
- Kann der Pilot aus Wettergründen oder aus anderen Gründen eine Freigabe nicht einhalten, hat er rechtzeitig eine andere Freigabe einzuholen
- Bei Funkausfall vor Einflug in Luftraum C hat der Pilot diesen Luftraum unbeschadet einer bereits erhaltenen Einflugfreigabe zu meiden
- Bei Funkausfall in bzw. oberhalb FL 100 hat der Pilot den Luftraum C unter Beachtung der Sichtflugregeln auf dem kürzesten Wege zu verlassen

LUFTRAUM KLASSE E

Außerhalb von Lufträumen der Klasse C und D, und oberhalb von Luftraum Klasse G, ist der Luftraum als Klasse E festgelegt, mit einer Untergrenze von generell 2.500 ft AGL (über Grund), im Bereich von IFR-Flugplätzen mit einer abgesenkten Untergrenze von 1.700 ft AGL und 1.000 ft AGL.

Der Luftraum E ist der kontrollierte Luftraum mit dem meisten VFR-Verkehr. Hier kann ohne Flugverkehrsfreigabe unter Einhaltung der Sichtflug- und Ausweichregeln geflogen werden. Allerdings befindet sich in



Regeln und Bedingungen in den verschiedenen Luftraumklassen

diesem Luftraum auch IFR-Flugverkehr, meist im An- und Abflug um kleinere IFR-Flugplätze, sowohl zivile als auch militärische, die nur durch eine Kontrollzone und eventuell zusätzlich durch einen kleinen Luftraum C oder D geschützt werden.

Auch wenn die Ausweichregel „Rechts vor Links" generell für alle Luftverkehrsteilnehmer, sowohl für VFR- als auch für IFR-Flüge, gilt, so sollte man berücksichtigen, dass der IFR-Verkehr auf festgelegten Flugverkehrsstrecken fliegt und ein Ausweichmanöver, insbesondere für größere Luftfahrzeuge, durchaus anspruchsvoll sein kann. Deshalb sollte man als VFR-Pilot im Luftraum E, nahe an der Grenze zu Kontrollzonen und Lufträumen der Klasse C und D, besondere Obacht geben, damit es zu einem solchen Ausweichmanöver erst gar nicht kommt. Achtung! Befindet sich ein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges, so hat dieses Luftfahrzeug Vorflugrecht (SERA.3210, Absatz c), Punkt 4).

Am besten hält man in Bereichen, in denen mit IFR-Verkehr zu rechnen ist, Kontakt mit dem Fluginformationsdienst (FIS). Dieser kann einem eventuell Verkehrsinformationen geben und so darin mitwirken, einen möglichen Verkehrskonflikt zu vermeiden.

LUFTRAUM KLASSE G

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte in Deutschland ist der größte Teil des Luftraums kontrolliert. Unkontrollierter Luftraum Klasse G befindet sich nur in einem schmalen Höhenband, unterhalb des Luftraums Klasse E außerhalb von Kontrollzonen. In diesem Teil des Luftraums gelten für VFR-Flüge geringe Sichtflugminima. IFR-Flüge (An-/Abflug) sind nur in dem durch RMZ geschützten Luftraum möglich. IFR-Streckenflüge, wie sie nach den SERA-Regeln möglich wären, sind in Deutschland im Luftraum G nicht erlaubt.

Soweit möglich werden Platzrunden an Flugplätzen so festgelegt, dass sie im unkontrollierten Luftraum G liegen. Damit sind Platzflüge auch bei reduzierten Sichtwetterbedingungen möglich.

KONTROLLZONE (CTR)

Kontrollzonen (Control Zone, CTR) sind ein besonderer Teil des kontrollierten Luftraums. Sie sind ausschließlich um Flugplätze mit IFR-Verkehr eingerichtet und erstrecken sich je nach Richtung der IFR-An- und Abflugverfahren auf 5 bis 8 NM auf beiden Seiten der verlängerten Grundlinien der Start- und Landebahnen. Die Obergrenze ist so festgelegt, dass sie in den darüber liegenden Luftraum E ragt oder unmittelbar an den darüber liegenden Luftraum C oder D angrenzt.

In Deutschland sind Kontrollzonen grundsätzlich als Luftraum D klassifiziert (im Ausland auch als C), d.h. es gelten die Bedingungen für Luftraum Klasse D. Zusätzlich gilt in Kontrollzonen: Hauptwolkenuntergrenze (Ceiling) 1.500 ft und Bodensicht 5 km. Sind die Bedingungen nicht gegeben, so kann in eine Kontrollzone nur mit Sonder-VFR eingeflogen werden.

FLUGPLATZVERKEHRSZONE (ATZ)

Eine Flugplatzverkehrszone (Aerodrome Traffic Zone, ATZ) ist ein um einen Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum. Der Einflug in oder der Ausflug aus einer Flugplatzverkehrszone bedürfen der Genehmigung (§ 22 LuftVO), d.h. Luftfahrzeuge, die an einem Flugplatz mit ATZ nicht landen wollen, haben den festgelegten Luftraum zu meiden.

Eine ATZ hat meist nur sehr geringe Ausmaße, horizontal wie vertikal. Sie dient in der Tat nur dazu, den Verkehr unmittelbar an einem Flugplatz zu schützen. Während im europäischen Ausland Flugplatzverkehrszonen an einigen Flugplätzen eingerichtet sind, wurde in Deutschland von dieser Luftraummaßnahme nur gelegentlich und zeitlich begrenzt Gebrauch gemacht. Mit der Festlegung einer Zone für den Flugplatz Frankfurt-Egelsbach im Jahr 2016 verfügt Deutschland nun auch über eine ATZ.

GEBIET MIT FUNKKOMMUNIKATION (RMZ)

Ein Gebiet (bzw. Zone) mit Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone, RMZ) ist ein Luftraum mit vorgeschriebener Pflicht zum Sprechfunk. In Deutschland sind solche Gebiete meist um unkontrollierte Flugplätze mit gelegentlichem IFR-Verkehr errichtet. Der RMZ-Luftraum reicht vom Boden (GND) bis 1.000 ft AGL und schließt unmittelbar an den darüber liegenden Luftraum Klasse E in 1.000 ft AGL an. Damit wird der IFR-Verkehr auch im unterhalb von Luftraum Klasse E liegenden unkontrollierten Luftraum Klasse G in gewisser Weise geschützt, da für alle Luftfahrzeuge in diesem Luftraum Funkkommunikationspflicht besteht.

Vor Einflug in eine RMZ ist eine Erstmeldung auf der entsprechenden festgelegten Frequenz erforderlich. Dabei sind Angaben zur Rufzeichen, Luftfahrzeugmuster, Standort, Flughöhe und Flugabsicht zu machen. Während des Fluges innerhalb der RMZ ist eine dauernde Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten. Der Ausflug ist ebenfalls zu melden.

Sofern seitens der gerufenen Bodenstation (z. B. INFO) keine Antwort erfolgen sollte, kann der Flug durch die RMZ trotzdem mit Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft fortgesetzt werden. Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt.

GEBIET MIT TRANSPONDERPFLICHT (TMZ)

Ein Gebiet (bzw. Zone) mit Transponderpflicht (Transponder Mandatory Zone, TMZ) ist ein Luftraum, in dem ein Transponder mitzuführen ist und in den Modi A und C (Höhenübermittlung) oder im Modus S betrieben werden muss. Der VFR-Code 7000 muss unaufgefordert abgestrahlt werden.

Gebiete mit Transponderpflicht sind meist um bzw. über einigen Verkehrsflughäfen eingerichtet, wo aufgrund der relativ geringen Mischung von IFR und VFR-Verkehr die Einrichtung eines Luftraums D oder C nicht erforderlich ist, andererseits ein Luftraum E allein nicht für ausreichend angesehen wird.

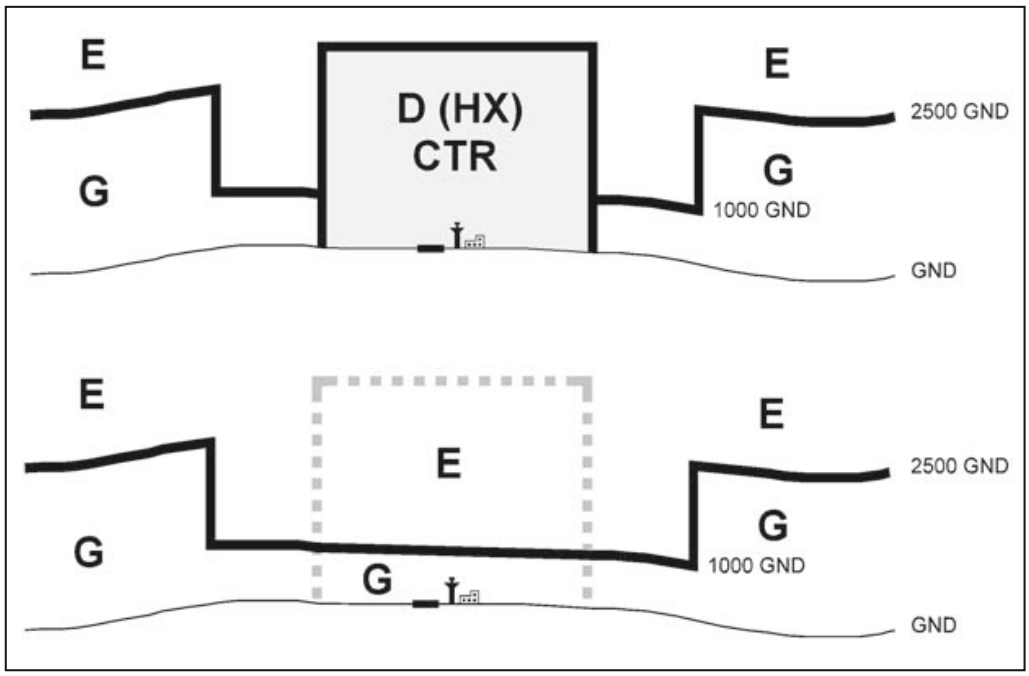
Dank der Transponderabstrahlung können Fluglotsen auf ihrem Bildschirm VFR-Verkehr eindeutig identifizieren und ggf. entsprechende Verkehrsinformationen an einzelne nach IFR operierende Luftfahrzeuge geben. Darüber hinaus wird es möglich, dass mit TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) ausgerüstete Luftfahrzeuge eine eventuelle Annäherung mit einem anderen Luftfahrzeug rechtzeitig erkennen.

ZEITLICH NICHT STÄNDIG WIRKSAME LUFTRÄUME MIT KENNZEICHNUNG „HX“

Die Lufträume der verschiedenen Klassen sind im Allgemeinen ständig, also 24 Stunden (H24) am Tag aktiv. Ausnahmen hierzu werden mit einem HX (nicht permanent aktiv) gekennzeichnet; in Deutschland betrifft dies vor allem Kontrollzonen, Klasse D. Die Aktivierung bzw. Deaktivierung der HX-Lufträume erfolgt durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle in Abhängigkeit der Verkehrssituation. In einem deaktivierten Luftraum der Klasse D (HX) gilt in diesem Bereich generell die festgelegte Luftraumklassifizierung E bzw. G (so genannter Hintergrund-Luftraum) mit dem jeweils zugehörigen Regeln.

Im Luftfahrthandbuch AIP sind die Aktivierungszeiten der Kontrollzonen der Klasse D (HX) veröffentlicht. Diese Zeiten geben allerdings nur einen Anhaltspunkt. Eine Aktivierung außerhalb der veröffentlichten Zeiten bzw. eine Deaktivierung innerhalb dieser Zeiten ist jederzeit möglich.

Der Luftraumstatus eines mit HX gekennzeichneten Luftraums kann beim Fluginformationsdienst (FIS) sowie bei der zuständigen Flugplatzkontrollstelle (TWR) bzw. außerhalb der TWR-Besetzungszeiten beim Flugplatzinformationsdienst (INFO) erfragt werden. Ist die Einholung der Information über den aktuellen Luftraumstatus nicht möglich oder wird auf die Überprüfung verzichtet, ist dieser Luftraum als aktiv zu betrachten.



© DFS

Aktivierung und Deaktivierung von Luftraum mit HX

Piloten haben bei einem Flug durch einen deaktivierten HX-Luftraum dauernde Hörbereitschaft auf der Frequenz, auf der die Statusabfrage erfolgte, aufrechtzuhalten, damit sie über kurzfristige Statusänderungen benachrichtigt werden können.

LUFTSPERRGEBIET

Ein Luftsperrgebiet (Prohibited Area) ist ein Luftraum, für den ein absolutes Durchflugverbot besteht. Obwohl die LuftVO die Möglichkeit der Einrichtung eines Luftsperrgebietes vorsieht, wurde in Deutschland davon bislang kein Gebrauch gemacht. Andere Staaten haben dagegen Luftsperrgebiete, meist aus militärischen Gründen oder aus Gründen der nationalen Sicherheit, eingerichtet. Luftsperrgebiete werden mit dem Buchstaben „P" (für „Prohibited") gekennzeichnet.

FLUGBESCHRÄNKUNGSGEBIET

Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Areas) sind Gebiete, die dem Schutz von Bodenanlagen (z. B. Atomanlagen, Regierungsgebäude) dienen oder in denen Gefahren für die Luftfahrt ausgehen (z. B. Schießen, Sprengungen, militärische Übungsflüge). Sie dürfen nur durchflogen werden, soweit es die Art der Beschränkung zulässt. Angaben hierzu findet man im Luftfahrthandbuch AIP und AIP VFR.

Ein großer Teil der in Deutschland veröffentlichten Flugbeschränkungsgebiete ist nur für einen Zeitraum von Montag bis Freitag festgelegt, d. h. am Wochenende sind diese Gebiete nicht wirksam und der entsprechende Luftraum kann durchflogen werden. Einige Gebiete enthalten in der Veröffentlichung den Zusatz „Aktivierung durch NOTAM" oder „Aktivierung bei Bedarf". Hier müssen vor einem geplanten Durchflug die entsprechenden NOTAM überprüft werden.

Auch während der zeitlichen Wirksamkeit von Flugbeschränkungsgebieten können VFR-Flüge auf Anfrage beim Fluginformationsdienst (FIS) eine Freigabe zum Durchflug erhalten, sofern keine Aktivitäten in dem betreffenden Gebiet stattfinden.

Zum Schutz des militärischen Nachttieffluges ist das Nachttiefflugstreckensystem (Night Low Level Routes) als Flugbeschränkungsgebiet ED-R 150 eingerichtet worden. Das Nachttiefflugsystem erstreckt sich über beinahe das gesamte Gebiet Deutschlands, und es ist in viele einzelne Segmente unterteilt. Es ist nur von Montag bis Donnerstag von SS+30 bis 2300 (2200 Sommerzeit) aktiv, sofern Nachttiefflug stattfindet. Informationen über Aktivierung des Systems oder einzelner Abschnitte können beim Flugberatungsdienst AIS-C ab 1300 (1200 Sommerzeit) des Vortages eingeholt werden.

Das Flugbeschränkungsgebiet ED-R 150 ist auf der Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000, Ausgabe mit Nachttiefflugstrecken, dargestellt, mit Bezeichnung der einzelnen Segmente sowie Unter- und Obergrenze.

GEFAHRENGEBIET

Gefahrengebiete (Danger Areas) sind Gebiete, in denen Aktivitäten stattfinden, die eine Gefahr für die Luftfahrt darstellen können. Detaillierte Angaben hierzu finden sich in den entsprechenden Luftfahrthandbüchern. Anders als im Ausland sind in Deutschland aus luftrechtlichen Gründen Gefahrengebiete nur über der Hohen See, Nord- und Ostsee, außerhalb des Hoheitsgebietes eingerichtet. Dort finden vorwiegend militärische Übungsflüge und Schießübungen statt.

Auch wenn ein Flug durch ein Gefahrengebiet grundsätzlich nicht verboten ist, so sollte ein Durchflug nur außerhalb der Aktivierungszeiten stattfinden bzw. nach vorheriger Information durch FIS.

GEBIET MIT BESONDEREN AKTIVITÄTEN

Ein Gebiet mit besonderen Aktivitäten (Special Activity Areas) ist ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem außergewöhnliche Sichtflugaktivitäten die besondere Aufmerksamkeit von Flugbesatzungen zur sicheren Flugdurchführung erfordern. VFR-Flüge sollten – soweit wie möglich – Gebiete mit besonderen Aktivitäten meiden.

Für Flüge nach IFR und VFR bei Nacht im kontrollierten Luftraum wird von der Flugverkehrskontrolle zu Gebieten mit besonderen Aktivitäten Abstand gehalten. Eine Freigabe zum Einflug in ein Gebiet mit besonderen Aktivitäten wird nur Flügen, die an den Aktivitäten teilnehmen oder Piloten, die in Kenntnis der Aktivitäten auf einer Freigabe bestehen, erteilt.

```
(D1977/16 NOTAMN
A)EDFA B)1608270945 C)1608281600
D)AUG 27 0945-1600, 28 0800-1600
E)SPECIAL ACTIVITY AREA ESTABLISHED FOR AIR DISPLAY, AEROBATICS AND
PJE RADIUS 2NM CENTERED ON 501734N 0083211E AROUND ANSPACH/TAUNUS.

AIR DISPLAY:  GND-3900FT AMSL,
AEROBATICS:   GND-5000FT AMSL,
PJE:          GND-FL100.
F)GND G)FL100)
```

Beispiel für ein NOTAM zur Einrichtung eines Gebietes mit besonderen Aktivitäten

Ein Gebiet mit besonderen Aktivitäten kann von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH u.a. bei militärischen Übungen, Luftfahrtveranstaltungen, Segelflugwettbewerben, Kunstflügen im kontrollierten Luftraum und zu anderen Gelegenheiten, sofern es notwendig erscheint, eingerichtet werden.

Gebiete mit besonderen Aktivitäten sind durch NfL/NOTAM zu veröffentlichen. Piloten sind aufgefordert, sich vor Flugantritt mit der Flugverkehrskontrolle in Verbindung zu setzen.

LUFTRÄUME IM AUSLAND

Mit Einführung der SERA-Regelungen (EU VO 923/2012) vor einigen Jahren gelten die Luftraumklassifizierungen und die Sichtflugregeln in den verschiedenen Luftraumklassen von A bis G einheitlich in ganz Europa. Wie bereits erwähnt, bedeutet das nicht, dass alle verfügbaren Luftraumklassen in allen Staaten angewendet werden (müssen). So nutzt Deutschland nur Lufträume der Klassen C. D, E und G, andere Staaten auch A und B.

Neben den bekannten Luftraumbegriffen wie CTR, RMZ, TMZ usw. werden in einigen Staaten zusätzliche Luftraumbenennungen verwendet, die so nicht unbedingt bei ICAO oder SERA zu finden sind, wie z.B. Traffic Information Area (TIA), Traffic Information Zone (TIZ), Temporary Segregated Area (TSA). Sollte aus der Darstellung dieser Lufträume auf Luftfahrtkarten (und aus der Kartenlegende) nicht eindeutig hervorgehen, welche Bedeutung diese Lufträume haben und welche Regeln dort gelten, so muss das entsprechende nationale Luftfahrthandbuch AIP zur Hilfe genommen werden. In der European AIS Data Base (EAD) sind alle europäischen Luftfahrthandbücher verfügbar und (nach einer Registrierung) für jeden Luftfahrer einsehbar (www.ead.eurocontrol.int). Ohne Kenntnis der geltenden Regeln sollte man auf keinen Fall in unbekannte Lufträume einfliegen.

Autoren:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
Luftraumabbildungen mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Quellen:

- Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR
- EU VO 923/2012 (SERA)
- www.ead.eurocontrol.int
- „Luftrecht", Privatpiloten Bibliothek, Band 4, Jürgen Mies, Motorbuch Verlag, 1995
- „Kriterienkatalog des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Einrichtung von Lufträumen", Version 5.0, 06.08.2014

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

26. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal

Foto: AOPA-Germany

Datum:	**30.09. – 03.10.2016**
Ort:	**Flugplatz Stendal**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Ferrypauschale für Charterer:	**190 €**
	zzgl. Fluggebühren
Anmeldeschluss:	**30.08.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 25**

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 26. Mal statt. Es beginnt am 30. September um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. 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 sowie Nachtflug. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang „Gefahreneinweisung" in Theorie und Praxis. Dafür steht eine kunstflugtaugliche Maschine zur Verfügung.

Das AOPA-Flugsicherheitstraining kann mit einem Besuch des Seitenwindsimulators in Itzehoe sinnvoll kombiniert und ergänzt werden. Das Xwind-Sim-Training wird allen Teilnehmern während der Zeit des Flugsicherheitstrainings zu besonderen Konditionen angeboten.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nordosten Deutschlands: die Ostsee, Rügen und Usedom, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion.

Die Teilnahme am AOPA-Flugsicherheitstraining ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden zzgl. der Ferrypauschale in Rechnung gestellt. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Donnerstagabend (29.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

Sea Survival Training – Überleben auf See

Datum:	**14. + 15.10.2016**
Ort:	**Elsfleth**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**580 €**
Nichtmitglieder:	**750 €**
Anmeldeschluss:	**13.09.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 25**

In Kooperation mit

MARITIMES KOMPETENZZENTRUM ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: MARIKOM

Wir freuen uns, Ihnen in Zusammenarbeit mit dem Maritimen Kompetenzzentrum und Fire Safety Training 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 in Egelsbach (EDFE)

Foto: © kasko – Fotolia.com

Datum: **22. – 23.10.2016**
Ort: **Egelsbach**
Zeit: **09:00 – 18:00 Uhr**

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: **130 €**

Anmeldeschluss: **21.09.2016**
Anmeldeformular: **Seite 25**

Die Fluglehrerfortbildung für Mitglieder der AOPA-Germany wird im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durchgeführt. 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 Thomas Neuland zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)

Foto: © Thaut Images – Fotolia.com

Datum: **05. – 06.11.2016**
Ort: **Flugplatz Schönhagen (EDAZ)**
Zeit: **09:00 – 18:00 Uhr**

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: **130 €**

Anmeldeschluss: **05.10.2016**
Anmeldeformular: **Seite 25**

Die Fluglehrerfortbildung für Mitglieder der AOPA-Germany wird im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durchgeführt. 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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Anmeldungen sind auch online möglich: http://bit.ly/1KzM9UO

☐ AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal vom 30.09. – 03.10.2016

Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder; Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

- ☐ **BAS** Basic / Aufbautraining ca. 4 h
- ☐ **NGT** Nachtflug ca. 2 h
- ☐ **ADV** Advanced / Fortgeschrittene ca. 6 h
- ☐ **EPT** Einweisung in Notverfahren ca. 1 h
- ☐ **xWind-Training in Itzhoe**

☐ AOPA Sea Survival Training in Elsfleth am 14. und 15.10.2016

Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach (EDFE) am 22. und 23.10.2016

Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) am 05. und 06.11.2016

Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

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 abzusagen. Bereits gezahlte Teilnahmegebühren werden erstattet. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Neue Meilensteine für den elektrischen Antrieb: Solar Impulse und Extra 330 LE

Foto: © solarimpulse.com

Nach dem Start zur ersten Etappe am 9. März 2015 in Abu Dhabi ist das Solarflugzeug **Solar Impulse 2** am 26. Juli 2016 nach seiner historischen Weltumrundung wieder am Ausgangsort gelandet. Für die 40.000 km Strecke und 17 Etappen hat man 510 Flugstunden benötigt, die Durchschnittgeschwindigkeit lag damit bei 42 Knoten. Damit gelang den beiden Piloten Bertrand Piccard und André Boschberg zum ersten Mal eine Umrundung unseres Planeten mit einem Flugzeug ohne Verbrennungsmotor, über den die Medien weltweit mit großer Aufmerksamkeit berichteten.

Dieser Rekordflug ist eine ingenieurtechnische und aviatische Meisterleistung, viele innovative Technologien wurden getestet und bis zur Einsatzreife entwickelt. Einige Kritiker fragen nach der Alltagstauglichkeit, ob sich denn bald Airliner nur mit Solarenergie bewegen könnten. Nun, sicherlich werden nur von Solarenergie angetriebene Verkehrsflugzeuge auf absehbare Zeit nicht fliegen, auch bezahlbare Anwendungen für Privatpiloten erscheinen in den nächsten Jahren unwahrscheinlich. Entwickelt wurden aber neue extrem leichte und feste Materialien, Solarzellen und Batterien, die sicherlich wichtige Erkenntnisse für zukünftige elektrisch angetriebene Flugzeuge liefern werden.

Etwas weniger medienwirksam, aber schon deutlich näher an der Serientauglichkeit verlief der Erstflug der **Extra 330LE** mit Walter Extra am Steuer am 24. Juni in Dinslaken Schwarze Heide. Am 4. Juli 2016 wurde der Elektro-Kraftprotz dann auch der Öffentlichkeit vorgeführt: Der Elektromotor von Siemens leistet 260 kW und wiegt nur 50 Kilogramm. Die Batterien liefern derzeit Strom für maximal 20 Minuten und werden vom Leichtflugzeugbauer Pipistrel geliefert, der zweite Pilotensitz wird von den Batterien eingenommen. Der Propeller kommt aus dem Hause Mühlbauer. Zum ersten Mal wurde mit der Extra 330L eine standardmäßig zum Verkehr zugelassene Flugzeugzelle von einem Elektromotor angetrieben, daher kommt das „E" in der Bezeichnung, allerdings hat das Flugzeug eine Experimental-Zulassung. Bislang schwangen sich ausschließlich besonders leichte und damit leider auch filigrane Flugzeug-Sonderanfertigungen elektrisch in die Lüfte. Ganz anders verhält sich die Extra 330LE: Bei ihrem Demoflug absolvierte sie mit dem Segen des LBA auch ein kleines Kunstflugprogramm, das aufgrund des fehlenden Verbrennungsmotors sehr leise war und nur von Propellergeräuschen begleitet wurde. Das Flugzeug soll von Siemens als Erprobungsträger für die Weiterentwicklung seiner Komponenten und Systeme genutzt werden, die dann letztlich auch in der Großluftfahrt z. B. bei Hybridantrieben Verwendung finden sollen.

Foto: © extraaircraft.com

Aktueller Stand: TKG- und EMVG-Beitragsbescheide

Im derzeitigen Musterverfahren – bei dem die Bescheide der Jahre 2003/2004 geprüft werden – wurde das Verfahren im Juni 2015 vom Bundesverwaltungsgericht an das Oberverwaltungsgericht Münster zur weiteren Sachaufklärung zurückverwiesen.
Dieses wird nun die Kostenkalkulation der Bundesnetzagentur (BNetzA) und ihre Rechtmäßigkeit im Einzelnen prüfen. Es ist schwer abzuschätzen, welchen Zeitraum das in Anspruch nimmt. Fest steht bereits jetzt: Egal zu wessen Gunsten das Verfahren ausgeht; es ist davon auszugehen dass die unterliegende Seite erneut gegen das Urteil vorgeht. Eine endgültige Klärung wird noch etwa 3-4 Jahre in Anspruch nehmen. Danach wird die Anwendung der Ergebnisse auf die ruhenden Verfahren geprüft und erforderlichenfalls weitere Musterverfahren eingeleitet.
Es ist folglich damit zu rechnen, dass **ab Herbst diesen Jahres** weitere Bescheide (TKG/EMVG) für das Jahr 2012 verschickt werden. Wir als Verband halten Sie bezüglich der Vorgehensweise auf dem Laufenden und werden auch wieder einen entsprechenden Musterwiderspruch zur Verfügung stellen.

Part-M Light: Toller Inhalt, aber verzögerter Zeitplan

Erleichterungen für ELA-2 Flugzeuge erst ab Herbst 2017

Der Zeitplan zur Umsetzung bzw. Einführung des seit langem herbeigesehnten „Part-M Light" (Part-ML) und Part-CAO verzögert sich weiter. Am 13. April 2016 hat die EASA nach dem Konsultationsverfahren (NPA 2015/08) mit den Verbänden und Behördenvertretern ihre abschließende sog. „Opinion/Meinung" zum Thema veröffentlicht. Die europäische IAOPA war hierbei durch ihren schwedischen Experten Niklas Larsson vertreten. Das weitere Vorgehen hängt nun von der EU-Kommission und den Beratungen durch die Mitgliedsstaaten ab.
Der Inhalt des Part ML kann sich wirklich sehen lassen und würde viele Missstände im Wartungsbereich ausräumen: Durch den Part-ML wird es die Möglichkeit geben, Instandhaltungsprogramme (IHP) per Selbsterklärung („self declaration") zu erstellen. Eingeschlossen sind dabei Luftfahrzeuge bis 2730 kg MTOM und Hubschrauber bis 1200 kg MTOM bis max. 4 Insassen. Der Part-ML gilt damit auch für alle Segelflugzeuge und Ballone. Hiervon profitieren werden ausdrücklich auch Flugzeuge im gewerblichen Flugschulbetrieb.
Diese Regeländerungen wurden Ende Juni diesen Jahres erstmalig der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten präsentiert.
Im Oktober 2016 kommt es dann zu Beratungen zwischen den Mitgliedsstaaten im „EASA-Committee". Die Abstimmung ist für Februar 2017 geplant.
Mit der Annahme und Publikation durch die EU-Kommission ist nach derzeitigem Kenntnisstand nach dem Sommer 2017 zu rechnen. Wir haben deshalb beim deutschen Verkehrsministerium und beim LBA angefragt, ob denn die in Deutschland gewährte Verschiebung der Frist zur Umsetzung der Cessna SIDs bis zum 31. Dezember 2015 gemäß NfL 2-41-14 nicht noch einmal entsprechend verlängert werden kann. Denn damit würde es den betroffenen Luftfahrzeugbetreibern ermöglicht, einen komplikationsfreien Übergang zum neuen Part ML zu erlauben auch ohne die Cessna SIDs komplett durchzuführen. Eine Antwort steht noch aus, wir werden berichten.
Die so genannte „Opinion" 05/2016 zu Part-ML und Part-CAO wurde inzwischen auf der EASA-Homepage veröffentlicht und kann unter folgendem Link aufgerufen werden:
http://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052016
Publiziert wurde auch das „Comment Response Document" (CRD), welches zusammenfassend alle Kommentare zum NPA sowie die Antworten der EASA hierauf auflistet:
http://www.easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents/crd-2015-08
Zusätzlich zum oben genannten Ablauf finden noch zwei Meetings der zuständigen Arbeitsgruppe im September und Januar statt, wo das ergänzende AMC- und GM-Material final ausgearbeitet wird.

Anzeige

Die EASA ist umgezogen

Im Juni 2016 ist die EASA innerhalb von Köln umgezogen. Seit 2004 hatte sie ihren Sitz in Köln-Deutz in einem Büroturm in der Nähe des Deutzer Bahnhofs, jetzt ist sie in unmittelbarer Nähe des Kölner Hauptbahnhofs auf der anderen Rheinseite im Gebäude der ehemaligen Bahndirektion am Konrad-Adenauer-Ufer eingezogen. Eine der größten Herausforderungen in dem bisherigen Büroturm war die Nutzung der verschiedenen Aufzüge, die ohne Begleitung durch EASA-Personal für Besucher nicht möglich war, und die es auch EASA-Mitarbeitern schwierig gemacht hat sich kurzfristig mit ihren Kollegen zu treffen. In dem nach modernen Standards neu renovierten ehemaligen Bahngebäude soll das deutlich einfacher und besser werden.

Neue Organisationsstruktur der EASA

Die EASA hat ihren Beratungsgremien eine neue Organisationsstruktur gegeben. Das bisherige Beratungsgremium „Safety Standards Consultative Committee" für die General Aviation (GA) wurde in „Sectorial Technical Body" umbenannt und wird zukünftig im Rahmen von gemeinsamen Sitzungen noch enger mit den nationalen Luftfahrtbehörden zusammenarbeiten, nicht zuletzt um zukünftig Missverständnisse bei der Umsetzung neuer Vorschriften auf nationaler Ebene zu vermeiden. Ein erstes Treffen des neuen Beratungsgremiums im neuen Gebäude und in der neuen Struktur fand am 7. Juli 2016 statt. Themen waren der weitere Fortschritt der GA-Roadmap, die bevorstehende Änderung der EASA-Grundlagenverordnung und die Erhebung von aussagekräftigen Daten über die GA-Branche.

Ab 1. September 2016 wird Dominique Roland in der EASA eine wichtige Funktion übernehmen, er wird Leiter der Abteilung "General Aviation & Remotely Piloted Aircraft Systems". Immer wieder haben wir vorgetragen, dass die Belange der Allgemeinen Luftfahrt in der EASA nur angemessen vertreten werden können, wenn es auch eine zuständige Abteilung gibt. Deshalb freut es uns sehr, dass mit Dominique Roland ein aktiver GA-Pilot und früherer Aerobatic-Champion die Leitung dieser Abteilung übernimmt.

Foto: © EASA

EASA Safety Seminar am 25. + 26. Oktober in Bratislava

Am 25. und 26. Oktober 2016 findet die diesjährige Safety-Conference der EASA in Bratislava statt, da turnusmäßig die Slowakei in diesem Jahr die EU-Ratspräsidentschaft innehat. Die Konferenz wird sich mit technischen Neuerungen in allen Luftfahrtbereichen auseinandersetzen, von der Herstellung, über den Flugbetrieb bis hin zur Flugsicherung. Angesprochene Themen werden unbemannte Luftfahrzeuge, Teile aus dem 3D-Drucker, Cybersecurity und neue Geschäftsmodelle wie Flight-Sharing-Apps sein. Die Teilnahmegebühr beträgt 250,- EUR, man kann sich über die Website der EASA (http://bit.ly/2anwbml) anmelden.

Pressemitteilung Flugplatz Schönhagen

FLUGPLATZ SCHÖNHAGEN

Kreiseigener Flugplatz Schönhagen für Instrumentenflugbetrieb zugelassen

Foto: © Flugplatzgesellschaft Schönhagen mbH

8 Jahre und 10 Monate haben die Genehmigungsverfahren, Auseinandersetzungen und Rechtsstreitigkeiten gedauert. Nun ist die Genehmigung endgültig rechtskräftig.

Erfreulich ist, dass der Streit mit dem NABU am Ende durch einen gerichtlichen Vergleich vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg beigelegt werden konnte.

Bis der wetterunabhängige Betrieb beginnt, wird es sicher noch ein gutes Jahr dauern. Denn die Deutsche Flugsicherung darf erst mit der Planung der Flugverfahren beginnen, nachdem der Flugplatz eine entsprechende Zulassung hat. Sobald die neuen Flugverfahren in Kraft treten, sind eine ganze Reihe von Verbesserungen zu erwarten.

- Der Flugbetrieb gewinnt durch die satellitengeführten Flugverfahren an Sicherheit.
- Die Anwohner werden weniger Fluglärm spüren, da viele Flugzeuge, besonders bei schlechtem Wetter, nicht mehr im Tiefflug anfliegen müssen.
- Die Firmen am Flugplatz können ihren Betrieb zuverlässiger planen. Dies sichert Arbeitsplätze, bringt neue Kunden und damit auch weitere Arbeitsplätze.
- Die gesamte Region wird wetterunabhängiger erreichbar, besonders durch den wichtigen Geschäftsreiseverkehr.

Am Verkehrslandeplatz Schönhagen sind heute 175 Luftfahrzeuge stationiert. 41 Unternehmen bieten ihre Leistungen in Produktion, Instandhaltung, Ausbildung und Service an. 40 weitere Unternehmen aus Berlin und Brandenburg haben Hallenflächen für Ihre Werksflugzeuge gemietet.

Die AOPA-Germany gratuliert zu diesem großen Erfolg ganz herzlich!

Air-Race Pilot Matthias Dolderer weiter auf der Erfolgsspur

In der letzten Ausgabe des AOPA-Letters konnten wir schon darüber berichten, dass Matthias Dolderer beim Red-Bull Air-Race im österreichischen Spielberg zu seinem ersten Sieg überhaupt gekommen ist und sich auch an die Spitze des WM-Rankings setzen konnte. Inzwischen konnte Dolderer in Budapest am 17. Juli auch vor über 20.000 Zuschauern und bei sehr widrigen Wetterbedingungen, die zu einer Verkürzung des Wettbewerbs führten, seinen zweiten Wettkampf dieser Saison gewinnen und damit seinen Vorsprung in der WM deutlich ausbauen. Der zweite Rang ging mit knapp 0,3 Sekunden Rückstand an den Österreicher Hannes Arch, Dritter wurde der Australier Matt Hall.

Der spektakuläre innerstädtische Air-Race-Parcours verlief inzwischen schon zum neunten Mal direkt über der Donau genau durch das Stadtzentrum der ungarischen Metropole. Bei gutem Wetter bestaunten schon bis zu 650.000 Zuschauer die Rennen in Budapest. Weltweit ziehen die Luftrennen mit der ihnen geschenkten Medienaufmerksamkeit hunderttausende Menschen an, die bislang noch gar nichts mit Flugzeugen zu tun hatten, und begeistert sie für das private Fliegen.

Matthias Dolderer hat nach der Hälfte der Saison und vier verbleibenden Rennen natürlich auch beste Chancen auf den Gesamtsieg im Wettbewerb, er führt nun mit 41,25 Punkten vor dem Österreicher Hannes Arch (26,00) und dem US-Amerikaner Kirby Chambliss (25,25). Aufgrund des vorzeitigen Abbruchs wurden nur 75% der normal üblichen WM-Punkte vergeben. Die letzten vier Stationen der diesjährigen Rennserie sind Ascot (GBR), der Lausitzring (DEU), Indianapolis und Las Vegas (USA).

Der 45-jährige Matthias Dolderer und seine Schwester Verena betreiben gemeinsam den Flugplatz und die Flugschule Tannheim in Oberschwaben, wo sie von 1993 bis 2013 das überaus beliebte Fliegerfestival „Tannkosh“ organisiert haben. Die Geschwister sind übrigens auch seit über 20 Jahren AOPA-Mitglieder.

Wir drücken weiter fest die Daumen!

Foto: © Balazs Gardi/Red Bull Content Pool

IAOPA News

AOPA Iceland Opposes Closure of Reykjavik Runway 06-24

It's a sad day in Reykjavík. The controlling majority of Reykjavik City Council has been actively fighting the domestic airport, BIRK, for years.

In 2013, the State made an agreement with the City, stating that they would close the runway 06/24, which has proven its worth during bad landing conditions through the years.

For some reason it's sometimes called the 'emergency runway,' mainly because during winter high winds and ice halt the use of other runways.

From 2013, AOPA and other pilot groups have been actively pointing this necessity out, and made progress within government levels.

However, as the State had delayed the closing of the runway, the City sued the State, taking it all the way to the High Court, which in early June ruled that the runway should be closed, in accordance with the agreement signed in 2013.

Whether by coincidence or not, the formal closing of the runway happened on 6th July, which marks the 70th anniversary of when Iceland took over control of the airport from the British forces.

AOPA Iceland and other pilot groups strongly oppose this. It has been pointed out that the original agreement was based on a report that contained erroneous assumptions, especially regarding wind velocity, directions and runway conditions.

The four other runways continue to be operated, 01/19 and 13/31, but the total utilization of the airport has been limited by some degree because of this.

First Dutch AOPA Fly-In was a Great Success

Airport Midden Zeeland in the very south of the Netherlands was home to the very first Dutch AOPA Fly-in which took place the 2nd July.

AOPA Netherlands offered a full day of infotainment. Both Dutch AOPA members and AOPA members of neighbouring countries were welcome.

Pilots without membership could fly in and become a member on the spot.

Although gusting winds were challenging for some, the day saw over 70 aircraft arriving from mainly the Netherlands and Belgium. Amongst them vintage planes, ultralights and helictopers, such as several Yak's, two Boeing Stearmans and a remarkable large number of ultrafast MLA's or ULA's.

During the day, visitors could enjoy presentations from Air Traffic Control, an adventurer who flew through Africa in a homebuilt aircraft and the chairman of a space flight company.

Outside, people could enjoy various stands with exhibitors from the GA industry as well as a line-up with the newest and greatest planes from various aircraft manufacturers such as Piper, Robin, Tecnam, Pipistrel, Blackshape, Cirrus and JMB Aircraft.

The day ended with an American style barbecue. With the airport restaurant welcoming a record amount of guests, people from the whole region enjoyed groups of aircraft waving goodbye as the great day came to an end.

Guide to Flying in Norway

The Norwegian CAA just published its VFR Guide for Norway 2016.

This is the link to page where it can be downloaded: http://bit.ly/2aKaQb2

News

Der Weg zum eigenen Flugzeug

Wie ein großer Traum trotz Hürden und Hindernissen wahr wurde.

Foto: © Robert Michl

Da meine Erfahrungen auch eine Hilfestellung sein sollen, möchte ich dem Leser kurz meinen fliegerischen Hintergrund erläutern.

Nach der Erlangung der Privatpilotenlizenz und diverser Ratings auf verschiedenen Flugzeugtypen (C172-206, PA28, PA32) machte ich mich auf die Suche nach Möglichkeiten Flugzeuge zu mieten oder auszuborgen. In der Folge ergab sich die Möglichkeit, dass ich eine Cessna 182 mit Glascockpit verwenden durfte – 2006 war ein solches Flugzeug eine Sensation!

Wie jeder Pilot weiß, ist das Mieten und Ausborgen nicht immer so einfach. Immer dann, wenn aus beruflichen oder privaten Gründen die Lust des Wegfliegens am größten ist, findet man keine adäquate Maschine. Die Probleme sind vielfältig – sei es durch Buchung, durch Ablauf der verfügbaren Flugzeit vor dem nächsten Service oder aber auch durch technische Defekte (unsachgemäße Behandlung des Piloten davor oder gar ein gemeldeter oder verschwiegener Unfall).

Der erste Schritt in Richtung fliegerische Unabhängigkeit war in der Folge die Beteiligung an einer Haltergemeinschaft (PA28 Archer II HG). Die ersten Erfahrungen konnten gewonnen werden und nach einiger Zeit wurde der Wunsch nach einem eigenen Flugzeug immer größer.

Deswegen habe ich angefangen die Eckpfeiler meiner Bedürfnisse festzulegen und die finanziellen Möglichkeiten, Können und Gegebenheiten hinterfragt. Da meine Frau auch Pilotin ist, haben wir gemeinsam ein Excelsheet erstellt und die diversen Anforderungen zusammengeschrieben und bewertet:

Unsere Bedingungen waren:
Reisemaschine, langstreckentauglich, gute Zuladung, IFR tauglich, gute Ersatzteilverfügbarkeit, kein Exot, usw.

Diese Anforderungen haben sich jedoch in der Entscheidungsfindung immer wieder verändert und konkretisiert.

Hier möchten wir einige der Quellen unserer Flugzeugsuche anführen:
www.planecheck.com
www.trade-a-plane.com
http://www.globalplanesearch.com/
http://www.controller.com/

Die Wunschkonfiguration sah wie folgt aus:
Budget: € 100.000,- EASA oder FAA Registrierung, 6 Sitzer, Endurance 4 Stunden+, Cruising Speed 160kts TAS +, AVGAS. Und das Wichtigste war natürlich, dass sie schön sein sollte.

Für uns sah dies schon so aus, als ob unser Flugzeug schon in greifbarer Nähe sei – dies war vielleicht etwas naiv.

Nach unseren Kriterien wäre die Entscheidung – nach allen Vor- und Nachteilen – auf eine Mooney gefallen: schnell, schön, anspruchsvoll und sparsam. Die Modelle, welche zum damaligen Zeitpunkt am Markt verfügbar waren, waren aber entweder zu alt oder zu teuer. Somit wurde die Suche auf

Foto: © Robert Michl

MEP Flugzeuge erweitert. Vorteile: sieht gut aus, schnell, gute Zuladung, billig beim Erwerb. Nachteile: Betrieb und Wartung teurer, Hangarierung teurer, Bedienung komplizierter, Versicherungsbedingungen unterscheiden sich von der SEP (Mindestflugstunden mit Lehrer), anspruchsvoller zu Fliegen, …

Welche Modelle kamen nun in Frage:

- Piper: Seneca / Seminole / Aztec
- Diamond: Da 42
- Cessna: Cruisader T303, 310, 340, 414, 421
- Beech Baron 55, 58

Nach dem Studium vieler Fachzeitschriften fiel der Fokus auf Beech 55/58. Während eines unserer Florida Urlaube entdeckten wir via „Trade-a-plane" eine Beech P58 am Flugplatz ganz in der Nähe unseres Hotels. Voller Vorfreude wurde ein Besichtigungstermin vereinbart. Ein freundlicher, ehemaliger US Lininenpilot nahm uns in Empfang, erzählte uns Geschichten von seinen Aufenthalten in Deutschland und seinem verstorbenen Freund, dessen Flieger er jetzt verkaufen wollte … Da wir im Inserat die Fotos und Beschreibung der Maschine gesehen und als gut befunden hatten, schien es ein Lotto 6er zu sein:

- immer hangariert
- Klimaanlage
- Wetter Radar
- 325 PS Turbomotoren
- Druckkabine
- vor kurzem lackiert und Interieur erneuert

Die Wahrheit sah aber leider ernüchternd aus. Die Maschine stand die meiste Zeit unter einer Plane im Freien, dort wo es passte, wurden Schrauben in die Zelle geschraubt, Abdeckungen waren gebrochen, Instrumente waren lose im Instrumentenbrett, Schrauben fehlten oder waren nur halb eingedreht, Klimaanlage war defekt, stark modriger Geruch, zerkratzter Lack, uvm. Wir bedankten uns und verließen enttäuscht den Flugplatz.

Vom Urlaub wieder zu Hause angekommen fand ich eine Maschine in Tel Aviv. Kein Turbo, keine Druckkabine dafür wirklich billig. Auf nach Tel Aviv – diesmal mit einem guten Freund und gleichzeitig Sachverständigen! Dieser half uns bei der Problemsuche – der Lack war kaputt trotz Neulackierung 2012, die Scheiben zerkratzt, die Heizung ausgebaut, die Enteisungsanlage nicht mehr vorhanden, die Papiere unvollständig – die Verhandlungen wurden auch abgebrochen.

Wir gaben die Suche natürlich nicht auf und so fand ich eine Anzeige ohne Bilder, ohne Schnick Schnack, eigentlich lieblos und anscheinend ohne Verkaufsdruck inseriert. Eigentlich in

Foto: © Robert Michl

Erwartung kein Feedback zu erhalten, schrieb ich den Eigentümer an. Ich erhielt sofort eine Antwort, alle Fragen wurden beantwortet und Bilder des Flugzeuges inklusive guter und lückenloser Dokumentation wurden geschickt. Mit meinem Freund ging es diesmal nach Bordeaux. Sollte das Flugzeug wieder nichts taugen, es gibt zum Trost zumindest hervorragenden Wein …

Diesmal kam alles ganz anders:

Der Verkäufer holte uns vom Flughafen ab und war uns sofort sympathisch. Er ist Inhaber eines Medical Flight Unternehmens sowie der dazugehörigen Werft! Als ich das Flugzeug sah, war es Liebe auf den ersten Blick. Wir machten gemeinsam einen ausführlichen Ankaufstest mit den Mitarbeitern des Inhabers. Der Test dauerte den ganzen Tag und am Abend einigten wir uns auf einen für uns sehr vorteilhaften Preis – weit unter Wert und Budget! Der Deal wurde ausgiebig bei ein oder zwei Gläsern Rotwein besiegelt.

Technische Beanstandungen wurden erledigt, der Kaufvertrag unterschrieben und das Geld überwiesen.

Am 4. April 2016 war es dann soweit: Unsere „Jeany" wurde nach Hause geholt und ist seitdem Familienmitglied.

Fazit:

Flugzeug kaufen ist nicht so einfach wie man glaubt und mit manchen Tiefschlägen ist zu rechnen. Aber mit etwas Geduld und Beharrlichkeit ist es durchaus zu meistern. Nur nicht entmutigen lassen! Sehr geholfen hat mir der Artikel von Jan Brill aus Pilot und Flugzeug (Ausgabe 07/2016) und ich kann ihm nur voll beipflichten: viel Schrott wird im Internet angeboten, manch gute Flugzeuge sind übertrieben teuer, viele wollen ihr gutes Stück gar nicht verkaufen usw. ….

Auch an dieser Stelle nochmals ein Dankeschön an den Verkäufer, der auch nach dem Deal immer wieder für mich erreichbar war und meine Fragen beantwortet hat.

Für Interessierte finden sich Musterkaufverträge unter: www.aopa.at

Ein Bericht von Robert Michl

Termine 2016

August

05.08. – 15.08.2016
MEMORIAL HANS GUTMANN
TOURIST RALLY 2016
Info: http://www.georgia2016.eu

27.08. – 28.08.2016
AIRLINER CLASSICS
in Speyer (EDRY)
Info: www.airliner-classics.de

September

02.09.2016
Fly-In zum Red Bull Air Race
auf dem Flugplatz Schwarzheide/
Schipkau
Info: info@flugplatz-edbz.de

09.09. – 11.09.2016
18. Oldtimer-Fliegertreffen
Hahnweide 2016
Info: www.oldtimer-hahnweide.de

09.09. – 11.09.2016
VDP Jahreshauptversammlung
in Paderborn
Info: www.pilotinnen.net

11.09.2016
Tag der offenen Tür/Hallenfest
beim Aero Club Rothenburg o.d.T. e.V.
Info: info@edfr.de

24.09.2016
AOPA Jahreshauptversammlung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

30.09. – 03.10.2016
AOPA Flugsicherheitstraining
Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

14. und 15.10.2016
AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.de

22. und 23.10.2016
AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

05. und 06.11.2016
AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

07.11.2016
Helishow Dubai 2016,
International Civil and Military
Helicopter Technology & Operations
Exhibitions Grand Stand,
Meydan Hotel,
Meydan Racecourse, Dubai
Kontakt: Julia Cuthbert
E-Mail: juliacuthbert@outlook.com

12.11.2016
Tag der AOPA-Vereine
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

19.11.2016
AOPA Atlantikseminar mit Arnim Stief
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Foto: Fotolia-© a_kom - Fotolia.com

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2016 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen, MAXX6:**

Samstag, **10.09.2016,** um 10:00 Uhr

Samstag, **12.11.2016,** 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.

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

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 2016
http://mediadaten.aopa.de
IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt
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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 05 – 08, 2017

www.aero-expo.com

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by
aerokurier FLUGREVUE EGNOS