AOPA GERMANY

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

# LETTER

Ausgabe 05/2016 | Oktober – November 2016 | Heftpreis 2,80 €

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

5/2016
Oktober/November

# Post vom BAF: Strafen zu hoch?

## AOPA SAFETY LETTER: PINCH-HITTER

### Stärker vertreten!

**Widerspruch gegen Beitragsbescheide nach TKG/EMVG**

**Eigenverantwortung des Piloten**

### Fliegerisch fit!

**AOPA-Sprechfunkrefresher AZF**

**AOPA-Nordatlantik-Seminar mit Arnim Stief**

### Reisebericht

**OSHKOSH – einmal im Fliegerleben muss es sein!**

# *fliegermagazin*-VORTEILSANGEBOT!

JETZT TESTEN:

**3 HEFTE**
FÜR NUR
**10,80 €**

TOLLES EXTRA!

**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.
**Zuzahlung nur 1,– €**

## 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. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg als leistender Unternehmer. Handelsregister: AG Hamburg, HRB 95752

Bitte geben Sie bei Bestellung die **Aktionsnr. 1563545** an.

Jürgen Mies
Projekt Manager bei AOPA-Germany

# Ordnungswidrigkeiten: Darüber sollten wir mal reden

Hand aufs Herz! Wer hat nicht schon mal eine Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr begangen und dafür einen Bußgeldbescheid kassiert, vielleicht über 50 oder 80 EUR für zu schnelles Fahren, oder auch mehr. Einige 100 EUR? Dann muss man schon wirklich schnell unterwegs gewesen sein und vielleicht sogar andere gefährdet haben.

Über Bußgeldbescheide im Straßenverkehr, darüber spricht man meist ohne Scheu mit anderen bei einem Glas Bier, denn man weiß, auch andere haben den schon bekommen. Ganz anders ist das bei einer Ordnungswidrigkeit im Luftverkehr. Das hält man meist unter der Decke, denn man will nicht als vermeintlicher Rowdy im Luftverkehr dastehen. Obwohl, man hat eigentlich gar nicht so schlimmes gemacht. Vielleicht hat man die Platzrunde nicht genau eingehalten und über einer Ortschaft Lärm verursacht, oder ist „aus Versehen" ohne Freigabe in einen Luftraum C eingeflogen, aber hat es sofort gemerkt und dann wieder ausgeflogen, oder man hat die vorgeschriebene IFR-Flughöhe nicht exakt eingehalten und war ein bisschen zu tief. Das alles war nicht richtig und nicht rechtens, aber, man hat keinen anderen Luftverkehrsteilnehmer gefährdet.

Anders als im Straßenverkehr flattert einem nach solch einer „Verfehlung" nicht etwa ein Bußgeldbescheid von 50 oder 80 EUR ins Haus, sondern erst mal eine Schreiben mit dem Betreff „Verstoß gegen luftrechtliche Vorschriften". Da wird einem ausführlich erklärt, warum man ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einleitet und darauf hingewiesen, dass dies u. U. mit einer Geldbuße bis zu 50.000 EUR geahndet werden kann.

Spätestens bei der Zahl 50.000 geht man in die Knie, fragt sich, was man schlimmes getan hat, welche Gefahr man für die Luftfahrt darstellt, und fühlt sich irgendwie schuldig. Mit anderen traut man sich gar nicht darüber zu reden.

Deshalb bekommen wir bei AOPA auch nur von wenigen Mitgliedern mitgeteilt, dass sie einen Bußgeldbescheid bekommen haben. Die Fälle, die uns bekannt werden, sind weit weg von einer wirklichen Gefährdung des Luftverkehrs, aber sie werden mit 250 EUR, 500 EUR und mehr plus Verwaltungsgebühren geahndet. Das ist ganz schön happig, und man fragt sich, warum da solche Unterschiede zwischen dem Autofahrer und dem Luftfahrzeugführer gemacht werden.

Von verschiedenen mündlichen Berichten wissen wir, dass scheinbar die Luftfahrtbehörden, auf Landes- wie auf Bundesebene, dabei sind, nun auch kleinere Verstöße in der Luftfahrt rigoros zu verfolgen und mit Bußgeldern zu ahnden. Das ist ohne Frage der falsche Weg, um die Sicherheit in der Luftfahrt zu erhöhen. Einige Luftfahrtbehörden im Ausland zeigen, dass es auch anders geht.

AOPA-Germany wird mit den Luftfahrtbehörden sprechen und sie auffordern, diese Praxis der Bußgeldbescheide zu stoppen. Das geht allerdings nur, wenn wir „Beweise" auf den Tisch legen, also Fälle aufzeigen, wo Piloten zu Unrecht hohe Bußgelder zahlen mussten.

Wir rufen daher unsere Mitglieder auf, die schon mal einen Bußgeldbescheid einer Luftfahrtbehörde erhalten haben, sich bei uns zu melden und ihren Fall zu schildern. Dass wir alle Fälle vertraulich behandeln, versteht sich von selbst.

Bitte schreiben Sie uns. Nur gemeinsam sind wir stark.

Bitte lesen Sie hierzu auch den Artikel auf Seite 13. Bitte schreiben Sie uns. Nur gemeinsam sind wir stark.

## AOPA-Intern


Wir danken … 5
Mitglieder werben Mitglieder 5
38. D-A-CH Flugsicherheitscamp in Eggenfelden 2016 6
FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 3. Dezember 2016 in Egelsbach 8
10. Tag der AOPA-Vereine am 26. November 2016 8
Rückblick auf das 6. AOPA-Flugsicherheitstraining auf dem Militärplatz in Fritzlar vom 13. – 17.04.2016 9
AOPA-Jahreshauptversammlung am 24. September 9
Verlängerungsprüfung LVL 5 Englisch am 10.11.2016 9


## Stärker vertreten!


Widerspruch gegen Beitragsbescheide nach TKG/EMVG 10
Kein Handfeuerlöscher für ELA1 Flugzeuge und Motorsegler:
Klarstellung des BMVI im Rahmen der OPS-NCO-Vorschriften 10
Kein Kunstflug an Wochenendnachmittagen und während der Mittagspause:
Klageschrift wird in den nächsten Tagen eingereicht 11
OSZE-Konferenz bringt Sperrgebiet über Hamburg mit sich 11
Eigenverantwortung des Piloten 12
BAF und die Strafen für Luftraumvergehen: Bitte melden Sie sich 13
EASA – Neues Anhörungsverfahren zu AFIS mit dem Titel „Requirements for air traffic services“ 13


## Fliegerisch fit!


*AOPA Safety Letter: PINCH-HITTER* 15
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF 23
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) 24
AOPA-Nordatlantik-Seminar 24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 25


## Besser informiert!


Wiedergeburt einer Legende: Erstflug der neuen Junkers F13 26
Matthias Dolderer gewinnt die Weltmeisterschaft beim Red Bull Air Race 28
8,33 kHz-Funkgeräte: Subventionen von der EU auch für Deutschland? 28
Die ZÜP wackelt 28


## Reisebericht


OSHKOSH 29


## Rubriken


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


Titelfoto: © Philippe Hauser

# Wir danken ...

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

**30-jährige Mitgliedschaft**

Andreas Scherzer
Dr. Roland Winkler
Thomas Engelhardt
Hans Wallfahrer

**25-jährige Mitgliedschaft**

Kurt Jaster
Dr. Olaf Wetlitzky
Reiner Jaeger
Thomas Langer
Markus Engstenberg
Hans-Michael Bissinger
Michael Krämer
Hans Vinnemeier
Dr. Rolf Dammrau
Prof. Dr. Helmut Polzer
Michael Siegel
Axel Engelhardt
Clemens Frohmann
Hans-Joachim Forsbach
Bernd Müller-Winterscheid
Oliver Kugler

# 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.

# 38. D-A-CH Flugsicherheitscamp in Eggenfelden 2016

Vom 31. Juli bis 7. August fand zum 38. Mal unser traditionelles Trainingscamp in Eggenfelden (EDME) statt.

Wie bereits in den vergangenen Jahren war dieses Camp als internationales Trainingscamp ausgelegt, das von der AOPA-Switzerland, AOPA-Austria und AOPA-Germany ausgerichtet und durchgeführt wird.

Wie in den vergangenen Camps wurden auch dieses Jahr die bewährten und traditionellen Trainingsinhalte wie ALP1 (Alpeneinweisung basic), ALP2 (Alpeneinweisung advanced), BAS (basic instruction), ADV (advanced instruction), SIM (Simulator) und PIH (pinch hitter) angeboten.

Lediglich auf den Programmteil EPT (emergency procedure training) mussten die Trainees dieses Jahr verzichten, da die kunstflugtaugliche Maschine wegen widrigen Wetters nicht wie geplant aus Berlin anreisen konnte.

Auf früher angebotene Inhalte wie „Auslandsflüge in die östlichen Nachbarstaaten" und „Rettung aus schlechtem Wetter" wurde dieses Mal bewußt verzichtet, da sie längst in den Programmteil ADV eingeflossen oder gängige Praxis geworden sind.

Auch in Eggenfelden war ein eindeutiger Trend zu individuellerem und intensiverem Training deutlich. Wie bereits auf anderen Veranstaltungen, wie zum Beispiel dem Camp in Stendal, ist ein Trend zu einem „Pairing" unübersehbar. Hierbei bleiben Trainee und Trainer praktisch die gesamte Zeit als Team zusammen und können so anspruchsvollere Inhalte zusammen erarbeiten.

Häufig werden hier auch komplexere Themenkreise behandelt, die ansonsten im Verlauf eines Tages oder innerhalb einiger Stunden gezwungenermaßen zu kurz kommen.

Beispielhaft sind hier Überquerungen des Alpenhauptkammes auch bei marginalem Wetter auf Flügen zu Flugplätzen des Mittelmeerraumes in Italien, Kroatien und Slowenien zu nennen. Gerade bei grenzwertigen Wetterlagen macht sich unser detailliertes Wetterbriefing mehr als bezahlt.

Durchgeführt wurde es wie in den vielen vergangenen Jahren von Dipl. Met. Andreas Beck vom Deutschen Wetterdienst, dem wir an dieser Stelle ganz besonders danken. Denn das Motto dieser Flüge ist: Nur wer die Grenzen kennt kann wissen, ob er auf der sicheren Seite ist.

Foto: © AOPA-Germany

In vielen Fällen lautet dann auch die abschließende Aussage: bei grenzwertigem Wetter werde ich das ohne fachkundige Begleitung lieber nicht tun, sondern auf besseres Wetter warten.

Immer deutlicher zeigte sich in Eggenfelden der Trend zu anspruchsvollerem Fluggerät, bezogen auf Performance aber auch gerade in Bezug auf die eingesetzte Avionic. Hier liegt eine besondere Herausforderung bei unseren eingesetzten Trainern, sich auf komplexen Flight-Management Systemen wirklich auszukennen und diese auch virtuos zu beherrschen.

Sicher keine einfache Aufgabe und so bewahrheitet sich die alte Weisheit: Man lernt nie aus, gerade auf dem Gebiet der Allgemeinen Luftfahrt.

So gab es neben ausführlichen Anflügen auf Gebirgsflugplätze aus wirklich allen denkbaren Richtungen auch intensive Trainings komplexer IFR-Anflugverfahren nach beispielsweise Innsbruck (LOWI) inmitten anfliegenden Jet-Verkehrs in VMC und IMC, wie auch die komplexen und ungewohnten IFR-Verfahren nach Bozen-Bolzano (LIPB) in unkontrolliertem Luftraum mit den sich zwangsweise anschließenden Wechselverfahren und visuellen Circling-to-Lands und IFR-Abflugverfahren in unkontrolliertem und kontrolliertem Luftraum. Sicher auch Verfahren, die die Aufmerksamkeit von „alten Hasen" uneingeschränkt fordern.

Wir danken auch besonders Herwart Goldbach von der Deutschen Flugsicherung für seine interessanten und stets aktuellen Vorträge zum Thema FIS und Unfallverhütung.

Treue Begleiter waren auch Markus Marth von Jeppesen und Jan-Peter Fischer von Cirrus Deutschland. Ihre Produkte konnte man in der Praxis unter fachkundiger Anleitung ausgiebig testen und ausprobieren. Auch Ihnen unser aufrichtiger Dank.

Der Geist der Fliegerfamilie war allerorts spür- und erlebbar.

Viel diskutierte Punkte waren in Eggenfelden das Format und die Dauer unseres Camps in EDME. Nachdem wir uns im vergangenen Jahr auf ein Kurzformat von nur vier Tagen, wie auf den anderen Camps üblich, beschränkt hatten, dauerte unser diesjähriges „Lager" eine gute Woche, also inklusive der beiden Wochenenden. Durch den Wegfall der verbindlichen themenbezogenen Theoriebriefings, wie auch des sonst üblichen umfangreichen Rahmenprogramms, blieb viel Zeit und Raum für ausführliche, individuelle Briefings in kleinem, fast privatem Rahmen.

Selbstverständlich wurden unsere „Neulinge", die zum ersten Mal teilnahmen, individuell auf den allgemeinen Sachstand gebracht. Vorteilhaft erweist sich auch das Versenden der Trainingsprogramme als PDF schon bei Buchung der diversen Programme, zeitlich

weit vorab des eigentlichen Camps zum Selbststudium zu Hause – in aller Ruhe und ohne Hast.
So fand sich ein ziemlich breiter Konsens für das Format von einer ganzen Woche inklusive beider Wochenenden. Ebenso wurde der Zeitpunkt des Abschlussabends bereits am Freitag begrüßt, zu meiner persönlichen Überraschung. So wurde einhellig die Möglichkeit begrüßt, am Samstag oder Sonntag abzureisen, ohne den traditionellen Abschlussabend zu verpassen.
Unser Abschlussabend fand traditionell im „Unterwirt" im Stadtteil Gern statt und alte „Eggenfeldener" werden sich nicht über das Menü wundern müssen: Flugente mit Kartoffel- oder Semmelknödeln und Blaukraut, zusammen mit (meist) einem zünftigen „Hellen".
So war die einhellige Meinung unter den Teilnehmern, daß es sich auch dieses Mal um eine gelungene und vor allem harmonische Veranstaltung handelte. Mein Kollege, Otto Stein, der dieses Camp vor fast 40 Jahren „aus der Taufe gehoben" hat war wie ich selbst der Meinung, daß das gegebene Format im nächsten Jahr genauso in Form, Ort und Inhalt beibehalten werden sollte.
Otto Stein gilt neben all den anderen „unsichtbaren" Helfern im Hintergrund, wie der Geschäftsstelle, den Flugplatzbetreibern, der Gastronomie und allen anderen mein und unser besonderer Dank. Ohne Otto Stein wäre dieses Camp nicht das, was es geworden ist, und wie wir alle sehen konnten, immer noch ist.
Allen Beteiligten mein allerherzlichster Dank.
Otto Stein und ich, als die beiden verantwortlichen Ausbildungsleiter, würden uns insbesondere über möglichst detailliertes Feedback zu unseren Veranstaltungen freuen, insbesondere zu Teilen, die wir vielleicht noch nicht im Angebot haben.
Unser Fundus an qualifizierten Ausbildern, Inhalten und Veranstaltungsorten ist wirklich sehr groß.
So bitten wir – ausdrücklich – um Feedback, Kritik und natürlich auch Lob.
Danke Ihnen/Euch vorab. Glückliche Gesichter und zufriedene Teilnehmer sind unser eigentlicher Ansporn. Sicherheit soll und kann Spaß machen – nur so wird sie angenommen und Fortbildung zum erfüllenden Ereignis.
Voller Dank blicken wir auf ein weiteres unfallfreies Trainingscamp zurück, an dessen Ende sich Otto Stein und ich zuzwinkern und sagen: „Haben wir es auch diesmal ohne Schrammen geschafft – inklusive des Nachtfluges".
Dies ist und bleibt wie immer unsere größte Sorge.
Ich grüße Sie/Euch ganz herzlich und freue mich auf ein baldiges Wiedersehen.

*Thomas Neuland*
*Ausbildungsleiter und AOPA-Germany Vizepräsident*

Foto: © AOPA-Germany

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

# Noch Plätze frei: 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.

# 10. Tag der AOPA-Vereine am 26. November 2016

Foto: © AOPA-Germany

Einmal im Jahr treffen sich die Mitgliedsvereine der AOPA-Germany zum „Tag der AOPA Vereine". Es werden Themen der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert, die speziell für Vereine interessant und relevant sind. Zum 10. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

**Wo:** Flugplatz Egelsbach
**Wann:** Samstag, den 26.11.2016
**Zeit:** 10:00 – 17:00 Uhr

Geplante Themen sind u. a.:

- Neue Entwicklungen der EASA mit Auswirkungen für Vereine"
- Luftfahrthindernisse / Windkraftanlagen
- Das Wesen von Vereins- und Flugzeugversicherungen
- Vorbereitung einer Vereinsjahreszielplanung 2017

Der genaue Tagesablauf sowie das endgültige Programm gehen allen Teilnehmern rechtzeitig nach Anmeldung zu.

**Ihr Verein ist AOPA-Mitglied und Sie haben Interesse an einer Teilnahme?**
Dann melden Sie sich per E-Mail (info@aopa.de) mit Angabe der teilnehmenden Personen bis zum 30.10.2016 an. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

# Rückblick auf das 6. AOPA-Flugsicherheitstraining auf dem Militärplatz in Fritzlar vom 13. – 17. April 2016

Die 6. Auflage unseres Flugsicherheitstrainings in Fritzlar war für unsere Pilotinnen und Piloten ein besonderer Leckerbissen. Wir hatten vorwiegend IFR-Wetter und konnten Schlechtwetterübungen bis „zum Umfallen" trainieren. Es kam wirklich jeder auf seine Kosten. Die Radar- und Tower-Crew hat uns sicher und professionell geführt. Dafür unseren herzlichen Dank! Die Kooperation zwischen den Militärs und AOPA war perfekt.
Am Abschlussabend im Offizierskasino waren alle in der fröhlichen Runde dabei. Gemeinsam haben wir auch wieder für das Jahr 2017, vorausichtlich im April, ein weiteres Training geplant. Den genauen Termin geben wir rechtzeitig bekannt.

*Otto Stein*
*Ausbildungsleiter der AOPA Germany*

Foto: © Otto Stein

*Flugplatz Fritzlar*

# AOPA-Jahreshauptversammlung am 24. September

Am 24. September fand in den Räumen der Egelsbacher Geschäftsstelle die diesjährige Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany statt. Schwerpunkte der Veranstaltung waren die Vorstellung der Themen der Verbandsarbeit der letzten 12 Monate im Rahmen des Geschäftsberichts des Präsidenten, der Finanzbericht des Schatzmeisters und die Präsentation des geplanten Bauvorhabens. Die Entlastung des Vorstandes erfolgte einstimmig. Auf Grund des wunderbaren Spätsommerwetters und nicht anstehender Wahlen war die Anzahl der Teilnehmer mit 15 Mitgliedern sehr gering, dadurch ergab sich aber auch die Möglichkeit zu vielen direkten Gesprächen. Im nächsten Jahr erwarten wir dann im neuen Gebäude und mit einem Rahmenprogramm wieder eine größere Zahl von Teilnehmern. Das ausführliche Protokoll der Jahreshauptversammlung wird demnächst im Mitgliederbereich der AOPA-Website www.aopa.de veröffentlicht.

# Verlängerungsprüfung LVL 5 Englisch am 10.11.2016

Foto: © Roman Motizov – Fotolia.com

Im November bieten wir nochmals einen Termin für Verlängerungsprüfungen Englisch LVL 5 in unserer Geschäftsstelle in Egelsbach an.

**Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.**

Die Kosten betragen EUR 40,- für Mitglieder und EUR 85,- für Nichtmitglieder und sind vor Ort in bar an den Sprachprüfer zu entrichten.

Die Beträge enthalten die Mehrwertsteuer. Bitte bringen Sie zur Veranstaltung Ihre Pilotenlizenz mit.
Falls Sie eine Verlängerungsprüfung für LVL 4 benötigen, finden Sie hier eine Liste von DAeC Sprachprüfern (Shortlink: http://bit.ly/1ZQ4uFo, sortiert nach PLZ), viele dieser Prüfer bieten gemäß einer Empfehlung von DAeC und AOPA Rabatte für die Mitglieder dieser Verbände an. Weitere Sprachprüfer finden Sie auf der Webseite des LBA (http://bit.ly/1nvTrpo).
Weitere Informationen zum Thema finden Sie hier http://bit.ly/1tk7F7n.

**Termine:**
Donnerstag, 10.11.2016 – 14:00 Uhr

Ein Anmeldeformular finden Sie in unserer Rubrik Termine auf www.aopa.de.

# Widerspruch gegen Beitragsbescheide nach TKG/EMVG

Die AOPA-Germany empfiehlt ihren Mitgliedern gegen die Beitragsbescheide der Bundesnetzagentur nach TKG und EMVG für die Jahre 2012, 2013 und 2014 Widerspruch einzulegen.

**Die schriftliche Bestätigung über die Ruhensvereinbarung liegt uns vor.**

Das Ruhen der Widerspruchsverfahren gilt so lange das laufende Verfahren für die Jahre 2003/2004 – welches am 24.06.2015 zur weiteren Sachaufklärung vom Bundesverwaltungsgericht an das OVG Münster zurückverwiesen wurde – nicht abgeschlossen ist.

Die Ruhensvereinbarung bezieht sich nicht auf solche Widersprüche, die im Einzelfall als unzulässig zurückzuweisen wären (bspw. wegen Verfristung oder Verletzung von Formvorschriften) oder ein Widerspruchsführer weitergehende Anträge stellt oder eine Entscheidung verlangt.

Unseren **Musterwiderspruch**, den sie von unserer Website www.aopa.de herunterladen können, sollten Sie also lediglich um die dort erbetenen Angaben ergänzen.

Sofern Sie einen Beitragsbescheid erhalten haben und sich gegen diesen zur Wehr setzen wollen, müssen Sie gegen diesen Bescheid **innerhalb der Frist von 1 Monat ab Erhalt des Bescheides** (im Zweifel nehmen Sie bitte das Datum des Bescheides) Widerspruch einlegen. Die Frist zur Zahlung der Beiträge und die Widerspruchsfrist sind nicht identisch!

**Bitte beachten Sie unbedingt:** Bei Überschreitung der Widerspruchsfrist von 1 Monat wird der Bescheid rechtskräftig und der Widerspruch unzulässig. Achten Sie unbedingt auf die Rechtsbehelfsbelehrung in Ihrem Widerspruchsbescheid! Darin steht auch, an welchen Adressat der Widerspruch zu richten ist.

Wir empfehlen zur Nachweisführung ein Fax mit Sendeprotokoll. Bewahren Sie bitte den Widerspruch zusammen mit dem Sendeprotokoll gut auf.

**Der Widerspruch entfaltet keine sog. aufschiebende Wirkung. Das heißt, dass der festgesetzte Beitrag dennoch zu bezahlen ist. Bei der Anweisung der Zahlung ist also unbedingt im Verwendungszweck anzugeben, dass die Zahlung unter dem Vorbehalt einer rechtlichen Prüfung erfolgt.**

Auf eingelegte zulässige Widersprüche erhält der Widerspruchsführer eine Eingangsbestätigung der Bundesnetzagentur. Im Rahmen der Ruhensvereinbarung legen wir in Absprache mit der Bundesnetzagentur – auch im Hinblick auf die noch zu erwartende Verfahrensdauer von mehreren Jahren – unseren Mitgliedern nahe, nach Erhalt der Eingangsbestätigung keine weitere Korrespondenz zu führen oder Sachstandsfragen zu stellen.

**Wichtiger Hinweis:**

Bescheide über Zuteilungen von Frequenzen sind durch das Verfahren nicht betroffen. Gegen derartige Bescheide laufen keine Musterverfahren!

# Kein Handfeuerlöscher für ELA1 Flugzeuge und Motorsegler: Klarstellung des BMVI im Rahmen der OPS-NCO-Vorschriften

Die deutsche Übersetzung zum Thema Handfeuerlöscher ist sprachlich leider unsauber, was bei einigen Piloten zu Verunsicherung führte.

Der englische Text diesbezüglich ist eindeutig und lautet:

„NCO.IDE.A.160: Hand fire extinguishers

*a) Aeroplanes, except touring motor gliders (TMG) and ELA1 aeroplanes, shall be equipped with at least one hand fire extinguisher:"*

In der deutschen Fassung heißt es hingegen:

„NCO.IDE.A.160 Handfeuerlöscher

*a) Flugzeuge außer Reisemotorseglern (Touring Motor Gliders, TMG) und ELA1-Flugzeuge(n) müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein."*

Die Auswirkung ist die, dass sich in Deutschland hartnäckig die Interpretation hielt, dass die ELA1-Flugzeuge nicht wie Reisemotorsegler zu den Ausnahmen von der Ausstattungspflicht gezählt werden.

Es macht im Ergebnis natürlich keinen Sinn von der Kategorie „Flugzeuge" die TMGs auszunehmen und dann die ELA1-Flugzeuge wieder hinzuzuzählen. Schließlich sind diese in der Definition von „Flugzeuge/Aeroplanes" bereits enthalten.

Dies betrifft übrigens nicht nur NCO.IDE.A.160, sondern auch SPO.IDE.A.180. Ein Blick in letztere Vorschrift stützt diese Auslegung im Übrigen, da es dort heißt:

„Flugzeuge, ausgenommen Reisemotorsegler (Touring Motor Gliders, TMG) und ELA1-Flugzeuge, müssen mit mindestens einem Handfeuerlöscher ausgerüstet sein:"

Hierbei ist auf die Kommasetzung zu achten. Diese Kommas fehlen in NCO.IDE.A.160 leider und lassen daher die andere Interpretation zu.

Das BMVI hat unsere Auffassung dahingehend bestätigt und beim LBA eine redaktionelle Korrektur beim Übersetzungsdienst für die nächste Überarbeitung der VO (EU) 965/2012 vormerken lassen. Es sind also somit folglich ELA1-Flugzeuge und Reisemotorsegler (TMG) von der Handfeuerlöscher-Pflicht befreit.

# Kein Kunstflug an Wochenendnachmittagen und während der Mittagspause: Klageschrift wird in den nächsten Tagen eingereicht

Mit dem AIC VFR 04/16, das am 9. Juni von der DFS veröffentlicht wurde, soll dem Motorkunstflug in Deutschland mittels deutlich verkürzter Nutzungszeiten im kontrollierten Luftraum ein schwerer Schlag versetzt werden. Die Rechtsanwälte der AOPA unter Führung unseres Vizepräsidenten Jochen Hägele haben sich der Sache angenommen und werden in den nächsten Tagen die Klageschrift für eine betroffene Flugschule einreichen. Wir halten Sie auch über unsere Internetseite über den Fortschritt informiert.

# OSZE-Konferenz bringt Sperrgebiet über Hamburg mit sich

Leider kennen wir das schon: Sobald hochrangiger Besuch nach Deutschland kommt, wird der Luftraum weiträumig abgesperrt. Das war so bei den Besuchen der US-Präsidenten, der Päpste und bei G7/G8 Gipfeln. Und es wird wieder so kommen: Am 8. und 9. Dezember 2016 wieder ein riesiges Luftsperrgebiet mit einem Radius von 30 NM errichtet, und zwar für das Ministerratstreffen der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) in Hamburg. Sichtflugverkehr wird unterhalb von FL100 nicht erlaubt sein. Zuwiderhandlungen werden strafrechtlich verfolgt. Details sind der NfL 1-828-16 und bis dahin veröffentlichten NOTAMs zu entnehmen. Am besten ist, man plant für diese Tage schon heute Flugausfall wegen schlechten Wetters ein. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass Widerstand gegen diese Maßnahmen keine Aussicht auf Erfolg hat. Zu tief sitzen in heutiger Zeit bei den Sicherheitsorganen die Ängste vor Terroranschlägen.

Anzeige

PHENOM® 100 EV BY EMBRAER | PHENOM® 300 BY EMBRAER | LEGACY® 450 BY EMBRAER | LEGACY® 500 BY EMBRAER | LEGACY® 600 BY EMBRAER | LEGACY® 650 BY EMBRAER | Lineage® 1000E BY EMBRAER

DIE PHENOM 100 EV -
Die Evolution im Entry-Jet-Bereich

EMBRAER Executive Jets
Pana Poulios
+49 172 851 9999
www.embraerexecutivejets.com

AAS ATLAS AIR SERVICE AG
Thomas Frank
+43 664 1 450650
www.atlas-air-service.com

# Eigenverantwortung des Piloten

## Flugzeugausrüstung: Mit den neuen EU-Flugbetriebsregeln vereinfacht sich die für IFR erforderliche Avionik. Die deutschen Gesetze sind noch nicht angepasst

Dass sich noch längst nicht alle Piloten mit den seit 25. August geltenden europäischen Flugbetriebsvorschriften (siehe auch das Booklet in *fliegermagazin #7*.2016) vertraut gemacht haben, ist angesichts der Flut neuer Regeln nachvollziehbar. Auch wir in der AOPA lernen noch ständig dazu. Vollkommen unverständlich ist allerdings, dass die deutschen Luftfahrtbehörden die Einführung neuer und recht komplexer Regeln wieder einmal zu verschlafen scheinen, obwohl nun wiederum die geltenden deutschen Vorschriften zum Teil in direktem Widerspruch zu den geltenden europäischen stehen. Das kennen wir schon von der Einführung der SERA Regeln Ende 2014: Ein Jahr lang gab es zwei verschiedene Definitionen von »Nacht« im luftrechtlichen Sinn: eine deutsche und eine europäische – bis schließlich die LuftVO angepasst wurde. Für juristische Laien ist es kaum möglich, hier den Überblick zu behalten, welches Regelwerk gilt. Der Grundsatz »Europa-Recht bricht deutsches Recht« ist bei so einfachen Sachverhalten wie der Nacht-Definition noch gut anzuwenden – bei komplexen Themen dagegen ist die Rechtsunsicherheit enorm.

Ein gutes Beispiel ist die Ausrüstung der Flugzeuge – und es ist ein Beispiel, bei dem es für Vereine, Vercharterer und private Eigner um richtig viel Geld geht: Welche Vorschriften gelten, kann etwa die Kosten für den Umbau einer schlichten Cessna 172 zu einem IFR-tauglichen Flugzeug um viele tausend Euro beeinflussen. Welche Funk- und Navigationsausrüstung mitgeführt werden muss, war bislang in der Flugsicherungsausrüstungsverordnung (FSAV) und der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) geregelt. Jetzt aber gibt es in den EU-Verordnungen 965/2012 und 800/2013 im Teil NCO, der den nichtkommerziellen Betrieb von nicht-komplexen Flugzeugen betrifft, den Teilabschnitt D mit der Überschrift »Instrumente, Daten und Ausrüstungen«, der in den Zuständigkeitsbereich der FSAV und der LuftBO eingreift und sie damit ungültig werden lässt.

Müssen wir nun wieder ein Jahr lang darauf warten, dass die FSAV – wie zuvor bereits weite Teile der LuftBO – angepasst wird? Warum kann die Vorschrift nicht einfach und für alle verständlich zurückgezogen werden?

Durch die neuen europäischen Vorschriften ergeben sich erhebliche Erleichterungen gerade beim IFR-Betrieb von Flugzeugen. Sie überlassen dem Betreiber des Flugzeugs sehr viel größere Wahlmöglichkeiten, was die Ausrüstung betrifft – und geben ihm dadurch mehr Verantwortung.

So ist etwa die Anforderung des §32 LuftBO nach einem Autopiloten für IFR-Flüge mit nur einem Piloten durch die EU-Vorschriften gekippt, auch wenn ein IFR-Flug ohne Autopilot bei schwierigem Wetter sehr anspruchsvoll sein kann. In der FSAV wird sehr detailliert dargestellt, welche Zusammensetzung von Funkgeräten, VOR- und ILS-Empfängern, DME, ADF und GPS notwendig für IFR-zugelassene Luftfahrzeuge sind. Die neuen Gesetze gehen in dieser Hinsicht gar nicht mehr ins Detail. Sie verlangen nur, dass der Flug mit der jeweiligen Ausrüstung auch bei Ausfall eines Ausrüstungsteils sicher durchgeführt werden kann. Man darf und muss sich also selbst Gedanken über die Redundanz machen.

Ein Beispiel, das gerade vor dem Hintergrund der kommenden Pflicht für 8,33-kHz-Funkgeräte höchste Relevanz hat: Zwei Sprechfunkgeräte werden von den jetzt geltenden EU-Regeln nicht verlangt. Noch ein Beispiel: Die EU-Gesetze verlangen für Anflüge eine Ausrüstung, die das Flugzeug bis zu einem Punkt führt, von dem aus eine Sichtlandung möglich ist.

Das kann ein ILS-Empfänger sein – oder ein GPS. Ist das Wetter unterhalb der Minima für einen GPS-Anflug, kann mit einem Flugzeug ohne ILS-Empfänger eben nicht geflogen werden. Aber von einer Pflicht zu zwei ILS-Empfängern ist keine Rede mehr.

Ein Flugzeug benötigt natürlich weiterhin eine IFR-Mindestausrüstung. Dennoch könnte man, anders als bisher, einen IFR-Flug mit einer Avionik bestehend zum Beispiel aus jeweils einem IFR-GPS, VOR-Empfänger, Transponder und 8,33-kHz-Funkgerät legal durchführen. Autopilot, zweites Funkgerät, zweiter Höhenmesser, ILS und DME sind nicht mehr vorgeschrieben.

Natürlich ist man ohne ILS und DME eingeschränkt, aber es sind viele legale Gerätekonstellationen möglich. Da in Deutschland alle ILS-Anflüge ein DME verlangen, ist es übrigens sehr bedauerlich, dass sich die EASA nicht dazu durchringen konnte, ein GPS als DME-Ersatz zu akzeptieren – obwohl dies etwa in den USA seit langem ohne Probleme praktiziert wird.

Wir hoffen, dass die deutsche Luftfahrtverwaltung sich schnell in deutlichen Veröffentlichungen an ihre Kunden wendet, um Unklarheiten zu beseitigen, so wie dies in anderen europäischen Staaten bereits geschehen ist. Ebenso hoffen wir, dass Vorschriften, die hinfällig und widersprüchlich sind, zügig aus dem deutschen Regelwerk gestrichen werden.

*Dr. Michael Erb*

# BAF und die Strafen für Luftraumvergehen: Bitte melden Sie sich

Im Editorial dieses AOPA-Letters haben wir auf das Thema aufmerksam gemacht: Bei uns häufen sich die Meldungen über ungerecht hohe Strafen des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) bei Luftraumvergehen. Um uns einen besseren Überblick verschaffen zu können, bitten wir alle diejenigen, die schon einmal vom BAF bestraft worden sind, sich bei uns zu melden. Wichtig wäre es für uns zu erfahren, wie hoch die Strafe ausgefallen ist und für welches Vergehen sie ausgesprochen wurde, um auf einer fundierten Basis argumentieren zu können. Selbstverständlich sicheren wir eine anonyme Behandlung zu. Richten Sie Ihre Antwort bitte direkt an unseren Geschäftsführer unter der Emailadresse erb@aopa.de. Auch der Deutsche Ultraleichtflugverband (DULV) wird unter seinen Mitgliedern eine Umfrage zum gleichen Thema starten.

# EASA – Neues Anhörungsverfahren zu AFIS mit dem Titel „Requirements for air traffic services“

Die EASA haben wir in der letzten Zeit oft gelobt, ob wir über das neueste Gesetzgebungsvorhaben mit dem Titel NPA 2016-09a glücklich sein sollen, das wissen wir noch nicht. Denn die EASA will nach der Flugsicherung jetzt auch den Fluginformationsdienst standardisieren, und zu diesem Fluginformationsdienst zählen nach Lesart der Brüsseler und Kölner Administratoren auch die Aerodrome Flight Information Services (AFIS), wie wir sie etwa von den unkontrollierten IFR-Flugplätzen in Deutschland kennen.

Aber zuerst zum Positiven: Die EASA will in Europa auch flächendeckend die Anwendung von sog. UNICOM-Frequenzen an den unkontrollierten VFR-Flugplätzen einführen, die keiner weiteren europäischen Kontrolle unterliegen, solange dies der zuständige Mitgliedsstaat nicht will.

Aber jetzt zum Negativen: Alle unkontrollierten europäischen Flugplätze, die auch nach IFR-Flugbetrieb anbieten wollen, sollen nach den Vorstellungen der EASA hierfür zukünftig bestimmte europaweit einheitliche Standards erfüllen und Managementsysteme einführen, was nach Meinung der betroffenen Flugplätze zu deutlichen Mehrkosten führen wird. Zwar sind die geäußerten Sicherheitsbedenken der EASA eher abstrakt und beruhen nicht auf tatsächlichen Vorfällen, zudem müssen auch keine Vorgaben der ICAO zum Thema AFIS eingehalten werden, trotzdem wünscht man sich einheitliche Standards. Wir sind von diesem Konzept nicht überzeugt und bevorzugen die in der NPA angebotene Variante „0/Do Nothing“. Die AOPA wird ihre Antwort eng mit dem Verband der europäischen Regionalflugplätze ERAC abstimmen. Wer sich diese NPA 2016-09a ansehen und ggf. auch kommentieren will, der findet sie auf der Website der EASA. Die Kommentierungsfrist läuft bis zum 16. Januar 2017.

Anzeige

# SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
**Hrs.aopa.de**

**HRS ist Europas führendes Hotelportal:**

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

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

HRS
Das Hotelportal

AOPA GERMANY

# SAFETY LETTER

© AOPA-Germany

# PINCH-HITTER

Nr. 27, Oktober 2016

**Haben Sie sich als Pilot schon einmal Gedanken darüber gemacht, was passiert, wenn Sie aus irgendeinem Grund nicht mehr in der Lage sind, Ihr Flugzeug zu führen und nun Ihr Mitflieger auf dem rechten Sitz das Flugzeug übernehmen muss, um sein und Ihr Leben zu retten?**

**In einer solchen akuten Notlage, wenn der Pilot ausfällt, wäre es schon gut, ja lebenswichtig, wenn der nicht-fliegende Partner oder Freund den Funk bedienen könnte und fliegerische Grundkenntnisse hätte, um das Flugzeug zu einem Flugplatz zu fliegen und dort zu landen.**

**Das AOPA „Pinch-Hitter"-Training vermittelt Mitfliegern solche Fertigkeiten und Grundkenntnisse für den Notfall. Vielleicht sprechen Sie mal mit Ihrem Mitflieger, ob er oder sie einen entsprechenden Lehrgang besuchen möchte. Zeigen Sie ihm diesen AOPA-Safety Letter, damit er weiß, ob das was für ihn ist.**

## DAS TRAINING

Was heißt eigentlich „Pinch-Hitter"? Das englische Verb „to pinch-hit" bedeutet, etwas für jemanden zu tun, der selbst nicht mehr in der Lage ist, es selbst zu tun. Beim Baseball wird der Reservespieler als „Pinch-Hitter" bezeichnet. Und darum geht es im übertragenen Sinn auch beim „Pinch-Hitter"-Training in der Luftfahrt. Es sollen hier einem Nicht-Piloten Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt werden, die ihn oder sie befähigen, die Führung eines Flugzeuges im Notfall zu übernehmen und es so sicher wie nur irgend möglich zu einem Flugplatz zu fliegen und dort zu landen.

Das Training dauert nur wenige Stunden und ist in einzelne, gut verständliche Lernschritte unterteilt, in denen die durchzuführenden Maßnahmen vom Zeitpunkt des Übernehmens der Steuerung bis hin zur Landung behandelt werden. Sicherlich ist den oft Mitfliegenden das Fliegen an sich nicht fremd, nur sind sie bislang eben nur Mitflieger ohne Funktionen gewesen, also reiner Fluggast. Vielleicht haben sie schon einmal dem Piloten auf die Finger geschaut und die Funktionsabläufe mit etwas Interesse verfolgt und wissen schon, wie man den Funk bedient und welche Wirkungen Ruderausschläge und Änderungen der Triebwerksleistung hervorrufen.

Viele Frauen und Männer in den USA, wo der Pinch-Hitter „erfunden" wurde, aber auch viele Mitflieger in Deutschland haben dieses Training schon absolviert, und die Reaktionen sind fast ausschließlich positiv. Neben dem reinen Sicherheitsaspekt ist sicherlich

auch die Erkenntnis, dass Fliegen einen Riesenspaß machen kann, einer der Gründe für die enthusiastische Zustimmung. Hier sind keine Superfrauen oder Supermänner am Werk. Es sind überwiegend Frauen fliegender Ehemänner oder solche, die eben einmal ausprobieren wollen, was sich hinter der Fassade der Fliegerei so alles verbirgt. Aber auch die Erkenntnis, dass man mit dem erworbenen Wissen ein viel besserer „Copilot" oder „Navigator" sein kann, mag für viele Motivation sein.

Das „Pinch-Hitter"-Training bietet einen wertvollen Dienst in Bezug auf die Sicherheit. Es kommt zum Glück nur selten vor, dass ein Pilot während des Fluges völlig ausfällt. Es kann aber auch Situationen geben, in denen es zu extremen Störungen im Fluge kommt. Wenn dann ein Mitflieger an der Seite des Piloten ist, der helfen kann, so ist das ein gehöriger Gewinn an Sicherheit.

Nach Abschluss des Trainings wird man in der Lage sein, kritischen Situationen ohne Panik zu begegnen, und damit alle Voraussetzungen erfüllen, eine solche Situation nicht in einer Katastrophe enden zu lassen. Darüber hinaus erhält für viele Teilnehmer eines solchen Trainings das Fliegen einen ganz neuen Stellenwert. Wo man bisher eine reine Statistenrolle innehatte, kann man nun aktiv am Geschehen teilhaben, sei es während des Fluges oder bei der Flugvorbereitung.

Der „Pinch-Hitter"-Lehrgang ist natürlich keine Ausbildung zu einem Piloten. Insgesamt besteht der Lehrgang aus etwa vier bis fünf theoretischen Unterrichtsstunden und etwa gleichvielen Flugstunden.

## THEORIEUNTERRICHT

Wie bei dem Erwerb eines Autoführescheins, so gehört auch beim Erwerb einer Pilotenlizenz dazu, dass man eine Reihe von theoretischen Grundkenntnissen benötigt. Für das „Pinch-Hitter"-Training ist diese Theorie auf das Wesentliche beschränkt. Die theoretischen Kenntnisse helfen, in der Notlage die richtigen Entscheidungen zu treffen.

In den Theoriestunden werden die nachfolgenden Themen besprochen.

### Wie fliegt man ein Flugzeug?

Wenn man schon in der Theorie weiß, wie ein Flugzeug fliegt und gesteuert wird, dann wird es in der Praxis sehr viel einfacher, die richtigen Steuerbewegungen durchzuführen.

- Funktion und Bedienung der Ruder (Höhen-, Seiten-, Querruder) um die drei Achsen des Flugzeuges
- Funktion und Anwendung der Trimmung
- Leistungsänderungen des Triebwerks und deren Auswirkung auf das Flugverhalten des Flugzeuges
- Verhalten des Flugzeuges bei Steig- und Sinkflug
- Zusammenhang von Fluglage und Triebwerksleistung

*Auf zum Start zum „Pinch-Hitter"-Training*

*Die „klassische" Cockpit-Instrumentierung eines einmotorigen Flugzeuges.*

### Cockpitinstrumente

Es gibt viele Instrumente im Cockpit, aber für die Führung des Flugzeuges im Notfall sind Kompass bzw. Kurskreisel (Richtung), Fahrtmesser (Geschwindigkeit), Höhenmesser (Flughöhe) und Drehzahlmesser (Triebwerksleistung) die wichtigsten.

- Magnetkompass und Kurskreisel, Himmelsrichtungen und Kompassrose, Erfliegen von Kursen, Eindrehen auf vorbestimmte Steuerkurse
- Finden des kürzesten Kurvenweges, Rechts- und Linkskurven zu neuen Steuerkursen
- Fahrtmesser, Anzeigewerte, Farbmarkierungen auf dem Fahrtmesser und deren Bedeutung
- Höhenmesser, Anzeigenwerte des großen und kleinen Zeigers, Einstellen von Luftdruckwerten am Höhenmesser
- Drehzahlmesser und Ladedruckanzeige, Aufgabe und Beziehung zur Leistungsbestimmung des Triebwerks
- Künstlicher Horizont, Aufbau und Funktion

### Fluglagen

Die Einhaltung der richtigen Fluglage im Geradeaus- und Kurvenflug ist die Voraussetzung für einen sicheren Flug.

- Horizontaler Geradeausflug und die Bestimmung der Fluglage mittels der Tragflügel, der Flugzeugnase und des Horizontes
- Kurven mit geringer Querneigung
- Flugverhalten und Bestimmen der Fluglage
- Änderungen der Fluglage durch Trimmung

### Luftfahrtkarte

Die gebräuchlichste Karte ist die Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000, aber in zunehmendem Maße auch elektronische bzw. digitale Karten. Auf jeden Fall sollte man in der Lage sein, zu erkennen, wo man sich mit dem Flugzeug in Bezug auf eine Karte befindet.

- Aufbau einer Karte, Geografie und Kartenmerkmale, Flugplatzsymbole, Darstellung von Funknavigationsanlagen
- Himmelsrichtungen auf der Karte, Festlegung von Kursen
- Einzeichnen von Kursen in die Karte
- Erkennen von Bodenzielen in der Natur und auf der Karte

### Sprechfunkverkehr

In einem Notfall muss man in der Lage sein, das Sprechfunkgerät zu bedienen und Unterstützung anzufordern.

- Aufbau und Bedienung der Sprechfunkanlage und des Mikrofons
- Einstellen von Frequenzen, Notfrequenz, Flugsicherungsfrequenzen

- Auffinden von Frequenzen aus der Luftfahrtkarte
- Aufnahme der Sprechfunkverbindung und Erklären der Notlage
- Aufnehmen und Umsetzen von über Funk erhaltenen Informationen
- Verhalten, wenn nach Wechsel der Frequenz eine Sprechfunkverbindung nicht zustande kommt

### Platzrunde

Mit dem Einflug in die Platzrunde des Flugplatzes wird das Flugzeug für die Landung vorbereitet.

- Einhaltung der Platzrundenhöhe unter Verwendung von QNH und Platzhöhe
- Einfliegen in die Platzrunde unter Beachtung der Landerichtung und seitlichem Abstand zur Landebahn
- Platzrundensegmente, Gegen-, Quer-, Endanflug
- Landebahnrichtung und Steuerkurs
- Sprechfunkverkehr in der Platzrunde, Führung in der Platzrunde und mögliches Heruntersprechen im Endanflug durch eine Bodenstelle oder ein anderes Luftfahrzeug
- Handhabung des Flugzeuges in der Platzrunde, Einteilen des Landeanflugs auf den Anflug und die Landung

### Anflug

Die Einhaltung der richtigen Geschwindigkeit und der richtigen Sinkrate sind die wichtigsten Voraussetzungen für eine sichere Landung.

- Reduzieren der Fluggeschwindigkeit in der Platzrunde, Setzen der Landeklappen, Ausfahren des Fahrwerks, Trimmen des Flugzeuges, Beachten der Fahrtmesseranzeige, Bedienung der Vergaservorwärmung
- Eindrehen in den Queranflug, Beachten der Querneigung, Bestimmen des Zeitpunktes zum Eindrehen
- Einleiten des Sinkfluges unter Beachtung einer möglichst kleinen Sinkrate
- Eindrehen in den Endanflug, Wählen des richtigen Eindrehpunktes
- Zuordnung und Funktion der Bedienorgane in der Endanflugphase (Höhenruder, Fluggeschwindigkeit, Triebwerkleistung), Einhalten des richtigen Gleitweges, Einfluss von Seitenwind
- Höhe über der Landebahn, Abfangen über der Landebahn, Zusammenspiel von Abfangvorgang und Leistungsreduzierung, Ausrichtung des Flugzeuges mit der Landebahn, Einsatz der Bremsen nach der Landung
- Rollen nach der Landung, Steuern des Flugzeuges am Boden, Abstellen des Triebwerkes

*Man sollte das „Pinch-Hitter"-Training möglichst auf einem Flugzeug machen, das dem Flugzeug entspricht, mit dem man meist mitfliegt. Das kann ein Tiefdecker sein (die Tragflächen befinden sich unten am Rumpf), wie hier die Piper PA28…*

### Peilungen

Zum Auffinden eines Flugplatzes kann man sich in vielen Fällen „anpeilen“ lassen und erhält so die Richtung zum Flugplatz mitgeteilt.

- Erklärung der Peilbegriffe
- Ausrüstung von Flugplätzen mit Peiler
- Anfliegen eines Flugplatzes mittels Peilung

### Satelliten- und Funknavigation

Ist man bei der Navigation auf sich alleine gestellt, so kann man sich am einfachsten mit der Hilfe von GPS-Geräten und auch mit Funknavigationsanlagen orientieren, z. B. mit dem VOR.

- Navigation mit GPS
- Beschreibung des bordseitigen GPS-Navigationssystems und deren Bedienung
- Eingeben des Flugplatznamens bzw. der Flugplatzkennung
- Navigation Direct To
- Auffinden von Funknavigationsanlagen auf der Karte, deren Namen und Frequenz
- Beschreibung der bordseitigen VOR-Empfangsanlage und deren Bedienung
- Einschalten der Anlage, Frequenzwahl, Abhören der Kennung, Einwählen des entsprechenden Radials, Beachtung der Anzeige TO/FROM und Bedeutung in Bezug auf die Position des Flugzeuges
- Fliegen auf dem Radial, TO/FROM-Anzeige, Einstellen des neuen Radials, Überfliegen der Station und Auffinden des neuen Radials
- Abhören von ATIS-Meldungen auf den VOR Stationen an Verkehrsflughäfen

## FLUGSTUNDEN

Je nach Bedarf werden für ein „Pinch-Hitter“-Training 4 bis 5 Flugstunden veranschlagt. Ob diese Flugstunden nun jeweils zu je einer Stunde genommen werden oder in kleinere Einheiten unterteilt werden, hängt nicht zuletzt auch von der Aufnahmefähigkeit des Schülers ab. Auf jeden Fall muss am Ende der fliegerischen Notfallausbildung stehen, dass der Schüler ein Flugzeug zum nächsten Flugplatz fliegen und dort sicher landen kann.

Übrigens, zu jeder Flugeinheit gehört eine ausführliche Vorbesprechung mit dem Lehrer, und natürlich ebenso eine ausführliche Nachbesprechung nach dem Flug.

Nachfolgend werden anhand von 4 Flugstunden die wesentlichen Ausbildungsinhalte (Auszüge aus dem AOPA „Pinch-Hitter“-Lehrgang) des fliegerischen Notfalltrainings dargestellt.

*…oder ein Hochdecker (die Tragflächen befinden sich oben auf dem Rumpf), wie hier die Cessna 172.*

### Erste Flugstunde

- Vorbesprechung der Flugstunde
- Einweisung am Flugzeug und im Cockpit
- Erklärung der Funktion und Bedienung der einzelnen Ruder
- Anlassen des Triebwerks und Rollen unter Beteiligung des Schülers
- Kontrolle vor dem Start mittels Klarliste unter Beteiligung des Schülers
- Demonstration von Startvorgang, Abheben, Steigflug, Überführung des Flugzeuges in den Horizontalflug, Trimmung
- Einleiten und Ausleiten einer Kurve
- Steuerung des Flugzeuges durch den Schüler
- Anzeigen der Instrumente beim horizontalen Reiseflug
- Überführen des Flugzeuges in den Sinkflug
- Verfahren zum Einflug in die Platzrunde
- Erklärung der Landevorbereitung, Reduzierung der Fluggeschwindigkeit, Ausfahren der Landeklappen
- Eindrehen zum Endanflug unter Berücksichtigung des Kurvenradius
- Demonstration, wie mittels Triebwerkleistung der Gleitweg verändert werden kann
- Demonstration des Abfangvorgangs und der Landung sowie Drosselung der Triebwerkleistung
- Rollen nach der Landung
- Richtiger Gebrauch der Bremsen
- Abstellen des Triebwerks und Abschalten von Zündung und Hauptschalter
- Abschlussbesprechung mit dem Schüler

### Zweite Flugstunde

- Vorbesprechung der Flugstunde
- Schüler führt unter Aufsicht und Mithilfe des Lehrers den Start und anschließenden Steigflug durch
- Demonstration, wie durch Vergrößern des Anstellwinkels im Steigflug die Fluggeschwindigkeit zurückgeht und das Drehmoment um die Hochachse zunimmt
- Schüler führt unter Aufsicht und Mithilfe des Lehrers das Flugzeug in den Horizontalflug über
- Üben des Horizontalfluges unter Beachtung des Einhaltens von Flughöhe und Steuerkurs
- Üben des Kurvenfluges auf vorgegebene Steuerkurse und Bodenziele
- Einweisung in den Gebrauch des GPS-Navigationssystems (oder anderer Navigationsanlagen, wie z. B. VOR)
- Üben des Fliegens einer Platzrunde in der Luft außerhalb des Flugplatzes
- Einflug in die Platzrunde und Landevorbereitungen durch den Schüler
- Schüler führt Endanflug und Landung unter Aufsicht und Mithilfe des Lehrers durch
- Wenn möglich, sollte der Schüler nach der Landung das Luftfahrzeug von der Landebahn über die Rollwege zum Abstellplatz rollen
- Abschlussbesprechung mit dem Schüler

### Dritte Flugstunde

- Vorbesprechung der Flugstunde
- Übungen in der Platzrunde, insbesondere Starts und Landungen
- Harmonisierung von Fluglagen und Triebwerkleistungen und den daraus resultierenden Fluggeschwindigkeiten

*Wer mit einem Flugzeug mitfliegt, das über ein modernes, mit Bildschirmen ausgestattetes Cockpit verfügt, sollte für das „Pinch-Hitter"-Training ein ähnlich modern ausgerüstetes Flugzeug verwenden.*

*Im Rahmen des „Pinch-Hitter"-Trainings werden Anflug und Landung mehrere Male geübt.*

- Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen, insbesondere der Landevorbereitung, durch den Schüler
- Vertraut machen mit dem Sprechfunkverkehr
- Landeanflug, Landung und Rollen unter Anleitung
- Abstellen und Parken des Flugzeuges
- Abschlussbesprechung mit dem Schüler

**Vierte Flugstunde**

- Vorbesprechung der Flugstunde
- Vorbereitung eines Fluges von etwa 20 Minuten unter Verwendung einer Navigationskarte
- Festlegen von Sichtpunkten auf der Navigationskarte, die während des anschließenden Fluges angesteuert und erkannt werden sollten
- Rollen und Startvorbereitung soweit wie möglich vom Schüler selbst
- Demonstration der Steuerdrücke und des Flugverhaltens bei Start- und Steigflug
- Austrimmen des Flugzeuges durch den Schüler
- Ansteuern des ersten Ablaufpunktes für den vorbereiteten Navigationsflug
- Vergleichen der Kartendarstellung mit den Bodenzielen
- Erfliegen des vorbereiteten Steuerkurses mittels Kompass und anhand von Bodenzielen
- Ansteuern einer Auffanglinie und Neuorientierung
- Einhalten von Flughöhe und Steuerkurs
- Anwendung des GPS-Navigationssystems (oder anderer Navigationsanlagen, wie z. B. VOR) für die Navigation
- Steig- und Sinkflüge mit und ohne Landeklappenstellung
- Simulation von Sprechfunkverfahren
- Einflug in die Platzrunde
- Einhalten der vorgegebenen Fluggeschwindigkeiten während der einzelnen Flugphasen
- Abfangen und Landen mit anschließendem Wiederstart
- Rollen zum Abstellplatz durch den Schüler
- Parken des Flugzeuges und Abstellen des Triebwerkes
- Abschlussbesprechung mit dem Schüler

## VORAUSSETZUNGEN FÜR EIN „PINCH-HITTER"-TRAINING

„Pinch-Hitter"-Trainings werden heute von vielen Flugschulen durchgeführt. Bei der Vermittlung von einem Training am nächstgelegenen Flugplatz ist AOPA-Germany gerne behilflich. AOPA-Germany selbst bietet „Pinch-Hitter"-Trainings im Rahmen der Piloten-Flugsicherheitstrainings an, wie sie z. B. am Flugplatz Eggenfelden oder am Flugplatz Stendal jährlich stattfinden. Je nach Bundesland und Flugschule werden im Einzelfall vor Beginn eines Trainings eine ärztliche Bescheinigung und eine Anmeldung bei der Luftfahrtbehörde des Landes (durch die Flugschule) gefordert. Die ärztliche Bescheinigung hat nichts mit einem Fliegertauglichkeitszeugnis, wie bei Piloten gefordert, zu tun. Hier soll lediglich bescheinigt werden, dass keine medizinischen Befunde beim Schüler dem Flugtraining entgegenstehen (Unbedenklichkeitsbescheinigung). Während des gesamten Flugtrainings ist der Schüler unter Aufsicht des Fluglehrers. Der Fluglehrer ist gemäß den luftrechtlichen Bestimmungen immer der ver-

antwortliche Pilot (pilot in command). Ein Alleinflug ist im Rahmen dieses kurzen Trainings nicht vorgesehen und auch nicht zulässig. Auch der Sprechfunkverkehr mit einer Bodenstation kann nur vom Fluglehrer durchgeführt werden. Allerdings wird mit dem Schüler der Sprechfunkverkehr simuliert, so dass er im Notfall weiß, was zu sagen ist.
Auch wenn man ein „Pinch-Hitter"-Training grundsätzlich auf jedem Schulflugzeug durchführen kann, so macht es Sinn, wenn möglich das Training auf dem Flugzeug zu absolvieren, mit dem man meist mitfliegt. Schließlich macht man das Training hauptsächlich, um im Notfall das Flugzeug des Piloten, mit dem man immer wieder mitfliegt, zu übernehmen. Wenn man dann die besonderen Eigenschaften des Flugzeugtyps kennenlernt, hat das im Ernstfall viele Vorteile. Hinzu kommt, dass heute die Bordausrüstung im Cockpit sehr unterschiedlich aussehen kann, bei älteren Flugzeugen meist noch die „klassischen" runden Instrumente, bei modernen Flugzeugen dagegen oft eine nur noch aus elektronischen Anzeigen bestehende Instrumentierung. Man muss sich in der Cockpitinstrumentierung zumindest soweit auskennen, dass man die Navigation übernehmen, die Fluggeschwindigkeit kontrollieren und die Frequenz für den Sprechfunk einstellen kann.
Es gibt die Möglichkeit, das Flugzeug „seines" Piloten vorrübergehend bei der Flugschule als Schulflugzeug zu registrieren und entsprechend zu versichern.

## EINE LETZE ANMERKUNG

Wenn Sie, als Pilot, Ihren Mitflieger nicht dazu „überreden" können, ein „Pinch-Hitter"-Training zu machen, dann sollten Sie ihm oder ihr vielleicht anbieten, einen Sprechfunklehrgang zu absolvieren. Da lernt man viel über die Fliegerei und über die Navigation im Besonderen, nicht nur allein das Sprechen über Funk. Ihr Mitflieger könnte Sie dann später bei Ihren Flügen aktiv unterstützen und Sie in manchen Situationen entlasten. Unabhängig davon sollten Sie Ihrem auf dem rechten Sitz mitfliegenden Mitflieger, ob er nun einmal mitfliegt oder mehrmals, zeigen, wie man das Sprechfunkgerät und das Mikrofon bedient und die Notfrequenz 121,5 MHz einstellt.

*Wenn man die Landebahn so sieht, dann wird die anschließende Landung sicher klappen.*

**Autor:**
Jürgen Mies

**Bildnachweis:**
AOPA-Germany

**Quelle:**
AOPA „Pinch-Hitter"-Lehrgang, Lehrgangsunterlagen für Schüler und Fluglehrer

**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

# AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

| | |
|---|---|
| **Datum:** | **29.10.2016** |
| **Ort:** | **Egelsbach** |
| **Teilnahmegebühr:** | |
| **AOPA-Mitglieder:** | **50 €** |
| **Nichtmitglieder:** | **80 €** |
| **Anmeldeschluss:** | **24.10.2016** |
| **Anmeldeformular:** | **Seite 25** |

Dieses Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen. Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Flugplan
- IFR-Wechselverfahren
- Flugsicherung / CFMU / Slots
- METARs / TAFs

Darüber hinaus wird genügend Zeit für die Beantwortung und Diskussion individueller Fragen eingeräumt werden.

Dozent ist Markus Schmal, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver Pilot mit CPL/IFR-Berechtigung und kennt somit die AZF-Verfahren von beiden Seiten.

Anzeige

Elevate
your flying

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

**Jeppesen terminal charts are now on Garmin Pilot.**

Fly with the power of industry leaders!

With the combined world-class resources of Jeppesen and Garmin, you'll get industry-leading benefits, including:

- Split-screen capability to simultaneously view various information sources.
- Geo-referenced charts and ownship position for increased situational awareness.
- Dynamic weather overlay provides animated radar, satellite imagery, graphical depiction of METARs and more—all with increasing detail when zoomed.

Visit **jeppesen.com/garminpilot5** for more information.

GARMIN

Restrictions apply. Call for details.

# AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte 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:** **21.10.2016**
**Anmeldeformular:** **Seite 25**

Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte für Mitglieder der AOPA-Germany wird im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkanntes Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte 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.

# AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder Arnim Stief*

**Datum:** **19.11.2016**
**Ort:** **Egelsbach**

**Teilnahmegebühr:**
**AOPA-Mitglieder:** **140 €**
**Nichtmitglieder:** **180 €**

**Anmeldeschluss:** **02.11.2016**
**Anmeldeformular:** **Seite 25**

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab. Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat. Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 war er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 29.10.2016**
Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ **AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) am 05. und 06.11.2016**
Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 19.11.2016**
Teilnahmegebühr: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 23

## 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.

# Wiedergeburt einer Legende: Erstflug der neuen Junkers F13

Es gibt sehr viele Luftfahrtenthusiasten und viele erfolgreiche Unternehmer. Aber dass ein Unternehmer in der Luftfahrtbranche seine Leidenschaft so auslebt, dass auch sein Unternehmen davon profitiert, das ist relativ selten. Eines dieser seltenen Exemplare ist Dieter Morszeck, Chef des Kofferherstellers RIMOWA und übrigens auch seit 18 Jahren AOPA-Mitglied. In der dritten Generation führt er das Kölner Familienunternehmen, das seine Koffer mit der markanten Rillenform zu Lifestyle-Objekten gemacht hat. Sein Vater Richard Morszeck war es, der 1937 den ersten Koffer aus Leichtmetall entwickelte, er gab dem Unternehmen auch den Namen: **RI**chard **MO**rszeck **WA**renzeichen, kurz: RIMOWA. Inspiriert wurden die Kölner Kofferbauer vom Flugzeugbau: Der revolutionäre Wellblech-Rumpf der Junkers-Flugzeuge machte es vor, mit Leichtmetall kann man gleichermaßen Gewicht sparen und Stabilität erhöhen.

Traditionsbewusst setzt das Unternehmen seit vielen Jahren bereits eine JU 52 in Firmenlackierung als Werbeträger ein, die auf vielen Flugplätzen Europas regelmäßig Passagierflüge durchführt. Dieter Morszeck hat es sich aber zum Ziel gesetzt, noch weiter in der Historie zurückzugehen. Er will das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Geschichte wieder zum Fliegen bringen, die Junkers F13, den Urahn aller modernen Airliner, von dem ca. 320 Exemplare gebaut wurden, und von dem heute nur noch fünf flugunfähige Exemplare in Museen existieren. Der sechssitzige Tiefdecker mit festem Hauptfahrwerk und Spornrad erinnert heute sowohl in seinem Aussehen, als auch mit seinen Leistungsdaten und seinem Gewicht von etwa 2000 kg natürlich noch nicht an einen modernen Airliner, schon eher an eine rundliche Verwandte einer Piper Cherokee Six oder Cessna 206 Stationair. Zu seiner Zeit war die F13 aber revolutionär: Charakteristisch sind neben der Ganzmetallbauweise die beiden Pilotensitze im Freien direkt hinter dem Propeller und die hinter dem Cockpit liegende großzügige Kabine für vier bis maximal sechs Passagiere. Eine Anordnung, wie man sie auch von Postkutschen mit zwei Pferdestärken kennt. Die Reisegeschwindigkeit liegt zwar deutlich unter 200 km/h, dafür sind die Kurzstarteigenschaften von klar unter 200 m sehr beeindruckend. Der Nachbau der F13 ist sehr detailgetreu, aber einige kleine Kompromisse mussten aus Sicherheitsgründen gemacht werden: Der Antrieb mit dem Pratt und Whitney Wasp-Sternmotor mit 450 PS ist nicht authentisch, dafür aber zuverlässig und mit Leistungsreserven gesegnet. Auch Bremsen hat man der neuen F13 eingebaut, im letzten Jahrhundert hatte man aus Gewichtsgründen noch darauf verzichtet.

Die Junkers F13 hat in ihrer Ära neue Maßstäbe gesetzt, weltweit viele neue Strecken für die Linienluftfahrt erschlossen und Rekorde erflogen:

- Die mit einem nur 185 PS starken BMW-Motor ausgerüstete F13 mit dem Namen „Annelise“ flog am 13. September 1919 mit 8 Personen im Gesamtgewicht von 520 kg, in 84 Minuten auf 6750 m Höhe. Spätere Versionen hatten übrigens einen deutlich stärkeren Antrieb und mit dem Junkers L5 bis zu 310 PS.

Foto: © AOPA-Germany

*Oliver Bachmann und Dieter Morszeck nach dem offiziellen Erstflug der Junkers F13*

Foto: © ETH-Bibliothek Zürich

*Junkers F13 der schweizerischen Fluggesellschaft AD ASTRA auf dem Bodensee ca. 1919*

- Im März 1928 umrundete eine Junkers F 13 das westliche Mittelmeer und erzielte dabei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 135 km/h. Die Strecke von 6370 Kilometern wurde in einer Flugzeit von „nur" 47 Stunden und 20 Minuten zurückgelegt.

An dem Projekt zur Wiedergeburt der F13 wurde insgesamt sieben Jahre lang gearbeitet, seit 2013 wurde mit Hochdruck gebaut, für den September 2016 war der Erstflug geplant. Und tatsächlich, am 15. September 2016 erhob sich der erste Nachbau der Junkers F13 mit dem Namen „Annelise 2" im schweizerischen Dübendorf bei Zürich mit dem Schweizer Testpiloten Oliver Bachmann und Dieter Morszeck im Cockpit wieder offiziell für die ersten Minuten in die Lüfte. Zu diesem überaus stilvoll organisierten Event waren zahlreiche Medienvertreter und Gäste eingeladen, unter ihnen waren Bernd Junkers, der Enkelsohn des Entwicklers Hugo Junkers, und der Astronaut Ulf Merbold, der eine Vorliebe auch für historische Flugzeuge hat.

Foto: © AOPA-Germany

*Auch Musikalisch ging es auf einer Zeitreise in die 1920er Jahre: Damen-Retro-Combo vor der Annelise 2*

RIMOWA-Chef Dieter Morszeck hatte schon immer eine große Leidenschaft für das Fliegen und wollte eigentlich Berufspilot werden. Daraus wurde aus naheliegenden Gründen nichts, aber er hat als Privatpilot Flugzeuge immer wieder für seine geschäftlichen und privaten Reisen verwendet. Begonnen haben seine Flüge mit einer Piper PA28, heute fliegt er sogar eine Embraer Phenom. Unschwer ist zu erraten, dass er den Jungfernflug seiner Junkers F13 nach siebenjähriger Vorbereitung kaum erwarten konnte. Nach der Landung waren ihm die Emotionen deutlich anzumerken, aber auch schon fliegerische Tipps zu entlocken. „Sie fliegt sich toll, sehr stabil, aber man braucht schon ordentlich Seitenruder in den Kurven."

Wie geht es weiter mit dem Junkers F13 Projekt? Zunächst wird die Erprobung abgeschlossen. Danach wird es sicherlich keine Serienfertigung geben, nur eine Kleinstauflage ist geplant, was angesichts der hohen Baukosten von ca. 2 Millionen Euro nachvollziehbar ist. Aber man kann auf jeden Fall erwarten, dass die Junkers F13 bei Flugplatzfesten wieder zu sehen sein wird, wie auch schon ihre jüngere und größere Verwandte, die „Tante" JU 52. Stationiert wird „Annelise 2" im Hugo-Junkers-Hangar in Mönchengladbach, ein weiteres Exemplar soll in den USA seine Heimat finden.

*Dr. Michael Erb*

# Matthias Dolderer gewinnt die Weltmeisterschaft beim Red Bull Air Race

Der 46-jährige Tannheimer Matthias Dolderer hat als erster Deutscher mit seinem Sieg beim Luftrennen in Indianapolis über dem historischen Motor-Speedway und 62.000 Zuschauern seinen Vorsprung in der Gesamtwertung des Red Bull Air Race so weit ausgebaut, dass er nicht mehr eingeholt werden kann. Für das AOPA-Mitglied, das seit 2009 an der Rennserie teilnimmt, ist hiermit ein Traum wahr geworden, sein Jubel wurde aus dem Cockpit live in alle Welt übertragen. Lieber Matthias, ganz herzlichen Glückwunsch!

Der diesjährige Saisonabschluss findet am 15./16. Oktober mit dem achten Rennen in der Spielermetropole Las Vegas statt.

Traurig zu vermelden ist, dass der österreichische Red-Bull Kunstflugpilot Hannes Arch Anfang September kurz nach seiner Teilnahme beim Rennen über dem Lausitzring beim Absturz seines Hubschraubers in den Salzburger Alpen in der Nähe des Großglockners ums Leben gekommen ist. Arch wurde 48 Jahre alt.

# 8,33 kHz-Funkgeräte: Subventionen von der EU auch für Deutschland?

Recht überrascht waren wir von der Meldung in diesem Sommer, dass die britische Luftfahrtbehörde einen erfolgreichen Antrag auf Subventionen im Rahmen der Umrüstung auf 8,33 kHz-Funkgeräte bei der Europäischen Union gestellt hat. Inzwischen haben wir vom deutschen Verkehrsministerium (BMVI) erfahren, dass im Oktober diesen Jahres ein neues europäisches Förderprojekt ausgeschrieben werden wird, für das bis zum Februar 2017 Bewerbungen akzeptiert werden. Wir begrüßen solch ein Förderprojekt ausdrücklich, denn Kosten-/Nutzenanalysen haben eindeutig belegt, dass die Allgemeine Luftfahrt durch die Umstellung auf das neue 8,33-Kanalraster als einzige Nutzergruppe benachteiligt wird. Entsprechende Kompensationsleistungen der EU sind deshalb nur fair. Wir planen deshalb mit anderen Verbänden Kontakt aufzunehmen und gemeinsam mit dem BMVI einen entsprechenden Antrag auf Fördermittel zu stellen.

# Die ZÜP wackelt

Nachdem die EU-Kommission in Sachen ZÜP bereits ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hat, ist nun auch der Bundesrat aktiv geworden. Am 23.9.2016 wurde in der 948. Sitzung eine Empfehlung des Verkehrsausschusses durchgewunken, in der nichts weniger als eine komplette Streichung des § 7 Absatz 1, Satz 1, Nummer 4 LuftSiG verlangt wurde, also die Abschaffung der ZÜP.

Die Begründung, in der Drucksache 414/1/16 nachzulesen, hätte aus der Feder der AOPA stammen können. Jedenfalls decken sich die Argumente mit dem, was die AOPA seit vielen Jahren bei jeder sich bietenden Gelegenheit vorgetragen hat.

Die Vorlage wurde inzwischen als Empfehlung an die Bundesregierung weitergeleitet. Von dort kamen allerdings keine Zeichen der Zustimmung. In einer Stellungnahme hat die Bundesregierung zwar das Vertragsverletzungsverfahren eingeräumt, jedoch in Anbetracht der abstrakten Gefahr eines Terroranschlages die Streichung des ZÜP Paragraphen abgelehnt. Die Bundesregierung sehe vielmehr durch das Fehlen der ZÜP in den übrigen Mitgliedsstaaten eine Sicherheitslücke und wolle auf entsprechende Änderungen des maßgeblichen EU-Rechts hinwirken.

Damit ist Deutschland schon einmal gescheitert. Die weitere Entwicklung bleibt daher abzuwarten.

*KJS*

# OSHKOSH

## Einmal im Fliegerleben muss es sein!

Das EAA AirVenture in der letzten Juliwoche zieht jährlich über 500.000 Flugbegeisterte aus aller Welt an den Lake Winnebago in Wisconsin.
'For the week of AirVenture Wittman Regional Airfield of Oshkosh is the world's busiest airport by traffic movements'.
Allein während des Fliegertreffens 2016 landeten in sieben Tagen mehr als 10.000 Flugzeuge. All die Superlative des größten Fly-in der Welt aufzuzählen, würde zu weit führen.

Es gibt eine riesige bunte Vielfalt von Flugzeugen und phantastische Airshows. ‚Mehr geht nicht', hörte man immer wieder in den letzten Jahren. Und trotzdem wird ‚Oshkosh' in jedem Jahr größer und bunter. Eine sehr gute Organisation und über 5000 freiwillige Helfer lassen dieses grandiose Fest der Fliegerei entstehen.
'The world's largest gathering for recreational pilots and aviation enthusiasts.'
Das frühere Treffen der Selbstbauer-Vereinigung EAA ist mittlerweile eine einmalige Mischung aus Fly-in, Fachmesse, Festival, Flugshow und ein Gemeinschaftserlebnis für alle Flugbegeisterte, ein Volksfest für Piloten. ‚The older the boys , the bigger the toys.'

Wer sein eigenes ‚Spielzeug' nicht über den großen Teich mitnehmen kann, hat natürlich in den USA beste Möglichkeiten eines zu chartern und damit in Oshkosh zu landen.
Allerdings ist die „Verification of Authenticity of Foreign License, Rating, and Medical Certification" etwas komplizierter geworden. Zu früheren Zeiten hat man die amerikanische Lizenz in jedem FAA-Büro nach Vorlage der deutschen Lizenz erhalten.

Außerdem sind der Anflug und die Landung auf dem ‚Wittman Field' in der letzten Juliwoche bei dem hohen Verkehrsaufkommen mit einigen Umständen verbunden.

Man kann Oshkosh aber auch anders erleben und da gibt es mehrere Möglichkeiten.
Auf dem Flugplatzareal ist ein sehr schöner Campingplatz (Camp Scholler). Campen hat den Vorteil, dass man wirklich mitten drin ist, kein Mietauto braucht und nicht jeden Morgen aufs Gelände fahren muss, was mit Staus verbunden sein kann.
‚There is no better way to get the full Oshkosh experience than by camping on the grounds.'
Und man ist Teil des ‚Spirit of Oshkosh', wie in einem Flyer der Veranstalter zu lesen war.
Übrigens ist eine EAA-Mitgliedschaft (40 USD für ein Jahr) recht sinnvoll und hilfreich, weil man darüber sehr gute Informationen und viele Vergünstigungen bekommt. Außerdem ist der Zugang zum Camp Scholler nur als EAA-Mitglied möglich.
Rund um den Winnebago County Airport findet man aber auch eine ganze Menge Campgrounds, Hotels, Motels, B&B's und ‚dormitories'. Die ganze Region ist auf dieses Ereignis eingestellt. Den ‚Spirit of Oskosh' spürt man überall, den Zusammenhalt und die Freundschaft der Piloten, die Begeisterung und Leidenschaft für Flugzeuge und die Fliegerei.

Auf dem 563 Hektar großen Flugplatzgelände in der riesigen Menge der Flugzeuge und der zahlreichen Stände kann man sich zwar leicht verlieren, aber einfach drauf los laufen und schauen verschafft immer wieder neue Eindrücke und tolle Stimmungen.

Foto: © Franz Schubert

*Camping in Oshkosh*

Foto: © Franz Schubert

*Flug über Chicago*

Mir persönlich hat die Ecke im Schatten der Bäume am ‚Theatre in the Woods' am besten gefallen. Auf einer überdachten Freilichtbühne finden dort Veranstaltungen und Vorträge statt. In der Nähe ist die ‚Vintage Aircraft Area', ein sehr interessanter Bereich neben den vielen anderen Sektionen.

Da sind zusätzlich noch etwa 1000 Aussteller, zahllose Stände und Shops mit allem, was das Fliegerherz begehrt, Konzerte, Filme, über 500 Seminare, Foren, Diskussionen u.v.m.
Und auf dem ‚Fly-Market' gibt es jede Menge zu entdecken.

Das Problem der Übersicht kann man einfach lösen, wenn man sich jeden Tag morgens die frei erhältliche Zeitung ‚AirVenture Today' besorgt. Darin kann man nachlesen, wann und wo es etwas Wichtiges gibt.
Meiner Copilotin und mir hat der Wechsel gut gefallen. Bis zum Nachmittag herumschlendern und gucken und dann mit einem großen Eis und einem Lunchpaket neben dem Taxiway an der ‚Flightline' sich ins Gras legen und die tägliche Airshow bestaunen, Kunstflug auf höchstem Niveau mit den weltbesten Aerobatic-Teams auf Pitts, T-6, Yak, Extra, Edge u.v.m.
„Zahme Vögel singen von der Freiheit. Wilde Vögel fliegen."

Oshkosh pur erleben, mit dem großen Flieger nach Chicago oder Milwaukee und dann eine Woche das Festival auf dem Wittmann Regional Airport genießen, ist eine Variante.
Einige Veranstalter bieten sehr interessante Kompaktreisen für dieses Festival an.

Aber Amerika ist auch noch nach 9/11 ein Land der fast unbegrenzten fliegerischen Möglichkeiten und nach wie vor ein sehr attraktives Reiseland.
Deswegen sind wir schon Anfang Juli nach Boston geflogen. Von dort haben wir uns mit dem Auto und Flugkarten auf den Weg gemacht und dabei verschiedene Airports angesteuert.

Von diesen Flugplätzen aus sind wir dann zu lokalen Flügen gestartet. So von dem kleinen Flugplatz ‚Stow Minute Man' aus über die Stadt Boston zum legendären Cape Cod (Provincetown) und durch die Massachusetts Bay.

Von Sanford Seacoast aus entlang der traumhaften Küsten der Neuengland-Staaten und von einem idyllischen Seaport am Sebago-Lake über die Wälder und Seen des nordöstlichsten US-Bundesstaates Maine.

Bei meinen früheren Fliegerferien hatte ich 82 verschiedene Plätze in den USA und Kanada angeflogen, 18 weitere sollten es diesmal werden.
So auch verschiedene Flugplätze am Lake Ontario und St. Catharines auf der kanadischen Seite der Niagara Fälle.

Vor einigen Jahren hatte ich schon einmal von Toronto kommend das grandiose Naturschauspiel aus der Luft genossen und die Gischt der ‚Niagara Falls' durchflogen, unter Fliegern als ‚Engelskuss' bezeichnet. Den haben wir uns jetzt auch wieder abgeholt, ein bisschen zarter als früher, weil man mittlerweile in 3500 ft MSL fliegen muss.

Über dem Lake Erie gedachten wir John Maynard und seinem ‚Flug mit der Schwalbe' von Detroit nach Buffalo. Dem Fliegergott sei Dank, dass wir nicht wie er damals einen Brand an Bord hatten.
Nach Zielen in Ohio und Indiana steuerten wir den kleinen Airport ‚Griffith-Merrillville' südlich von Chicago an, von wo aus wir mit einer C 172 an der atemberaubenden Skyline der ‚Windy City' entlang geflogen sind, in Höhe des über 500 m hohen Willis Tower, entlang der mehr als 1000 Wolkenkratzer am Ufer des riesigen Michigan Lake.

Am 25. Juli waren wir dann rechtzeitig zu Beginn des EAA AirVenture in Oshkosh.

Anfang Juli hatten wir ein paar Tage mit dem Wetter zu kämpfen. Hier, im Mittleren Westen der USA, gibt es ein ausgeprägtes Kontinentalklima, das schon mal zu Wetterkapriolen führen kann. Frühere Oshkosh-Veranstaltungen sind teilweise im Schlamm versunken. 2010 gab's das T-Shirt mit der Aufschrift „I survived Sloshkosh" – „Ich habe den Matsch überlebt".

Aber zum AirVenture in der letzten Juliwoche hatten die Veranstalter und Besucher in diesem Jahr Glück mit dem Wetter. Bei 30 °C im Schatten und trotz einiger Gewitter lagen wir mit unserer Camping-Entscheidung richtig für dieses Flieger-Paradies im Westen der großen Seen mit ihren riesigen Wasserflächen, die auch temperaturausgleichend wirken.

"The Great Lakes are North America's third coast", sagen die Amerikaner.
Die fünf zusammenhängenden Seen bilden die größte Süßwasserfläche der Erde (244.106 km²) und haben eine Küstenlänge von über 17.000 Kilometern. Und allein in Wisconsin (rund um Oshkosh) befinden sich weitere 15.000 Binnenseen. Es ist ein Paradies für alle Wassersportler. Und dazu zählen hier auch die ‚float plane pilots'.

Eine Bucht am Lake Winnebago wird während der Oshkosh-Woche zur Anlaufstelle für Wasserflug-Liebhaber. Der beschauliche Fleck ist ein lohnenswerter Gegenpol zu dem riesigen Fly-in auf dem Winnebago County Airport.
'This seaplane base is Oshkosh's hidden gem', hörte ich von einem amerikanischen Piloten.
Dieser Wasserflugplatz ist wirklich ein verborgener Edelstein, 'nestled deep in the trees in a picturesque cove along the shore'. Dank Ann Seehafer, die mit ihrem Mann und anderen diesen Seaport betreibt, ist es mir gelungen als Co auf einer Grumman Goose G-21A von hier aus in die Luft zu kommen und das Wittman Airfield anzufliegen, ein phantastisches Erlebnis.

Wir haben eine Woche lang das größte Flieger-Volksfest der Welt genossen bis zur legendären ‚night air show' und zum beeindruckenden Abschlussfeuerwerk. Auch wenn man lieber in Kleinflugzeugen irgendwo in der Welt unterwegs ist und die Zweisamkeit oder das Alleinsein am Himmel genießt, einmal im Fliegerleben sollte man Oshkosh erlebt haben.
„World's Greatest Aviation Celebration".

Leonardo da Vinci schrieb vor über 400 Jahren, ohne jemals geflogen zu sein:
„Wenn du das Fliegen einmal erlebt hast, wirst du für immer auf Erden wandeln, mit deinen Augen himmelwärts gerichtet. Denn dort bist du gewesen und dort wird es dich immer wieder hinziehen."

Was diese uralte Sehnsucht, die erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts verwirklicht werden konnte, heute bedeutet, kann man in Oshkosh mit allen Sinnen spüren.

Nach vielen intensiven fliegerischen Erlebnissen sind wir wieder auf vier Räder umgestiegen und haben die traumhaft schöne Natur des Mittleren Westens durchfahren, entlang des Lake Michigan und des Lake Huron, durch die kanadische Provinz Ontario und den Staat New York und sind mit dem Song der Bee Gees im Ohr nach Massachusetts zurückgekehrt.

Von Boston aus haben wir uns dann wieder vom großen Bruder über den Atlantik fliegen lassen und die Vorteile eines Airliners genossen.

„Der Mensch ist das einzige Wesen, das im Fliegen eine warme Mahlzeit zu sich nehmen kann", meinte Loriot.

*Franz Schubert*

Foto: © Franz Schubert

*Wasserflug am Sebago Lake*

# News

## AOPA – Austria´s 2. Fly Out – ein bisschen Luxus in Portorož

Ursprünglich war unsere Reise für den 17. und 18. September geplant, leider hatten wir die Planung ohne Zeus gemacht: genau an diesem Wochenende regnete – besser gesagt schüttete es erstmalig seit 3 Monaten. Also wurde die Veranstaltung kurzerhand um eine Woche verschoben.

Am Mittwoch, den 14.09.2016 traf sich die Crew zur Vorbesprechung des Fly Out's. Die Luftfahrtkarten für Slowenien wurden von RogersData verteilt und Besonderheiten der Reise und des Fluges besprochen. Ein perfektes Wetterbriefing erhielten wir von Judith Käfer, Meterologin bei der AustroControl.

Aufgrund der Terminverschiebung waren wir ein kleine Gruppe von 5 Flugzeugen mit insgesamt 17 Personen, die sich auf den Weg zu Meer, Sonne und Strand machte. Wir wurden am Flughafen sehr herzlich empfangen und der Begrüßungsslibowitz stand schon für uns bereit. Das Codewort AOPA ermöglichte uns an diesem Wochenende reduzierte Lande- & Parkgebühren sowie einen Shuttle Transfer ins Grand Hotel. Dies konnten wir an diesem Wochenende unseren Teilnehmern durch die freundliche Unterstützung von Herrn Mihael Matevžič der AOPA Slowenien und dem CEO von LJPZ Robert Kranjc ermöglichen.

Nach einem erfolgreichen Check In im Grand Hotel Bernardin, Begrüßung des Sales Managers Herrn Omar Patricij und Verteilung der Goodie Packs in Form von Reinigungssets von Liqui Moly Aero, nutzten die ersten Crews die Zeit zum Austausch über den gerade erfolgreich absolvierten Flug und den neusten Tratsch aus der Fliegerei.

Foto: © Robert Michl

Foto: © Robert Michl

Am nächsten Tag stand ein Ausflug nach Piran auf dem Plan und so besuchten wir den Flohmarkt am Hauptplatz, spazierten zur St. Georg´s Kathedrale hinauf, wo es einen grandiosen Ausblick gab, schlenderten durch die alten und schmalen Gassen Piran´s und bei einem Kaffee saugten wir die Stimmung, das Licht, das Meer, … auf.

Emotional gestärkt ging es zurück zum Hotel, wo wir in die Badekleidung wechselten und den Strand vor der Hotelhaustüre unsicher machten. Das Wasser war schon etwas kühler, aber nach ein paar Schwimmbewegungen war es ausreichend warm, um darin ordentlich herumzutoben. Auch den Kids machte es großen Spaß im Herbst nochmals im kühlen Nass zu plantschen.

In den Abendstunden traf sich dann die Gruppe erstmals vollständig, um gemeinsam die kulinarischen Highlights Sloweniens im „Rizibizi" zu genießen. Es gab diverse Köstlichkeiten mit weißem oder schwarzem Trüffel und keiner verließ hungrig den Tisch.

Den nächsten Tag konnte jeder individuell gestalten. Der Frühnebel verzog sich bis zur Mittagszeit und bei Sichten bis ans andere Ende der Welt ging es wieder nach Hause. Trotz des Gegenwindes von 30 Knoten kamen alle Teams wieder gut am heimatlichen Flugplatz an und sind für den nächsten Event bereit.

Die AOPA Austria bedankt sich bei allen Teilnehmern und Sponsoren für den reibungslosen Ablauf und wir freuen uns auf kommende Abenteuer.

*Ein Bericht von Robert Michl*

# IAOPA News

## IAOPA Represents General Aviation at the ICAO 39th World Assembly

IAOPA Secretary General Craig Spence and IAOPA ICAO Representative Frank Hofmann are on site in Montreal protecting general aviation's interests as leaders from around the globe gather to attend the ICAO 39th World Assembly. The ICAO Assembly is the Organization's sovereign body and it meets at least once every three years. This year over 170 Member States and a 46 international organizations attended the Assembly which establishes the worldwide policy of the Organization for the upcoming triennium. During Assembly Sessions, ICAO's complete work program in the technical, economic, legal and technical cooperation fields is reviewed in detail. Assembly outcomes are then provided to the other bodies of ICAO and to its Member States in order to guide their continuing and future work. IAOPA remains engaged at the workgroup level throughout the year protecting the interests of general aviation.

## IAOPA represents General Aviation at JARUS Meeting

IAOPA, in coordination with FAI, is serving as the general aviation stakeholder representatives to the Joint Authority for the Regulation of Unmanned Systems (JARUS) and IAOPA Secretary General recently attended the Plenary session held in Washington, DC. JARUS is a group of experts gathering regulatory expertise from all around the world. At present, 46 countries, as well as the European Aviation Safety Agency (EASA) and EUROCONTROL, are contributing to the development of JARUS work products. At the end of 2015, the Stakeholder Consultation Body (SCB), representing all industry communities of interest, was established to allow stakeholders the opportunity to support JARUS activities, IAOPA is actively engaged as the general aviation representative on the SCB. The purpose of JARUS, as stated in our Terms of Reference, is „to recommend a single set of technical, safety and operational requirements for all aspects linked to the safe operation of the Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS). The JARUS guidance material aims to facilitate each authority to write their own requirements and to avoid duplicate efforts. IAOPA remains committed to the safe and efficient integration of unmanned aerial systems in the airspace that we use on a daily basis. UAS must be integrated into this airspace in a manner that maintains the level of safety to people and property in the air and on the ground that is currently provided. If you are interested in finding out more information on JARUS (http://www.jarus-rpas.org) or IAOPA's involvement, please contact IAOPA HQ (iaopa@iaopa.org).

## AOPA Italy hosts Fly-in

In July, the first AOPA Italy VFR Meeting was hosted at the G.Paolucci Pavullo Airport in Rrignano (LIDP), near Maranello, the historic home of the Ferrari factory. Flying, people, friendship, music, Italian food, and workshops populated the airport for two days filling all the hotels of the area. The fly-in was attended by over 250 aircraft and 15 exhibitors from the aviation sector. In addition to institutional guests, VIP's attending the event include astronaut Maurizio Cheli, and EFA test pilot and 2015 World Aerobatic Glider Champion Luca Bertossio. Among the memorable guest, and arriving from Naples flying a Tecnam P-92, was the engineer and aircraft designer Luigi "Gino" Pascale owner of Tecnam Aeronautical Constructions. Professor Pascale congratulated AOPA Italy's president for the important work that AOPA Italy and IAOPA are carrying out. The success of the event has reinforced the important work and renewed the image and presence of AOPA Italy in the world of Italian flight. AOPA Italy will soon announce the date and venue of the next Annual Meeting; to which they hope to see pilots from all over Europe.

## IAOPA Joins Industry Calling for Safe Integration of UAS

IAOPA has joined with 25 additional aviation organizations calling for the safe integration of Unmanned Aerial Systems (UAS) and supporting the effort of the European regulator to produce a robust harmonized EU-wide regulatory safety framework for drones. In the Joint Statement, the sector parties A4E, ACI EUROPE, ATCEUC, CANSO, EBAA, ECA, EHA, EHAC, ERAA, ETF, IACA, IAOPA, IATA, IFALPA, IFATCA, and IFATSEA expressed their serious concern about the safety of manned aircraft in controlled and uncontrolled airspace. As a result of growth in both commercial and recreational markets, drone manufacturers and operators are seeking greater access to airspace, including that in which manned aircraft are operating.

**The Joint Statement calls for:**

- Compulsory registration of all drones at time of purchase or resale: This allows the owner/pilot to be traced, and will encourage compliance with rules & regulations.
- Mandatory training and a certificate/license for drone pilots, depending on the properties and performance of the drone and the nature of operations. This would enhance knowledge of the regulations and restrictions and help to develop necessary skills.
- Built-in Technical Performance Limitations such as geo-fencing and altitude/distance restrictions, to reduce the safety risks concerning critical airspace, terrain, and buildings.
- In-depth research into the impact of collisions between drones, incl. smaller ones, and manned aircraft.
- Integration of recreational drones into national Model Aircraft Flying Regulation, applying the same high safety standards for recreational users.
- Increase in the effectiveness of rule enforcement by national authorities, including training and technical equipment for their staff to be able to monitor and ensure compliance. IAOPA continues working to ensure the safe and efficient integration of UAS serving on the ICAO RPAS Working Group, JARUS, and similar groups in the US and Europe.

# Termine 2016

## 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

**29.10.2016**
**AOPA** AZF Funkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

## November

**03.11.2016**
FAA Lizenzvalidierung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**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

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

**26.11.2016**
**Tag der AOPA-Vereine**
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

## Dezember

**03.12.2016**
QUAX-Winterzauber mit Glühwein,
Flughafen Paderborn (EDLP)
Info: info@quax-flieger.de

Foto: Fotolia-© a_korn - 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, **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