



AOPA GERMANY

Ausgabe 05/2018 | Oktober – November 2018 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

AOPA-Germany, Flugplatz, Haus 10, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

5/2018

Oktober/November

Umfrage zur Allgemeinen Luftfahrt – bitte mitmachen



AOPA SAFETY LETTER: ÄLTERE PILOTEN

AOPA-Intern!

12. Tag der AOPA Vereine am
3. November 2018 in Egelsbach

Bericht von der Jahreshaupt-
versammlung der AOPA-Germany

Stärker vertreten!

139. Regional Meeting
der IAOPA Europa in Como

Änderungen bei Audioaufzeichnungen
für Sprachprüfungen veröffentlicht

Fliegerisch fit!

AOPA-Nordatlantik-Seminar
mit Arnim Stief

AOPA-Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Schönhagen (EDAZ)



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany
April 10 – 13, 2019
www.aero-expo.com

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier **FLUGREVUE** **EGNOS**



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Neidisch zu sein ist keine gute Eigenschaft, aber manchmal ertappt man sich doch dabei. Ich bin regelmäßig alle Jahre wieder neidisch, wenn die Kollegen der US-amerikanischen AOPA ihren Joseph T. Nall Report veröffentlichen. So heißt die ausführliche Analyse des Sicherheitsniveaus in der Allgemeinen Luftfahrt der USA. Das Air Safety Institute der AOPA-USA hat unter Leitung von Richard Mc Spadden den inzwischen 27. Statistischen Bericht produziert, der nach dem Unfalluntersucher Joseph T. Nall benannt wurde. Er starb 1989 als Passagier beim Absturz eines Flugzeugs in Venezuela.

Im Nall Report werden für die USA seit 1992 wichtige Indikatoren veröffentlicht, mit denen sich sicherheitsrelevant Trends in der General Aviation nachvollziehen lassen. Dazu gehört die Anzahl der Flugstunden der Flotte in der Allgemeinen Luftfahrt, die Zahl der Unfälle und daraus abgeleitet die Unfallwahrscheinlichkeit pro Flugstunde. Das alles wird sauber unterteilt nach verschiedenen Segmenten und Kriterien, beispielsweise Luftfahrzeugkategorie, Ausbildungsstand der Piloten, Verwendungsart und Phase des Flugs. Ausgewertet werden nur Unfälle, bei denen die Auswertung abgeschlossen ist, sodass sich auch Trends bei Unfallursachen aufzeigen lassen. Das ist der Grund dafür, dass sich

Wie sicher ist Fliegen?

der aktuelle Report auf 2015 bezieht. Mitgeliefert wird allerdings auch eine „scorecard“ für 2016 und 2017, also eine Abschätzung der Situation für diese Jahre. So werden im Bericht viele Entwicklungen erkennbar: Das beginnt bei der Frage, ob mehr oder weniger Flugstunden zusammen gekommen sind, geht weiter mit einer Bewertung, ob das Fliegen in der Allgemeinen Luftfahrt sicherer oder gefährlicher wird, und ermöglicht auch eine Beurteilung, welche technologisch möglichen oder vom Gesetzgeber ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen wirken. Beeindruckend zu sehen ist zum Beispiel, dass nach der Einführung von Terrainwarnungen mit Hilfe von GPS-Geräten die Kollisionen mit Gelände (controlled flight into terrain, kurz CFIT) drastisch abgenommen haben. Im Jahr 2017 haben in den USA die Flugstunden in der General Aviation zugenommen, die Anzahl der Unfälle war in relativen und absoluten Zahlen rückläufig. Bei uns in Europa gibt es leider keine solche Statistik.

Warum eigentlich nicht? Die EASA ist zwar bemüht, sie zu erstellen, aber es ist schwierig, von den nationalen Behörden oder den Verbänden aussagekräftige Zahlen zu erhalten. Zwar werden die Unfallstatistiken ausgewertet, aber wie viele Stunden geflogen wurden, wie Flugzeuge ausgestattet sind, ob die Kosten steigen oder sinken – das kann man in Europa nicht wirklich feststellen. Viele Zahlen sind nach bestem Wissen geschätzt, halten aber einem kritischen Hinterfragen nicht stand. Früher hat das LBA über die Nachprüfscheine der Luftfahrzeuge die geflogenen Flugstunden ermittelt und veröffentlicht, dies aber wegen zu hohen Aufwands eingestellt. So

befinden sich auch die Luftfahrtbehörden in Europa, deren oberstes Ziel nach eigenen Angaben ja die Maximierung der Sicherheit ist, im Blindflug: Es gibt keinen Weg zu bewerten, ob ein neues Gesetz tatsächlich die Sicherheit erhöht hat. Auch lässt sich nicht sagen, ob etwa die Verpflichtung zu teuren Avioniknachrüstungen ein Absinken der Flugstunden bewirkt. Neidisch zu sein und sich zu beklagen löst aber keine Probleme, man muss selbst in die Hände spucken, wenn man etwas erreichen will. Deshalb wollen wir die benötigten Daten mit einer Online-Umfrage für Europa selbst erheben, brauchen dabei aber die Unterstützung der Luftfahrzeughalter. In 2014 hatten wir bereits einen ersten Anlauf gestartet, dabei auch ein recht gutes Feedback von über 5000 Teilnehmern der Befragung erhalten, aber leider nur für einige Teile von Europa.

Ende September sind wir mit einer Umfrage online gegangen. Schauen Sie doch bitte auf die Website www.aopa.de. Für die Teilnahme benötigen Sie etwa 10 bis 15 Minuten. Die Daten werden natürlich anonym erfasst, alle Datenschutzvorgaben werden eingehalten. Wir suchen auch Kandidaten für eine repräsentative Stichprobe, um zukünftig Trends schneller und leichter ermitteln zu können. Wenn Sie uns dabei unterstützen wollen, die europäische Luftfahrt sicher zu machen, schauen Sie auf unsere Internetseite! Dort finden Sie auch einen Link zum Nall Report.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
12. Tag der AOPA Vereine am 3. November 2018 in Egelsbach	6
Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2018	7
Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany am 25. August	8
FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 8. Dezember 2018 in Egelsbach	9
Part M Light ist leider noch immer nicht da	9
Mitglieder werben Mitglieder	29

Stärker vertreten!

Das 139. Regional Meeting der IAOPA-Europa fand im italienischen Como statt	10
Wer oder was ist pervers?	12
Leichter Flugschulstandard ist da: DTOs können jetzt starten	13
Änderungen bei Audioaufzeichnungen für Sprachprüfungen veröffentlicht	13
Unverbleites AVGAS 100UL in den USA: PAFI-Projekt der FAA verzögert sich	13
Luftfahrzeugbetreiber bitte mitmachen: Umfrage zur Allgemeinen Luftfahrt	14

Fliegerisch fit!

ÄLTERE PILOTEN	15
AOPA-Nordatlantik-Seminar	23
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)	24
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25

Besser informiert!

PPL-Scheinverlängerung und Flugtraining auch auf Flugzeugen ohne EASA-Zulassung?	26
Pressemitteilung: Flugplatz Schönhagen	28
Pressemitteilung: 1968 – 2018 Deutsche Pilotinnen Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Speyer	30

Rubriken

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

Titelfoto: © Dr. Michael Erb, Bildbeschreibung: Wasserflugzeuge in Como

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Oktober und November 2018
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Bodo Liebergesell

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Herbert Martin

Martin Fürböck

Siegfried Georg Preisendörfer

Dieter Hoch

25-jährige Mitgliedschaft

Friedrich Mühlhäuser

Michael Kruep

Barrington Tennant

Stefan Milster

Dr. Thomas Bremer

Horst Halama

Muejdat Bilgin

Raimond Schulz

Dr. Heinz Oldenburg

Michael Linke

Georg Willers

Prof. Dr. Alexander Bubenik

Anzeige

Jeppesen Data and Charts + ForeFlight Mobile

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Some things really are just better together.

Jeppesen global NavData®, terrain and obstacle data comes standard in all ForeFlight Mobile plans, plus you have quick and easy access to your Jeppesen charts.

Visit jeppesen.com/foreflight5
for more information.



ForeFlight
Intelligent Apps for Pilots™



Foto: © Ralf Valerius

12. Tag der AOPA Vereine am 3. November 2018 in Egelsbach

Ralf Valerius ist Beirat im Vorstand der AOPA und organisiert den Tag der Vereine seit vielen Jahren

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 12. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

Wo: AOPA-Geschäftsstelle, Flugplatz Egelsbach

Wann: Samstag, den 03. November 2018

Zeit: 10:00 – 17:00 Uhr

Geplante Themen sind u. a.:

- Neue Entwicklungen der EASA: Der Flugschulstandard „DTO“ und die 600 kg ULs kommen
- DWD „Angebote für Vereine durch eine Mehrfachlizenz“
- Tecnam Flugzeuge im Flugverein
- Jeppesen aktuelle Ideen für Vereine
- Gruppenarbeit als Vorbereitung für eine Jahreszielplanung 2019

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 31. Oktober 2018 an.

Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

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
e-mail: info@ajs-luftrecht.de

phone: +49 6103 42081
fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Fotowettbewerb AOPA Fly-Out 2018

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

Am diesjährigen AOPA-Fly-Out über Pfingsten nach Kaunas in Litauen nahmen 25 Crews teil.

Derzeit planen wir das Fly-Out 2019. Ein Ziel wurde noch nicht festgelegt. Die Veröffentlichung der Details und der Einladung zur Anmeldung erfolgt wieder zum Jahreswechsel im AOPA-Letter.



Gewinner: Ralph Düren



Gewinner: Dr. Bernd Gömpel



Gewinner: Dr. Hartmut Göpfert

Anzeige

FLY HIGHER WITH GENIMI

Portable aviation oxygen system

Bis zu **120 % längere Reichweite** *

50 % weniger Gewicht durch Alu
Carbon Fiber Glass *

Erhältlich in 3 Größen

z.B. Cruiser: 1 User, 10.000 ft.:
66 Stunden

CE Zertifiziert - EN12245

GENIMI[®]

Quality Assembled in Austria



* im Vergleich mit herkömmlichen Alu Zylindern

Bericht von der Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany am 25. August

Am 25. August fand die Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany in der Geschäftsstelle in Egelsbach statt, bei der in diesem Jahr im dreijährigen Turnus auch wieder die Vorstandswahl auf der Agenda stand.

Unter Leitung des AOPA-Präsidenten Prof. Elmar Giemulla wurde von den Vorständen und der Geschäftsleitung zu ihren jeweiligen Aufgabenbereichen der Geschäftsbericht vorgetragen. Die Spannweite der Aktivitäten war wie in den Vorjahren wieder sehr groß, es wurde berichtet über:

- Audioaufzeichnungen der Sprachprüfungen, wie sie wieder abgeschafft werden können
- Diskussion mit dem LBA um Rechte für Senior-Examiner und altgediente Class-Rating Examiner ohne IR-Lehrberechtigung
- Avionik-Nachprüfungen sind formell abgeschafft, aber wie wird die Avionik jetzt geprüft? Und welche Bedeutung hat die veraltete deutsche FSAV angesichts von übergeordneten EU-Regularien?
- Eine neue Mobilitätsstudie wird erstellt gemeinsam mit der German Business Aviation Association (GBAA) und dem Interessenverband der deutschen Regionalflugplätze (IDRF), die im Herbst der Politik vorgestellt wird. Die Verbände haben einem Konsortium aus dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt „DLR“, der Internationalen Hochschule Bad Honnef „IUBH“ und dem House of Logistics and Mobilty „HOLM“ den Auftrag erteilt, die Frage der Mobilität einmal nicht aus dem Blickwinkel der Anbieter unserer Flugplatzinfrastruktur zu untersuchen, sondern den Bedarf einer modernen Volkswirtschaft zu ermitteln.
- 600 kg: Die neuen ULs kommen dank der neuen EASA-Basic Regulation und der Zustimmung des BMVI, der DULV unter Jo Konrad hat sich hier sehr engagiert.
- ZÜP, und kein Ende? Die FDP unterstützt uns bei der Auseinandersetzung um die ZÜP, vorrangig durch den MdB Manuel Höferlin, der auch AOPA-Mitglied ist. Die EU-Kommission verfolgt nach wie vor ihr Vertragsverletzungsverfahren, das sich aber auch hinzieht.



von links nach rechts: Jochen Hägele, Prof. Dr. Elmar Giemulla, Thomas Neuland, Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, Clemens Bollinger

- Große Verzögerungen entstehen derzeit beim Inkrafttreten europäischer Verordnungen, worunter auch der Part M Light zu leiden hat. Die Luftfahrtverbände protestieren auch gemeinsam über das EASA-Stakeholder Advisory Board gegen die Europäische Kommission, die hierfür die Verantwortung trägt.
- Eine neue Datensammlung wird durchgeführt, ein Online-Fragebogen wird im Herbst veröffentlicht und wichtige Daten für Deutschland und ganz Europa sammeln.
- Auch das Thema Datenschutz bei ADS-B Webseiten wurde diskutiert, hier ist ein grenzübergreifendes Handeln der Datenschützer gefragt, was die formellen Prozesse nicht gerade beschleunigt.
- Die zahlreichen Sicherheitstrainings und fliegerischem Fortbildungen wurden vorgestellt, Eggenfelden, Stendal, Hohn, Fluglehrerfortbildungen, Funksprech-Refresher, Nord-Atlantik-Seminar, Triebwerkskunde, Sea-Survival, etc., die sich großer Beliebtheit erfreuen und die Sicherheit unserer Mitglieder deutlich verbessern.
- Der Schatzmeister erläuterte die geordnete Finanzlage des Verbands ausführlich, der offizielle Geschäftsbericht wurde bereits im AOPA-Letter Ausgabe 3/2018 vorgestellt.

Die Mitglieder nutzten die Gelegenheit Fragen zu stellen. Bedauert wurde die recht geringe Anzahl von nur 19 Teilnehmern, was auf der einen Seite als Zeichen des Vertrauens in die Arbeit der AOPA gewertet wurde, aber auch als Zeichen dafür, dass die Jahreshauptversammlung etwa mit einem Rahmenprogramm und Fachvorträgen wieder attraktiver gestaltet werden könnte.

Anschließend wurden die AOPA-Vorstände, die alle bis auf Sundus Rifaat wieder zur Wahl angetreten sind, von den Mitgliedern in ihren Funktionen bestätigt.

Die Funktionsträger im Vorstand sind somit:

Präsident: Prof. Elmar Giemulla

Vizepräsidenten: Jochen Hägele, Thomas Neuland,
Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Beiräte: Clemens Bollinger, Jo Konrad, Ralf Valerius

Schatzmeister: Hans-Peter Walluf

Mit Zustimmung der Teilnehmer wurden die fünf Anträge eines Mitglieds verkürzt vorgetragen, sie lagen allen Teilnehmern im ungekürzten Ausdruck vor. Das antragstellende Mitglied selbst war nicht anwesend. Die Anträge befassen sich mit Problemen der Flugzeugeigentümer mit ihren Werften, wenn diese teuer und fehlerhaft arbeiten. Das Problem wird grundsätzlich anerkannt, jedoch werden die Anträge insgesamt sehr kritisch gesehen, vor allem aus Haftungsgründen und des knappen Budgets der AOPA. Die Teilnehmer beschließen einstimmig einen Antrag zur weiteren Prüfung und

Besprechung an den Vorstand zu geben. Positiv wird der Vorschlag gesehen, ein Gremium zu entwickeln, das zur Schlichtung bei strittigen Fällen befragt wird.

Das vollständige Protokoll der Jahreshauptversammlung ist im Mitgliederbereich unserer Internetseite veröffentlicht.



Foto: © AOPA-Germany

FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 8. Dezember 2018 in Egelsbach

FAA Examiner Adam House ist am 8. Dezember 2018 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. 420 £ Britische Pfund zuzüglich anteilmäßig Reisekosten des Examiners. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an Adam House zu entrichten. Voraussetzung für die Teilnahme an dem Termin hier in der Geschäftsstelle in Egelsbach ist die Mitgliedschaft in der AOPA-Germany. Alle weiteren Informationen finden Sie in unserer Meldung vom 24. September auf unserer Website www.aopa.de.



Foto: © AOPA-Germany

Part M Light ist leider noch immer nicht da

Sie warten wie so viele auf den neuen Part M Light mit den vereinfachten Wartungsvorschriften? Da sind Sie leider nicht alleine. Über 1100 Tage ist es jetzt her, dass die EASA nach Abstimmung mit den Verbänden und den Mitgliedstaaten den Entwurf für die neuen Vorschriften an die Europäische Kommission verschickt hat. Was ist in Brüssel bislang passiert? Leider nichts, über das man berichten könnte. Immerhin hat die EU-Kommission jetzt mitgeteilt, dass sie mit einer Veröffentlichung im Frühjahr 2019 rechnet. Wir sind extrem enttäuscht von dieser Verspätung. Zum ei-

nen weil die Branche diese Kurskorrektur dringend braucht, zum anderen aber auch weil wir uns auf die Zusagen der EU-Kommission verlassen haben und unseren Mitgliedern schon vor mehr als zwei Jahren die neuen Vorschriften angekündigt haben. Die europäische Luftfahrtverwaltung erwartet von den europäischen Bürgern Verbindlichkeit und die Einhaltung ihrer Vorschriften, sie muss sich aber auch an den eigenen Standards messen lassen, wenn sie glaubwürdig bleiben will.

Das 139. Regional Meeting der IAOPA-Europa fand im italienischen Como statt

Insgesamt 33 Teilnehmer aus 22 europäischen AOPA-Mitgliedsorganisationen trafen sich im italienischen Como zum 139. IAOPA Europe Regional Meeting, um viele aktuelle Themen zu diskutieren: Die neue EASA Grundverordnung/Basic Regulation (EU 2018/1139), die EASA GA Roadmap, Lizenzierungsfragen, neue Medical-Standards, prohibitiv hohe Gebühren an vielen europäischen Flughäfen, Datenschutz bei Internetportalen, Drohnen, etc. Das Treffen fand am letzten Septemberwochenende statt und wurde gemeinsam von den AOPAs Italien und Schweiz veranstaltet und organisiert. Tatkräftig unterstützt wurden sie dabei vom Aero Club Como, der einen Tagungsraum in einer historischen Villa aus dem 17. Jahrhundert zur Verfügung stellte und ein Abendessen in seinem Wasserflugzeug-Hangar direkt am Seeufer organisierte. Die Vertreter Deutschlands waren Clemens Bollinger und Michael Erb, Österreich wurde von Carina Faulhaber repräsentiert.

Die Tagesordnung umfasste viele Themen, die für uns alle wichtig sind. Es wurde vor allem auch unter der Moderation des europäischen IAOPA-Vorsitzenden Michael Erb darüber diskutiert, was die Prioritäten für die nächste Runde der EASA-Regelungsverbesserungen für die GA sind, die in die General Aviation Roadmap 2.0 einfließen sollen. Dabei wurden die folgenden acht Punkte herausgearbeitet:

1. Reform der Medicals für das leichtere Ende der GA

Die USA, Großbritannien und einige andere Länder haben erhebliche Erleichterungen für die medizinische Zertifizierung von Piloten eingeführt, die im leichteren Ende der GA tätig sind. Die IAOPA wird auf der nächsten ICAO-Flugnavigationskonferenz ein Papier vorlegen, in dem die ICAO aufgefordert wird, in die gleiche Richtung zu gehen. Die neue EASA-Grundverordnung eröffnet die Möglichkeit, dass Europa einen ähnlichen Weg gehen könnte.

2. Möglichkeiten, die sich aus den neuen Definitionen für „Kommerziellen Betrieb“ und „Komplexe Luftfahrzeuge“ ergeben

Die Streichung der Definitionen von „Kommerzieller Betrieb“ und „Komplexem Luftfahrzeug“ aus der EASA Grundverordnung schafft so-

wohl Herausforderungen als auch Chancen. Zu den Herausforderungen gehört, dass einige Operationen, die derzeit nicht kommerziell sind, in Zukunft als kommerziell eingestuft werden können, wenn nichts unternommen wird. Mit der ebenfalls aus der Grundverordnung gestrichenen Definition des „komplexen Luftfahrzeugs“ haben wir eine zweite Chance, den Geltungsbereich der NCC-Verordnung zu regeln. Die NCC-Verordnung konzentriert sich in erster Linie auf das Management einer Organisation, aber die derzeit verwendete Definition von komplexen Flugzeugen zwingt in einigen Fällen sehr kleine oder sogar Ein-Mann-Organisationen in diesen Rahmen, wo dies keinen Sinn macht.

3. Beseitigung der regulatorischen Klippe zwischen ultraleichten und zertifizierten Flugzeugen

Mit der bevorstehenden Zunahme des Gewichts von Ultraleichtflugzeugen außerhalb des EASA-Systems auf 600 kg wird die Notwendigkeit einer Brücke zwischen dem ultraleichten und dem zertifizierten System noch wichtiger, aber vielleicht auch einfacher. Schon heute prüft die EASA, wie Flugstunden auf Nicht-EASA-Flugzeugen zur Ausbildung und zur Lizenzverlängerung herangezogen werden können.

4. Grenzüberschreitende Flüge mit Ultraleichtflugzeugen

Die Opt-Out-Möglichkeit für die neue 600 kg-UL-Klasse schafft Fragen in Bezug auf ihren Einsatz über europäische Grenzen hinweg. Die neue Grundlagenverordnung bietet der EASA die Möglichkeit, Empfehlungen für Flugzeuge außerhalb des Geltungsbereichs der EASA zu erteilen. Dieses Instrument sollte genutzt werden, um eine gemeinsame Richtlinie zur Erleichterung grenzüberschreitender Flüge zu schaffen.



Nick Wilcock erhält den IAOPA Service Award. Mitte: Nick Wilcock, Rechts: Craig Spence

Foto: © Michael Erb



5. Security und Zugang zu Flughäfen

Security-Beschränkungen an vielen Flughäfen werden für die GA zunehmend zu einer Herausforderung. Sowohl in Bezug auf den eingeschränkten physischen Zugang zu Flugzeugen auf dem Vorfeld, als auch in Bezug auf die Kosten. Denn die Security-Gebühren stellen schon jetzt in vielen Fällen den größten Posten auf einer Flughafen-Rechnung dar. Wir wollen Maßnahmen prüfen, die durch die neue EASA-Grundlagenverordnung umgesetzt werden können. Eine Möglichkeit könnte ein neues gemeinsames chip-basiertes Lizenzformat sein, das elektronisch gelesen werden kann und mit bestimmten Zugangsrechten verknüpft ist.

6. Integration von Drohnen

Wahrscheinlich ist die GA der Luftfahrtsektor, der am stärksten von der möglichen Zunahme der Drohnenaktivitäten betroffen sein wird. Wir müssen sicherstellen, dass künftige Regulierungen die Koexistenz von Drohnen und GA ermöglicht. Die derzeitige Praxis des separierten Luftraums und der Pop-Up-NOTAMs ist kein akzeptabler Weg, da sich dadurch immer mehr Restriktionen ergeben.

7. Electronic Conspicuity

„Elektronische Auffälligkeit“ ist eine recht ungelenke Übersetzung des neuen Trendbegriffs ins Deutsche. Unter diesem Begriff entwickelt sich aber von Großbritannien kommend eine recht dynamische und innovative Diskussion darüber, wie sich konventionelle Luftfahrzeuge und auch Drohnen elektronisch erkennen und einander ausweichen können, ohne dafür nach den heute geltenden Standards für zumeist teures Geld ausgestattet zu sein. Auch die Förderung des Uplinks von Wetter und NOTAMs, wie es in den USA per UAT quasi als Nebenprodukt einer ADS-B Lösung angeboten wird, würde Piloten motivieren, freiwillig zu investieren. Andere

Technologien wie etwa 5G sollten als Lösungen ebenfalls in Betracht gezogen werden.

8. Lizenzprobleme

Nach dem Erfolg des kompetenzbasierten Instrumentenflug-Ratings sollte dieses Konzept auch auf Berufspiloten-Lizenzen (CPL) ausgeweitet werden. Denn die CPL-Theorie ist heute so umfangreich, dass man etwa auf 80% des ATPL-Niveaus liegt. Für die meisten Anwendungen in der GA sind viele der Lerninhalte aber irrelevant und haben keine Auswirkung auf die Kompetenz des Lizenzinhabers, der anstelle eines A320 eine Cessna 182 fliegt. Deshalb ist heute kaum noch ein Interessent für eine CPL-Ausbildung in den Flugschulen zu finden, wer in der Luftfahrt Geld verdienen will geht besser gleich zum ATPL. Für den CPL könnte eine abgespeckte „kompetenzbasierte“ Variante Abhilfe schaffen. Kleine kommerzielle Betreiber wie Fallschirmsprung-Absetzer oder Rundflugunternehmen haben heute Probleme, die richtigen Piloten zu finden. Genauso geht es den Flugschulen, die Fluglehrer suchen. Ohne die CPL-Theorie kann man heute kein Fluglehrer mehr werden.

Auf der Tagesordnung standen auch eine engere Zusammenarbeit der europäischen AOPA-Organisationen mit der AOPA US, der Datenschutz auf sog. ADS-B Portalen, sowie der Anstieg der Gebühren und Entgelte an einigen europäischen Flughäfen.

Während des Treffens wurden zwei Kollegen für ihre Verdienste für den Verband ausgezeichnet: Nick Wilcock von der AOPA-UK erhielt aus den Händen des IAOPA Generalsekretärs Craig Spence einen Service Award für seine herausragenden Leistungen, siehe Bild. Auch der ehemalige Präsident der AOPA-Greece erhielt einen Service Award in Abwesenheit. Seine Nachfolger übernahmen die Auszeichnung und überreichten sie an ihn in Griechenland.

Wer oder was ist pervers?

Dass die Allgemeine Luftfahrt (AL) für die Flugsicherungsorganisationen in Europa nicht die höchste Prioritätsstufe hat, ist sicherlich bekannt und im Ansatz auch verständlich. Denn sie verdienen ihr Geld ganz überwiegend mit den Airlines. Wenn allerdings vom Vorstandsvorsitzenden der britischen Flugsicherung NATS, Martin Rolfe, jetzt in einem sicherlich mehrfach redigierten Artikel für die Zeitschrift Air Traffic Management offen geäußert wird, dass er es pervers findet, wenn sich die EASA für einen verbesserten Zugang der AL zum IFR-Fliegen einsetzt, dann ist das in der Welt der schöngefärbten Business-Sprache schon bemerkenswert. Sein Ausbruch ist aber leider bezeichnend für die Denkweise in den Chefetagen vieler anderer europäischer Flugsicherungen.

Im Wortlaut schreibt Rolfe: „EASA's aim to grant General Aviation traffic greater access to IFR airspace is a fine notion in principle, but no consideration is given to the impact on commercial airline capacity and whether Air Navigation Service Providers will then be able to meet the requirements of the performance scheme. This kind of approach is driving the wrong behaviours and creating perverse outcomes.“

Interessanterweise lautet die Überschrift des Artikels: „Ausbruch aus dem Teufelskreis der Schuldzuweisungen.“ Dear Mr. Rolfe, der wird auf diese Weise allerdings nicht gelingen!

Man kann durchaus feststellen, dass die Flugsicherungen in Europa derzeit viele Probleme haben: Es wurden viel zu wenige Fluglotsen ausgebildet, die Vorschriften ufern aus, Airlines klagen über die im Vergleich etwa zu den USA doppelt so hohen Kosten, die technische Ausstattung ist altertümlich, die Kommunikation überwiegend analog. Und die europäische Einigung im Konzept der „Single European Sky“ oder auch nur grenzübergreifende Tätigkeiten der Flugsicherungen kommen nicht voran – es regieren nach wie vor Kleinstaaterei und nationale Egoismen. So groß der Frust sein mag: Die AL taugt nicht als Sündenbock. Sie ist ein selbstver-



Sündenbock AL? – Nein, danke!



Foto: © NATS

ständlicher Luftverkehrsteilnehmer, sowohl unter VFR wie auch unter IFR. Die Flugsicherungsunternehmen haben auf der einen Seite eine Monopolstellung, was aus ökonomischer Sicht sehr angenehm für sie ist: Man hat keine kundenfreundlichere oder kostengünstigere Konkurrenz zu fürchten. Auf der anderen Seite muss die Flugsicherung aber (bei uns gemäß §27c LuftVG) eine Infrastruktur zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung für den kompletten Luftverkehr anbieten. Dabei darf sie sich als Monopolist keine präferierten Lieblingskunden herausuchen, nur weil die am besten bezahlen. Selbstverständlich hat auch die Allgemeine Luftfahrt Anspruch auf einen bestmöglichen Service. Nebenbei bemerkt: Dessen Qualität darf natürlich auch nichts damit zu tun haben, ob es eine in der Infrastrukturpolitik begründete Entscheidung gibt, dass besonders leichte Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt (unter zwei Tonnen MTOM) von IFR-Streckengebühren befreit sind. Gerne wird vergessen, dass Halter dieser Flugzeuge sehr wohl Energiesteuer auf den Treibstoff zahlen, der beim Finanzministerium landet. Die Airlines dagegen zahlen keinen einzigen Cent Energiesteuer – aber Flugsicherungsgebühren. Was wollen wir Verbände und die EASA eigentlich mit dem Projekt zur Förderung des vereinfachten Zugangs zum IFR-Fliegen erreichen? Die Anzahl der IFR-Flüge in der AL ist tendenziell rückläufig und bleibt weit hinter ihren Möglichkeiten. Weil die IFR-Ausbildung zu kompliziert ist, weil die kleineren Flugplätze IFR-Verfahren nur mit enormen Anstrengungen erhalten können, weil die Flugsicherung keine Kapazitäten im unteren Luftraum vorhalten will ...es gibt viele Gründe. Um diesen Trend zu stoppen, müssen wir diese Ursachen angehen. Denn IFR-Fliegen trägt zu einer Erhöhung der Flugsicherheit und einer wirtschaftlicheren und wetterunabhängigeren Nutzung der Flugplätze und Luftfahrzeuge bei. Wir Verbände sind nun gefragt, und wir werden weiterhin den Dialog mit den Flugsicherungen und der EASA suchen. Etwas Gutes hat dieser verunglückte Artikel des NATS-Chefs: Er ist ein geeigneter Anlass für uns, das Thema erneut anzusprechen.

Leichter Flugschulstandard ist da: DTOs können jetzt starten

Ab sofort haben es kleine Flugschulen wieder einfacher, es gibt jetzt die DTO/Declared Training Organisation als simpleren Flugschulstandard für die PPL und LAPL Ausbildung, mit dem sich der Verwaltungsaufwand im Vergleich zur ATO/Authorised Training Organisation erheblich eingrenzen lässt. Denn am 13. August wurde die EU-Verordnung 2018/1119 veröffentlicht, Anfang September trat sie in Kraft. Im Prinzip kann man seiner zuständigen Behörde jetzt eine Erklärung zusenden, dass man alle Auflagen der DTO erfüllt, und schon kann das Training beginnen.

Aber ganz so einfach ist es natürlich nicht. Ein Trainings-Programm und eine Sicherheitsstrategie für die Ausbildung müssen vorliegen, und man sollte sich auch sicher sein, dass es der mit Sicherheit bevorstehenden Prüfung standhält. Deshalb empfehlen wir Interessenten dringend, vor Beginn der Ausbildung bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde vorstellig zu werden und das Vorhaben abzusprechen.

Änderungen bei Audioaufzeichnungen für Sprachprüfungen veröffentlicht

Der formelle Korrekturprozess hat zwar deutlich länger gedauert als erhofft, aber jetzt ist der Durchbruch in Sachen Audioaufzeichnungen der Sprachprüfungen offiziell. Im Bundesanzeiger vom 20.09.2018 wurde veröffentlicht, dass Audioaufzeichnungen nur noch bei Erstprüfungen vorgeschrieben sind. Bei einer Verlängerungsprüfung ist das Prüfungsgespräch nur dann aufzuzeichnen, wenn die anerkannte Stelle oder der Bewerber dies verlangt. Die anerkannte Stelle muss hierfür über ein genehmigtes Verfahren zur Audioaufzeichnung verfügen und der Bewerber in die Aufzeichnung einwilligen.

Wir haben uns beim Präsidenten des LBA Jörg Mendel für eine Lösung des Problems stark gemacht und waren dankbar, dass dieser nunmehr veröffentlichte Kompromiss schon im April 2018 gefunden werden konnte. Durch eine Prüfung des Bundesjustizministeriums kam es leider zu der mehrmonatigen Verzögerung bei der Umsetzung. Aber am wichtigsten ist, dass das Thema jetzt endlich eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden hat. Die Datei finden Sie mit dem Suchbegriff „Luftfahrtpersonal“ auf der Website des Bundesanzeigers www.bundesanzeiger.de.

Unverbleites AVGAS 100UL in den USA: PAFI-Projekt der FAA verzögert sich

Die FAA der USA hat im Jahr 2013 ein Projekt gestartet, das zum Ziel hatte bis zum Jahr 2018 ein umweltfreundliches Flugbenzin mit 100 Oktan zu entwickeln, so wie es derzeit auch schon mit niedriger Oktanzahl als Avgas 91/96 UL angeboten wird. Dies ist die sog. Piston Aviation Fuels Initiative, kurz PAFI genannt. Die Erwartungshaltung ist inzwischen etwas gedämpft. Nach offensichtlichen Problemen der teilnehmenden Projektpartner einen 1:1 Ersatz für das derzeit verwendete Avgas 100LL zu generieren, wurde der Projektzeitraum auf das Jahr 2020 erweitert. Das Unternehmen SWIFT Fuel ist aus dem Projekt ausgeschieden, so dass nur noch Shell als einziger Projektbeteiligter Treibstoffher-

steller übriggeblieben ist. Details zu den Problemen sind nicht bekannt, die Projektpartner unterliegen Vertraulichkeitsvereinbarungen.

Die FAA und unsere Kollegen von der AOPA-USA sind jedoch optimistisch, dass Shell in der Lage sein wird ein kostengünstiges AVGAS 100UL als 1:1 Ersatz für AVGAS 100LL zu entwickeln. Zwar benötigen heute nur etwa ein Drittel aller Kolbenmotorflugzeuge ein AVGAS mit 100 Oktan, sie sind aber auch diejenigen mit großem Durst, die etwa zwei Drittel des gesamten Avgas benötigen.

Luftfahrzeugbetreiber bitte mitmachen: Umfrage zur Allgemeinen Luftfahrt

Es besteht Einvernehmen darüber, dass es in Europa keine statistischen Daten über die Flotte der Allgemeinen Luftfahrt (AL) gibt, die fundierte Sicherheits- oder Wirtschaftlichkeitsanalysen erlauben würden. Bis jetzt sind die meisten Analysen in der AL von Schätzungen und Expertenurteilen abhängig, was definitiv nicht ideal und einer der Hauptgründe für eine hohe Überregulierung in der AL-Branche ist. In den USA existieren statistisch solide und detaillierte Daten, die sowohl von den FAA- als auch von den AL-Nutzerverbänden generiert werden. Folglich können der NALL-Bericht sowie andere Sicherheitsanalysen und ökonomische Folgenabschätzungen auf der Basis statistischer Fakten erstellt werden.



Foto: © Scanrail – Fotolia.com

Um aussagekräftige statistische Daten auch für die europäische AL zu sammeln, wurde von uns eine Umfrage konzipiert. Die IAOPA hat 2014 mit gutem Erfolg einen ersten Versuch unternommen, etwa 1500 Luftfahrzeugbetreiber und 3500 Piloten haben geantwortet, aber diese Daten sind inzwischen etwas veraltet, und geographisch gesehen decken sie hauptsächlich den europäischen Kernbereich ab.

Es ist also Zeit für eine neue Initiative, die wir diesmal gemeinsam mit den Verbänden GAMA (General Aviation Manufacturers Association) und EBAA (European Business Aviation Association) durchführen.

Es dauert etwa 10 Minuten den Fragebogen auszufüllen. Bis zum 18. Oktober haben europaweit schon 670 Luftfahrzeugbetreiber an der Umfrage teilgenommen. Wenn Sie nicht die genauen Zahlen zur Hand haben, reichen auch Ihre Schätzungen aus. Für die Betreiber einer Flotte verschiedener Luftfahrzeugtypen empfehlen wir, die Umfrage für jeden Luftfahrzeugtyp einzeln durchzuführen. Wenn mehr als ein Luftfahrzeug eines ähnlichen Typs betrieben wird, kann die Untersuchung mit Durchschnitts-Angaben für diese Luftfahrzeuge ausgeführt werden, um Zeit zu sparen. Bei Fragen können Sie uns gerne unter info@aopa.de kontaktieren. Ihre Daten werden geschützt und nur mit anderen AL-Verbänden, sowie europäischen und nationalen europäischen Behörden geteilt, die uns bestätigt haben, dass sie die Anforderungen der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) erfüllen und sie ausschließlich für Sicherheits- und Wirtschaftsanalysen verwenden. Ihre Daten werden nicht an Dritte weitergegeben.

Wir beabsichtigen, eine repräsentative Auswahl von Luftfahrzeugbetreibern zu erstellen, um eine kontinuierliche Trendüberwachung durchzuführen. Wenn Sie an diesem Projekt teilnehmen möchten, geben Sie bitte am Ende der Umfrage Ihre Kontaktdaten an.

Vielen Dank für Ihre Zeit und Mühe. Mit Ihrer Unterstützung tragen Sie dazu bei, die Allgemeine Luftfahrt sicherer und wirtschaftlicher zu machen.

Und falls Sie die Idee gut finden: Bitte animieren Sie auch Ihre Bekannten zur Teilnahme!



Hier geht es zur Umfrage: <http://bit.ly/2NFpyiJ>



General Aviation
Manufacturers Association



ÄLTERE PILOTEN

Nr. 39, Oktober 2018

Was ändert sich mit dem Älterwerden für Piloten oder bis zu welchem Alter kann man (sicher) fliegen? Dieser Frage ist eine Untersuchung des Air Safety Institute der US-amerikanischen AOPA Foundation nachgegangen und hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Empfehlungen für ältere Piloten ausgesprochen. Der Bericht hierzu ist unter dem Titel „Aging and the General Aviation pilot“ im Internet zu finden.

Mit freundlicher Genehmigung des Air Safety Institute wird in diesem AOPA Safety Letter der komplette Untersuchungsbericht einschließlich der Empfehlungen in deutscher Übersetzung dargestellt.

Übrigens, der Bericht ist nicht nur für ältere Piloten interessant, sondern für alle Piloten, die sich (rechtzeitig) mit den Veränderungen im Alter auseinandersetzen möchten.

EINFÜHRUNG

Wie die ganze Nation insgesamt, so wird auch die Gruppe der Piloten immer älter. Zwischen 1990 und 2010 ist das Durchschnittsalter von US-amerikanischen Piloten von 40,5 auf 44,2 gestiegen. Diese Veränderung – teilweise ein Spiegel der allgemeinen demographischen Entwicklung, teilweise ein Ergebnis der Veränderungen in Industrie und Kultur – stellt ernsthafte Herausforderungen für die Industrie dar und wirft wichtige Fragen zur Funktionsfähigkeit des derzeitigen Flugtrainingmodells, zur Wahrnehmung der Allgemeinen Luftfahrt unter Nicht-Piloten und zu anderen Faktoren auf.

Ein Faktor ist Sicherheit. Seit 1960, als die FAA die so genannte „Age 60 Rule / 60 Jahre Regel“ für Fluglinienpiloten einführte (redaktionelle Anmerkung: nach dieser von der US-amerikanischen Federal Aviation Administration seinerzeit festgesetzten Regel konnten Piloten im gewerblichen Verkehr bis maximal 60 Jahre tätig sein), hat es viele Diskussionen zur Beziehung zwischen Alter, Pilotenleistung und Sicherheit gegeben, und viele Fragen wurden aufgeworfen, zum Beispiel:

- Bis zu welchem Grad hat das Alter Einfluß auf die Leistungsfähigkeit von durchschnittlichen Piloten?
- Gibt es den „durchschnittlichen Piloten“ überhaupt?
- Wie weit kann sich Leistung verschlechtern ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen? Verschlechtern sich alle Aspekte der Leistung zur gleichen Zeit?
- Welche Rolle spielt Erfahrung bei der Kompensation des Alterungsprozesses?
- Können Tests im Labor die Leistung in der realen Welt vorausberechnen?
- Machen die heutige längere Lebensspanne und der gesündere Lebensstil einen Unterschied aus?

Vor allem für die Fluggesellschaften ist es wichtig, diese Fragen zu beantworten. Deshalb liegen auch mehr als ausreichende Daten hierzu über ältere Piloten vor. Über das Älterwerden von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt gibt es dagegen nur eine Handvoll von Studien. Damit ergibt sich die Frage, ob auf die Fluggesellschaften bezogene Studien auch für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt angewandt werden können (der typische Fluglinienpilot ist erfahrener, professioneller und wahrscheinlich gesünder). Es gibt gute Gründe anzunehmen, dass die Untersuchungsberichte für alle Piloten relevant sind.

Der wohl wichtigste Grund ist vielleicht, dass beinahe alle Studien den Schluss zulassen, dass es kein bestimmtes Profil eines alten Piloten gibt. So einfach es klingen mag, die wichtigste Erkenntnis aller Untersuchungen scheint zu sein, dass unterschiedliche Piloten den Alterungsprozess unterschiedlich erleben. In mancher Hinsicht ist das eine starke Vereinfachung, aber es gibt die Tatsache wider, die wir im täglichen Leben um uns herum beobachten: Es gibt ein Lebensalter und ein „wahres Alter“, und beide passen nicht immer zusammen.

Als Piloten spielen wir eine große Rolle bei der wichtigen, manchmal schwierigen Entscheidung über unsere eigene Fitness. Das ist keine Verantwortung, die man auf die leichte Schulter nehmen sollte. Diese Veröffentlichung zusammen mit dem Air Safety Institute's „Aging Gracefully, Flying Safely“ Online Course stellt den ersten systematischen Versuch dar, älteren Piloten eine Hilfestellung bei der Wahl von guten und sachkundigen Entscheidungen zu geben.

In diesem Bericht starten wir mit einer genaueren Betrachtung von durchgeführten Untersuchungen zum Alter und der Leistungsfähigkeit von Piloten. Danach

diskutieren wir Erkenntnisse aus den Untersuchungen und sprechen über Schritte, die Piloten tun können, um möglichst lange und sicher zu fliegen. Schließlich stellen wir für die, die mehr Interesse an dem Material haben, Literaturhinweise zu ausgewählten Arbeiten über Alterung und Leistung von Piloten dar (redaktionelle Anmerkung: die Literaturhinweise wurden nicht ins Deutsche übersetzt).

Finanziell wurde „Aging and the General Aviation pilot“ von der The Jim and Angela Thompson Foundation und durch Spenden von Piloten an die AOPA Foundation unterstützt.

Der Untersuchungsbericht des Air Safety Institute enthält in der englischen Originalfassung zum Schluss 30 ausführliche Literaturhinweise. Wer sich also mehr mit dem Älterwerden von Piloten beschäftigen möchte und die englische Sprache versteht, sollte sich den Bericht im Internet (siehe Quellenangabe) aufrufen. Hinweise mit Nummern zur Literaturangabe sind auch hier in der Übersetzung zu finden.

UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Um diesen Bericht zu erstellen, wurden vom Air Safety Institute entsprechende Veröffentlichungen gesichtet, vor allem aus der Zeit von 1990 bis 2010, mit besonderem Augenmerk auf Studien nach dem Jahr 2000. Bei der Durchsicht wurde ziemlich schnell klar, dass es kaum Veröffentlichungen ausschließlich über alternde Piloten in der Allgemeinen Luftfahrt gibt. Die überwiegende Mehrzahl der Studien bezieht sich auf gewerbliche bzw. Linienpiloten, und viele befassen sich nur mit der „60 Jahre Regel“.

Das bedeutet auch, dass es relativ wenig Informationen bezüglich Piloten über 70 gibt. Allerdings, mit einigem Vorbehalt, glauben wir, dass viele in den Studien angesprochene Aspekte für alle Piloten von Bedeutung sind. Diese Schlussfolgerung wird unterstützt durch Ergebnisse aus speziell auf die Allgemeine Luftfahrt bezogene Projekte, welche in das Gesamtbild der anderen Studien passen.

Um die Ergebnisse der verschiedenen Studien leserfreundlicher zu gestalten, haben wir sie in einzelne

Kategorien entsprechend der Untersuchungsergebnisse gruppiert.

Unfallbeteiligung

Über die Jahre hinweg sind eine Reihe von Studien veröffentlicht worden, die sich hauptsächlich auf die Analyse von Unfalldaten konzentrieren. Wie bei vielen Studien, die für diesen Bericht herangezogen wurden, unterscheiden sich die Ergebnisse dieser Unfallstudien signifikant. Obwohl diese Tatsache Bedeutung für eine weitere Aussage über die Auswirkung des Älterwerdens haben dürfte, ist es wichtig, sich nicht zu sehr auf die Unterschiede zu konzentrieren: Die untersuchten Studien wurden dazu genommen, um eine Reihe von unterschiedlichen Fragen zu beantworten, und in einigen Fällen wurden komplett unterschiedliche Datensätze und Analysemethoden genutzt. Von daher ist es schwer „Äpfel mit Äpfel“ zu vergleichen. Allerdings zeigt sich im weiteren Sinne, dass das Alter, die (insgesamt und jüngst erworbene) Erfahrung und Gesundheit (soweit diese nach dem Tauglichkeitsgrad nachvollziehbar ist) in einer Weise zusammenwirken, dass sie bis zu einem gewissen Grad in Bezug zur Beteiligung an Unfällen gesetzt werden können.

Im Jahr 2007 gab das Air Safety Institute eine groß angelegte wissenschaftliche Studie über die Leistungsfähigkeit von älteren Piloten der Allgemeinen Luftfahrt bei realen, nicht simulierten Flügen in Auftrag. Aufgrund einer Reihe von Rückschlägen – die meisten wegen der Schwierigkeiten, eine ausreichend große Gruppe von entsprechenden Piloten zusammenzustellen – wurde schließlich offensichtlich, dass das Projekt nicht im vorgegebenen Zeitrahmen und Budget abgeschlossen werden konnte, und schließlich wurde die Studie abgebrochen.

Die begrenzten Ergebnisse der Studie weisen darauf hin, dass es ein allgemeines Muster gibt, wonach die Fähigkeiten, ein Luftfahrzeug zu führen, ATC-Anweisungen zu befolgen und auf Notsituationen entsprechend zu reagieren, mit dem Alter des Piloten abnehmen, sich aber andererseits mit der Gesamtflugerfahrung verbessern.

Diese Effekte scheinen weitestgehend voneinander unabhängig zu sein. Ältere Piloten waren

nicht so konzentriert wie jüngere Piloten mit ähnlicher Flugerfahrung. Allerdings, mit entsprechender Erfahrung waren die Leistungen älterer Piloten besser als die jüngerer Kollegen. Aufgrund der Größe und Art der Studie sollte man dieser Aussage nicht zu viel Bedeutung beimessen, aber sie scheint in das allgemeine Muster anderer Arbeiten hierzu zu passen.

Eine die Allgemeine Luftfahrt betreffende Studie, die auf Unfalldaten des National Transportation Safety Board (NTSB) basiert, fand, neben anderen Dingen, heraus, „Ältere Piloten machen weniger Fehler. Bei den männlichen Piloten im Alter zwischen 55 und 63 passierten 26% der Abstürze offensichtlich ohne einen Pilotenfehler verglichen mit nur 7% bei der Altersgruppe von 40 bis 49“. Man muss allerdings beachten, dass sich das nicht auf die relative Unfallbeteiligung (oder Unfallrate) unter den unterschiedlichen Gruppen von untersuchten Piloten bezieht. Zwei andere Veröffentlichungen (von Bazargan und Mortime), die auch auf Unfalldaten in der Allgemeinen Luftfahrt basieren, stellen fest, dass bestimmte Gruppen von Unfallpiloten im Alter von 60 Jahren und mehr in mehr Unfälle verwickelt waren im Vergleich zu anderen. Auch eine unveröffentlichte Studie des Air Safety Institute aus dem Jahre 2006 fand heraus, dass Piloten ungefähr ab dem Alter von 55 und darüber anfangen, mehr Unfälle als erwartet zu haben (im Verhältnis ihres Anteils zur Gesamtheit der Piloten).

Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass all diese Studien auf Analysen von Unfalldaten des NTSB basierten. Abgesehen von etwaigen Mängeln dieser Daten, solche Analysen belegen nicht unbedingt ein mögliche größere Belastung von älteren Piloten – vielleicht fliegen ältere Piloten aufgrund von mehr Freizeit oder auch mehr Geld öfter als ihre jüngeren Kollegen. Auch berücksichtigen diese Studien nicht mögliche Unterschiede in der Art des Fliegens und die Schwere der damit zusammenhängenden Unfälle. Ohne entsprechende Daten, um diese und andere Störfaktoren auszuschließen, ist es schwierig, solide Behauptungen über die relative Sicherheit von unterschiedlichen Altersgruppen von Piloten aufzustellen.

Im gewerblichen Luftfahrtbereich wurde eine Studie (siehe Literaturhinweis zu Li, 7) durchgeführt, bei der eine Gruppe von mehr als 3000 Linien- und Flugtaxi-

piloten über eine Periode von 10 Jahren im Hinblick auf die Flugzeit und ihre Beteiligung an Flugunfällen beobachtet wurde. Es wurde herausgefunden, dass größere fliegerische Erfahrung einen signifikanten positiven Einfluss auf das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, hat, während zunehmendes Alter keinen gegenteiligen negativen Effekt zu haben scheint. Allerdings kamen die Autoren zu dem Schluss, dass der letztgenannte Effekt vielleicht die Tatsache widerspiegelt, dass durch die strengen flugmedizinischen Vorschriften der FAA Piloten von vornherein gesünder sind als der Durchschnitt der Bevölkerung und der Einfluss des Alterns dadurch minimiert wird. Das ist ein Punkt, den man berücksichtigen muss, wenn Untersuchungen nur auf professionelle Piloten beschränkt sind, insbesondere solche mit Klasse I Flugtauglichkeit.

Bemerkenswert ist auch eine Reihe von FAA-Studien, die die Unfallraten anhand geschätzter Flugstunden von Linien- und Charterpiloten mit Klasse I und II Tauglichkeitszeugnissen bewerten (siehe Literaturhinweis zu Broach, 3 und 4). Analysen, bei denen verschiedene Altersgruppen zwischen 21 und 63 Jahren „...stützen die Hypothese, dass eine „U-förmige“ Beziehung zwischen dem Alter und der Professionalität von Piloten und der Unfallrate besteht.“ Die Autoren stellten jedoch fest, dass Unterschiede zwischen den Altersgruppen im Durchschnitt sehr gering waren.

Die vielleicht am breitesten angelegten Studien unter den verschiedenen Studien in dieser Kategorie sind zwei aus den 1980er Jahren (siehe Literaturhinweis zu Golaszewski, 5 und 6). In diesen Studien wurden Unfalldaten von Pilotengruppen nach verschiedenen Faktoren untersucht – Alter, Grad der Fluglizenz, Beruf, Tauglichkeitsgrad, Gesamtflugzeit und jüngst erworbene Flugzeit. Man fand heraus, dass vielfältige Interaktionen zwischen den verschiedenen Faktoren bestehen. Allgemein gesprochen: ältere Piloten mit einer geringen Gesamtflugzeit und geringer jüngst erworbener Flugzeit neigen dazu, weitaus schlechter zu sein als ihre jüngeren Kollegen mit ähnlicher Erfahrung, während ältere Piloten mit einer großen Gesamtflugzeit und großer jüngst erworbener Flugzeit gleich oder sogar besser waren.

Leistungen im Simulator

Eine Möglichkeit, um die Beschränkungen bei der Analyse von Unfalldaten zu umgehen, ist die Untersuchung von Pilotenleistungen im Flugsimulator unter

simulierten Flugsituationen. Wissenschaftler rekrutieren Piloten mit unterschiedlichem Alter, Zertifizierungsgrad und Erfahrung und testen ihre Leistungen bei verschiedenen Aufgabenstellungen, meist mehrmals. Es sollte am Anfang betont werden, dass diese Studien nicht dazu dienen, die Leistungen zu beurteilen, nach dem Motto „akzeptabel“, „nicht akzeptabel“. Auch ist es wichtig zu bemerken, dass Faktoren bezüglich des Alters, aber nicht des Älterwerdens, eine Rolle bei den Ergebnissen spielen. So sind die Flugsimulatoren, die für diese Studien genutzt wurden, nicht unbedingt dafür ausgelegt, die Flugerfahrung realistisch zu berücksichtigen. Dieser Faktor könnte theoretisch die Ergebnisse beeinflussen, zumindest insoweit er die Ergebnisse zu Gunsten jüngerer Piloten begünstigen könnte, da jüngere Piloten vielleicht im Allgemeinen besser mit Simulatoren umgehen können.

Unter den verschiedenen Simulatorstudien ist die „Stanford Studie“ (siehe Literaturhinweis zu Taylor, 13) die wohl am meisten relevante Studie bezüglich des Älterwerdens von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt. Über einen Zeitraum von 3 Jahren führten die Autoren jährliche Simulatortests mit 118 Piloten der Allgemeinen Luftfahrt im Alter zwischen 40 und 69 Jahren durch. Die Leistungen wurden anhand der Durchführung von ATC-Anweisungen, Instrumentenbeobachtung, Ausweichen von anderem Verkehr, Anflug und Landung, und der Leistung insgesamt beurteilt. Die Autoren der Studie kamen zu folgendem Schluss:

„Erfahrene Piloten schnitten zu Beginn besser ab und zeigten eine geringere Leistungsabnahme über die Zeit. Zusätzliche Analysen offenbarten, dass die Auswirkungen der Erfahrung sich am deutlichsten beim Sprechfunk zeigten, bei dem die Leistung im Laufe der Zeit am stärksten abnahm. Obwohl ältere Piloten am Anfang schlechter abschnitten als jüngere, so zeigten ältere Piloten über einen längeren Zeitraum insgesamt einen geringeren Leistungsabfall als jüngere Piloten. Diese Ergebnisse unterstützen vorhergehende Querschnittsuntersuchungen in der Luftfahrt ebenso wie in Nicht-Luftfahrtbereichen, wonach vorhergehend erworbene Erfahrung und zusätzliche Spezialerfahrung einen vorteilhaften Effekt auf qualifizierte kognitive Leistung älterer Erwachsener haben.“

Mit anderen Worten, die Ergebnisse untermauern die Theorie, dass Erfahrung im Allgemeinen den negati-

ven Einfluss des Alters ausgleicht, und dass sie darüber hinaus eine größere Rolle bei der Kompensation der Bereiche (z. B. Kommunikation), die stärker durch den Alterungsprozess beeinflusst sind, spielt.

Eine andere, begrenzte Simulatorstudie (siehe Literaturhinweis zu Kennedy, 12) mit IFR-lizenzierten Piloten der Allgemeinen Luftfahrt im Alter von 19 bis 79 fand heraus, dass ältere Piloten eher dazu neigen, einen Instrumentenanflug zu einem Flughafen fortzusetzen und sogar zu landen, obwohl die Sichtverhältnisse nicht dafür geeignet waren. Diese Piloten flogen das simulierte Luftfahrzeug während des Anfluges weniger genau. Schwierigkeiten mit der Kontrolle des Luftfahrzeuges während des Warteverfahrens wurden allerdings durch mehr Erfahrung ausgeglichen. Zwei weitere Studien (siehe Literaturhinweis zu Hyland, 11 und Yesavage, 14) aus den 1990ern fanden heraus, dass zunehmendes Alter im Allgemeinen mit schlechterer Leistung bei der Durchführung von Simulatoreaufgaben einhergeht. Der Autor der vorher genannten Studie bemerkte allerdings, dass aufgrund der Größe und der Umstände der Studie, die Ergebnisse mit Vorsicht zu betrachten sind.

Nochmals, es scheint sich das große Bild zu ergeben, dass sich mit dem Alter eine leichte, aber messbare Verringerung der Leistung insgesamt einstellt, die sich bis zu einem gewissen Grad durch Erfahrung und (im Rahmen der Tauglichkeitseinstufung) gute Gesundheit ausgleichen lässt.

Wahrnehmung und Kommunikation

Die am häufigsten genannten Bedenken gegenüber älteren Piloten haben mit der Änderung in der Wahrnehmungsfähigkeit (verringerte Fähigkeit vorzuschauen), der Aufmerksamkeit, mit der gleichzeitigen Durchführung von mehreren Aufgaben (multiple tasks), der Entscheidungsfindung und der effizienten Kommunikation zu tun.

Auf diesen Gebieten wurde eine große Anzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen durchgeführt, und obwohl es in den Studien viele Übereinstimmungen gibt, so gibt es kaum zwei Studien, deren Ergebnisse exakt übereinstimmen. Anstatt auf die einzelnen Untersuchungsergebnisse einzugehen, wollen wir hier auf einen Bericht mit dem Titel „Age and Pilot Performance“ (Alter und Leistungsfähigkeit von Piloten) von Pamela Tsang eingehen, die einen guten Überblick über die Situation gibt:

„Die psychologische Literatur zeigt eindeutig altersbedingte Veränderungen in bestimmten kognitiven Funktionen, die wesentlich für die Pilotenleistung sind (z. B. Wahrnehmungsprozess, bestimmte Aspekte der Erinnerungsleistung und bestimmte psychomotorische Kontrollfunktionen). Die kognitiven Funktionen, die nicht eindeutig einer Veränderung aufgrund des Alters zuzuordnen sind, scheinen die mehr komplizierteren zu sein, die mehrere Schritte der Informationsverarbeitung erfordern, wie Problemlösungen finden, Entscheidungen herbeiführen und Zeiteinteilung. Auf der einen Seite gibt es ausreichende Daten, die darauf hindeuten, dass je komplexer die Leistung ist, desto mehr das Alter eine Rolle spielt. Auf der anderen Seite wurde herausgefunden, dass mit einem umfassenden Training diesem negativen Effekt im Alter entgegen gewirkt werden kann. Da sich die Fähigkeiten in vielen komplexen Berufen, einschließlich Fliegen, zusammen mit den Erfahrungen und dem Alter weiterentwickeln, gibt es den gegenseitigen Effekt von Alter und Erfahrung, der in weiteren Studien untersucht werden sollte.“

Mit anderen Worten, offensichtlich gibt es eine gegenseitige Beeinflussung zwischen der Komplexität einer mentalen Aufgabe, dem Grad, in dem gerade diese Komplexität den allgemeinen Schwierigkeitsgrad vermindert (vielleicht weil verschiedene Teile des Gehirns beansprucht werden) und dem Vorhandensein vorheriger Erfahrung. Tsang fährt später in ihrer Studie fort, dass es „...sicherlich keine Anzeichen dafür gibt, dass es mit 60 Jahren losgeht. Das Alter beeinträchtigt nicht nur die verschiedenen kognitiven Funktionen in verschiedener Weise, der Zeitpunkt des Beginns des Alterungsprozesses beeinträchtigt auch unterschiedlich die verschiedenen kognitiven Funktionen.“

Ein großer Teilbereich der Literatur zu kognitiven Funktionen befasst sich mit dem Sprechfunk. Wie bereits in der Stanford Studie (siehe Literaturhinweis zu Taylor, 13) erwähnt gibt es klare Belege dafür, dass Kommunikation – welche offenbar stark vom Kurzzeitgedächtnis beeinflusst wird – der Bereich ist, in dem das Älterwerden den deutlichsten und messbaren Einfluss hat. Verschiedene Studien wurden durchgeführt, um speziell das zu quantifizieren: Ältere Piloten sind bei der Durchführung verschiedener Kommunikationsaufgaben schlechter als ihre jüngeren Kollegen. Allerdings kann größere Erfahrung dieses Leistungsdefizit bis zu einem bestimmten Grad ausgleichen,

durch Verwendung von Hilfen wie z. B. Notizen machen. In Hinblick auf diesen letzten Punkt ist es interessant zu sehen, dass verbesserte Techniken für die Kommunikation mit ATC – z. B. Data Link Systeme, die Anweisungen in Textform übermitteln – durchaus einen echten Vorteil für ältere Piloten bringen können.

Gesundheit

Studien, die sich mit Aspekten der Gesundheit befassen, kommen zu dem Schluss, dass abnehmende Sehfähigkeit, plötzliche Handlungsunfähigkeit während des Fluges (0,3% bei allen Unfällen) und kardiovaskuläre Abnormalitäten für ältere Piloten von zunehmenden Belang sind. Das leuchtet ein, aber man sollte auch festhalten, dass Studien, die für diesen Bericht herangezogen wurden, keinen Beleg dafür geben, dass das Auftreten solcher Fälle plötzlich ab einem bestimmten Alter zunimmt. Zudem wird in der wissenschaftlichen Literatur festgestellt, dass das Risiko von gesundheitlichen Problemen im Alter durch regelmäßige körperliche Aktivitäten, richtige Ernährung, Verminderung von Risikofaktoren, wie z. B. Rauchen, und durch regelmäßige medizinische Check-ups signifikant verringert werden kann.

Das große Bild

Die Studien und Berichte, die zu Rate gezogen wurden, zeigen verschiedene Herangehensweisen an die Frage des Älterwerdens von Piloten. Das Vermögen von Sehen, Erinnern und Erkennen, die Beteiligung an Unfällen, das Pilotenverhalten und die Gesundheit sind alle bei verschiedenen Gruppen von Piloten untersucht worden. Trotz all dieser Studien und Berichte, was am meisten auffällt ist das Fehlen von wirklich genauen Ergebnissen. Die Fragen scheinen sich aller Analysen zu widersetzen. In der Tat, man ist versucht festzustellen, dass die Frage nach dem Älterwerden ein Ablenkungsmanöver sein könnte – „Man macht ein Problem daraus, wo es gar keines gibt.“

Das ist sicherlich übertrieben. Die Situation ist aus Sicht eines Wissenschaftlers ausgesprochen kompliziert, und es gibt nichts daran rumzureden, dass wir sterbliche Wesen sind. Wir alle gehen früher oder später durch eine Phase des Verfalls. Die genaue Art und Schwere dieses Verfalls unterscheidet sich erheblich – es gibt 60-jährige Piloten, deren „wahres Alter“ nahe 90 liegt und umgekehrt – aber

irgendwann geschieht es. Nur eine glückliche Handvoll von uns wird noch mit 90 sicher fliegen. Kurzum: das Alter spielt eine Rolle.

Aber dies ist es nicht allein, was eine Rolle spielt. Die wirkliche Lehre scheint zu sein, dass man die Fähigkeit eines Piloten, in einer bestimmten Situation sicher zu fliegen, nicht durch die Brille des Lebensalters beurteilen kann. In vielen Studien zeigte sich, dass die persönlichen Unterschiede von gleichaltrigen Piloten signifikant größer waren als die Unterschiede zwischen entsprechenden Altersgruppen insgesamt. Und trotz all dieser Studien, die düster über die Leistungsfähigkeit von alten Piloten berichten, bekommen wir jeden Tag immer wieder aufs Neue gezeigt, dass das Alter nur ein Faktor unter vielen ist, und Sicherheit nicht eine gerade Linie, sondern ein Gradient ist. Luftfahrzeuge pilotiert von Männern oder Frauen über 70 fallen nicht mit großer Regelmäßigkeit vom Himmel. Die Anzahl der Flugunfälle bei Fluggesellschaften hat seit der Anhebung der 60-Jahre Regelung auf 65 Jahre nicht zugenommen, wenn sie nicht sogar gefallen ist.

Kurzum, die wichtigste Erkenntnis all der Untersuchungen scheint zu sein, dass verschiedene Piloten den Alterungsprozess unterschiedlich erfahren, und auf unterschiedliche Weise kompensieren (oder auch nicht). Es gibt keinen Zweifel, dass es Gemeinsamkeiten unter älteren Piloten gibt, aber im Großen und Ganzen scheint es, dass persönliche Faktoren – Erfahrung, Professionalität, körperliche Fitness, allgemeine Veranlagung, Genetik – eine sehr viel größere Rolle als das Lebensalter spielen bei der Frage, ob ein Pilot an einem bestimmten Tag sicher fliegt.



Foto: © ADPA-Germany

EMPFEHLUNGEN FÜR PILOTEN

Die Literatur über das Älterwerden bietet keine direkte Methode, Piloten in verschiedene Sicherheitskategorien einzuteilen, aber sie führt zu einigen Empfehlungen, die helfen können, die mit dem Alterungsprozess einhergehenden Veränderungen zu minimieren. Zusätzlich zu Übungen, die uns generell helfen können, unsere mentalen und physischen Fähigkeiten zu erhalten und zu verbessern, gibt es verschiedene Methoden, die wir anwenden können, um Veränderungen, die wir nicht aufhalten können, zu kompensieren.

Nachfolgend beschreiben wir einige Bereiche, in denen ältere Piloten offensichtlich ähnliche Erfahrungen machen, und geben Empfehlungen, wie man mit den Veränderungen umgehen kann.

Sehvermögen

Für viele Piloten gehört die Veränderung der Sehschärfe zu den am frühesten zu bemerkenden Veränderungen bei zunehmenden Alter. Peripheres (seitliches) Sehen wird eingeschränkt, Nahsehen wird weniger scharf, die Augen können sich nicht mehr so schnell fokussieren und die Fähigkeit des Nachtsehens nimmt ab. Empfehlungen:

- Führen Sie einen jährlichen Augentest durch.
- Kaufen Sie sich ein Sauerstoffversorgungssystem und nutzen Sie es bei geringeren Flughöhen.
- Geben Sie Ihren Augen bei Nacht mehr Zeit, sich an die Verhältnisse anzupassen, und erwägen Sie, im Cockpit weißes Licht mit geringer Stärke zu nutzen (weißes Licht ist zur Augenfokussierung besser geeignet als rotes).
- Schaffen Sie sich ggf. eine bifokale Brille an, aber möglichst eine vom Augenarzt verschriebene und keine aus dem Supermarkt.
- Erwägen Sie, sich ein Kollisionswarnsystem anzuschaffen.

Hörvermögen

Insbesondere im hochfrequenten Bereich nimmt das Hörvermögen mit dem Alter ab. Piloten sind in diesem Fall schlimmer dran als die allgemeine Bevölkerung. Empfehlungen:

- Erwägen Sie die Anschaffung eines Kopfhörers mit aktiver Schalldämpfung; viele Piloten sind überrascht über die Reduzierung der Außengeräusche.
- Seien Sie darauf vorbereitet, den Fluglotsen, wenn erforderlich, „say again“ zu fragen.
- Erwägen Sie ggf. die Anschaffung von Hörhilfen.

Leistung, Flexibilität und Ausdauer

Viele Piloten berichten über abnehmende Flexibilität und Konzentration mit zunehmenden Alter. Sie ermüden schneller als früher, und einige finden manuelle Arbeiten als schwieriger, wie z. B. das Drücken von kleinen Schaltern.

Empfehlungen:

- Lassen Sie Ihren Körper einmal im Jahr checken, spätestens ab 50.
- Folgen Sie einem strikten Fitness-Programm. 30 Minuten einfacher körperlicher Betätigung täglich, selbst wenn es so einfache Dinge sind wie Laufen, können einen erstaunlichen Einfluss auf das allgemeine Wohlbefinden haben.
- Versuchen Sie, Ihre Flüge in den Morgen oder späten Nachmittag zu legen, wenn es kühler und angenehmer ist. Vermeiden Sie ganz frühe Flüge am Morgen oder ganz späte am Abend. Auch Flüge nach dem Mittagessen können zu Müdigkeitsproblemen führen.
- Wenn die Müdigkeit im Cockpit ein Problem darstellt, dann planen Sie mehr Zeit und mehr Zwischenlandungen ein; schalldämpfende Kopfhörer können hier auch hilfreich sein.
- Achten Sie darauf, dass Ihr Körper immer gut hydriert ist, aber vermeiden Sie Kaffee und andere koffeinhaltige Getränke. Falls Sie sich im Cockpit unwohl fühlen, planen Sie kürzere Flüge oder nehmen Sie entsprechende Mittel mit.
- Ernähren Sie sich richtig. Unterzuckerung kann strapaziös sein.
- Ausreichende Ruhephasen sind für ältere Piloten noch wichtiger. Die meisten von uns können nicht mehr so einfach „durchmachen“ wie zu Zeiten, als wir noch in der Oberschule waren oder in den Anfang 30zignern.

Erinnerungsvermögen

Das Arbeitsgedächtnis wird beim Fliegen oft benutzt, und es scheint auch das zu sein, das durch das Älterwerden am meisten beeinträchtigt wird. Für viele ältere Piloten wird es schwieriger, sich Dinge zu merken, wie z. B. die freigegebene Flughöhe, den Transpondercode und die Sprechfrequenz.

Empfehlungen:

- Machen Sie sich Notizen. Haben Sie immer einen Stift und Papier zur Hand, wenn Sie in Kontakt mit ATC sind.
- Überlegen Sie sich, ob Sie sich ein „Höhenerinnerungsgerät“ (altitude reminder device) oder etwas ähnliches anschaffen.

- Fliegen Sie nur, wenn Sie sich frisch fühlen. Ältere Piloten sind in den Morgenstunden oft besser bei der Durchführung von Erinnerungstests.
- Nehmen Sie die Unterstützung von Mitfliegern in Anspruch, um Zahlen zu notieren und mit der Einstellung von Frequenzen und GPS Eingaben zu helfen.

Entscheidungsfindung

Obwohl die eigenen Erfahrungswerte einen großen Einfluss auf die Entscheidungsfindung haben, so kann die Aufgabe, eine Entscheidung zu finden und zu treffen, im Alter sehr viel anspruchsvoller sein.

Empfehlungen:

- Verwenden Sie mehr Zeit auf die Flugvorbereitung und auf die Notfallplanung. Jedes „Vorher durchdenken“ macht die Dinge nachher einfacher.
- Fliegen Sie nur, wenn Sie gut ausgeruht sind, und bleiben aufmerksam für jede Veränderung im Cockpit (z. B. Instrumentenfehler, Wetter usw.).
- Haben Sie immer einen „Plan B“ in der Tasche, und sind damit der Zeit voraus. Stellen Sie sicher, dass der Plan B realistisch ist, einen Plan auf den Sie sich vorbereitet haben und den Sie auch im Ernstfall ausführen würden.

Professionalität

Zusätzlich zur Kompetenz kann die Aktualität der gesammelten Erfahrungen dramatische Auswirkungen auf das Pilotenverhalten insgesamt haben, unabhängig vom Alter.

Empfehlungen:

- Organisieren Sie Ihre Auffrischungsschulung und machen Sie sich einen Plan – z. B. alle sechs Monate einen IFR-Überprüfungsflug – und halten Sie sich daran.

Autor:

Jürgen Mies (Übersetzer)

Quellen:

Dieser AOPA Safety Letter basiert auf der von dem AOPA Air Safety Institute veröffentlichten Studie „Aging and the General Aviation pilot“ (<https://www.aopa.org/-/media/files/aopa/home/pilot-resources/safety-and-proficiency/accident-analysis/special-reports/1302agingpilotreport.pdf?la=en>). Der englische Originaltext wurde frei (nicht immer wörtlich) übersetzt.

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.

- Finden Sie einen guten Fluglehrer, der gut mit Ihnen zusammenarbeiten kann und keine Angst hat, Sie herauszufordern.
- Starten Sie neue Aktivitäten, z. B. ein neues Rating, lesen Sie Bücher, machen Sie einen Air Safety Institute Online Course – alles was Ihnen hilft, Ihren Geist aktiv zu halten.
- Wenn die Flugkosten eine Rolle spielen, nutzen Sie einen marktüblichen PC-Flugsimulator. Diese sind erstaunlich preiswert und eine Möglichkeit, in Übung zu bleiben, insbesondere für Instrumentenflüge.

„Das richtige Maß“

Wenn man älter wird ist es sinnvoll, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen und die Flugaktivitäten entsprechend danach auszurichten.

Empfehlungen:

- Planen Sie kürzere Überlandflüge, und kürzere Flüge insgesamt.
- Überprüfen Sie Ihre eigene „Wohlfühlzone“ und erhöhen Sie, wenn notwendig, Ihre persönlichen Minima.
- Fliegen Sie mit einem Kopiloten oder Fluglehrer, wenn der Flug besonders herausfordernd ist, z. B. beim Durchflug durch verkehrsreiche oder komplexe Lufträume, bei Nacht oder bei geringen Instrumentenflugwetterbedingungen.
- Verwenden Sie eine zusätzliche Sauerstoffversorgung bei Nachtflügen, oder beenden Sie Ihre Flüge bei Tageslicht.
- Überlegen Sie, ob Sie nicht auf langsamere oder weniger komplexe Luftfahrzeuge umsteigen. Denken Sie allerdings daran, dass der Umstieg auf einen neuen Luftfahrzeugtyp immer eine Zeit dauert, insbesondere wenn Sie jahrelang auf nur einem Typ geflogen sind.

HERAUSGEBER

AOPA-Germany e.V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach

www.aopa.de

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder
Arnim Stief



Termin: 17.11.2018
Ort: Egelsbach

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

Anmeldeschluss: 31.10.2018
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.

Anzeige

Piper Deutschland AG

Exklusiver Piper-Händler für Deutschland, Österreich und Schweiz

M-Class | Twin Class | Trainer Class



2018 Piper M600



2009 Malibu Matrix
1300 TT | US\$ 485.000



2007 Piper Seneca V
2410 TT | € 420.000



Flugzeughandel
sales@piper-germany.de
www.piper-germany.de

PIPER + JET MAINTENANCE AG
LUFTFAHRTTECHNIK

Flugzeugwartung
maint@piper-germany.de
www.piper-germany.de



Ersatzteilhandel
parts@globalaviationparts.de
www.globalaviation24.com



AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

Termin: 01. – 02.12.2018
Ort: Flugplatz Schönhagen (EDAZ)
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 12.11.2018
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-Sprechfunkrefresher AZF



Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 12.01.2019
Ort: Egelsbach

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €

Anmeldeschluss: 20.12.2018
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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 17.11.2018
 Teilnahmegebühr: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 23

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) vom 01. – 02.12.2018
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach (EDFE) am 12.01.2019
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10



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. Sollte die Mindestteilnehmerzahl bei einer Veranstaltung nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung abzusagen. Bereits gezahlte Teilnahmegebühren werden in diesem Fall erstattet. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

PPL-Scheinverlängerung und Flugtraining auch auf Flugzeugen ohne EASA-Zulassung?

Vor einigen Monaten wurde zwischen einigen nationalen Luftfahrtbehörden, der EASA und den Luftfahrtverbänden recht kontrovers darüber gestritten, wie man mit der Anrechnung von Flugzeiten auf sog. Annex II-Flugzeugen umgeht. Diese Annex II Flugzeuge sind alle die, die nicht von der EASA zugelassen sind (historische Flugzeuge, ULs, Experimentals). Es geht konkret darum, ob und unter welchen Umständen die Flugzeiten auf Annex II Flugzeugen für die Scheinverlängerung beim PPL verwendet werden können, und ob diese Annex II Flugzeuge auch in der Flugausbildung eingesetzt werden können. Offenbar war die Rechtslage unklar, die Verunsicherung groß, die Verantwortung lag bei den Mitgliedsstaaten. Jetzt soll offenbar mehr Klarheit geschaffen werden, indem man Wege aufzeigt wie diese Flugzeuge eingesetzt werden können. Apropos mehr Klarheit schaffen: Mit Inkrafttreten der neuen EASA Grundlagenverordnung EU 2018/1139 wurde im September 2018 aus dem alten Annex II jetzt der neue Annex I.

Das ist Ihnen zu theoretisch? Ein Beispiel macht das Problem vielleicht transparenter: Es wäre schon sehr positiv für Privatpiloten, wenn sie zukünftig ihre Flugzeit auf den modernen Dreiachs-Ultraleichtflugzeugen mit 600 kg MTOM auch zur Scheinverlängerung verwenden könnten.



Anzeige



Genießen Sie beste Shopping-Vorteile und sparen Sie **bis zu 80%** bei Top-Marken! – Speziell für Mitglieder der AOPA!

MODE



So kauft man Brillen heute

FREIZEIT



Guter Kaffee & Espresso – 100% Bio

TECHNIK



Perfecten Sound erleben

Jetzt registrieren
und sofort sparen!

Um die Angebote nutzen zu können, loggen Sie sich bitte in Ihren Mitgliederbereich der AOPA ein. Dort finden Sie die Plattform unter „Vorteilsangebote“.



ForeFlight
Intelligent Apps for Pilots™

Neue Add-ons für Frankreich
und die Schweiz verfügbar!

Die zukunftsweisende, integrierte App für VFR & IFR Piloten AB SOFORT VERFÜGBAR FÜR EUROPA

Alles, was Sie für die VFR & IFR-Routenplanung brauchen, mit integrierter EUROCONTROL valider Routenplanung, Luftfahrt-Wetter, Cloud-Dokumenten und mehr.



Starten Sie ihre 30-Tage Testversion.



Weitere Informationen:

foreflight.com/europe

Pressemitteilung Flugplatz Schönhagen



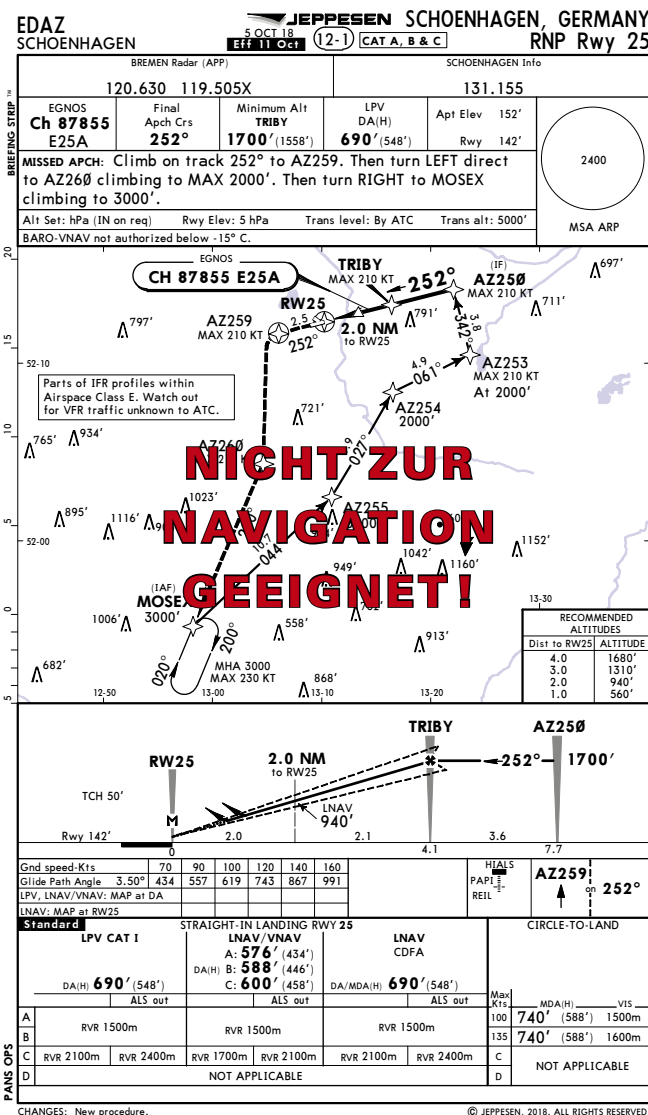
IFR in EDAZ: Erste Maschine mittels satellitengestütztem Nichtpräzisions-Anflugverfahren nach GPS am Flugplatz Schönhagen gelandet

Am Morgen des 11. Oktober 2018 ist das erste Flugzeug mit einem satellitengestützten IFR-Anflugverfahren in Schönhagen gelandet. Der Geschäftsführer, Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, seit 37 Jahren Pilot, hat es sich nicht nehmen lassen, diesen Flug selber durchzuführen. Begleitet wurde er von Jan-Peter Fischer, dem Geschäftsführer der CD Aircraft, dem Haupthändler von CIRRUS Aircraft in Deutschland.

Im Grunde war der Anflug vollkommen unspektakulär und so soll es auch sein. Einfach zu fliegen, präzise, wetterunabhängig und deshalb vor allen Dingen eines: sicher! Im Grunde ist dies heute Stand der Technik und eigentlich sollten GPS-Anflüge auf allen



Foto: © Flugplatz Schönhagen



Flugplätzen verfügbar sein. Viele Länder arbeiten intensiv und erfolgreich daran. Schönhagen musste viel zu lange darauf warten. Gerade deshalb hat dieser Flug einen großen symbolischen Wert. Am 2. August 2006 hatte die Flugplatzgesellschaft den Antrag gestellt. 13 Jahre, in denen alleine die Flugplatzgesellschaft über 12.000 Arbeitsstunden investieren musste, um die technischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Obwohl so ein GPS-Anflug formal nur eine Änderung der Betriebsgenehmigung ist, sind die Einspruchsmöglichkeiten grenzenlos und so mussten rund die Hälfte dieser 13 Jahre mit Rechtsstreitigkeiten, behördlichen Widerspruchsverfahren und gerichtsanhängigen Klagen verbracht werden.

Jetzt kann der Flugplatz feiern und schlägt in seiner über 80-jährigen Entwicklung ein neues Kapitel auf. Der Instrumentenflugbetrieb wird nicht nur den Flugbetrieb sicherer machen, er ist auch eine wichtige Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Flugplatzes. Wie der Straßenverkehr, steht auch die Luftfahrt vor vielen Veränderungen. Neue Antriebs- und Mobilitätskonzepte werden die Luftfahrt der Zukunft leiser, umweltfreundlicher und unabhängiger von fossilen Energieträgern machen. Viele dieser neuen Entwicklungen passieren heute gerade in der Allgemeinen Luftfahrt; auf den kleinen Flugplätzen, bevor sie auf die Großluftfahrt übertragen werden können. So ist der Flugplatz Schönhagen unter dem Titel „Airport of the Future“ wichtiger Partner im Innovationsbündnis für emissionsarme Flugantriebe in der Metropolregion Berlin/Brandenburg (IBefa). Mit Partnern aus Wirtschaft und Forschung, wie z. B. der TH Wildau wird an neuen Ideen getüftelt. Die Einführung des GPS-Anfluges ist hierbei ein erster, wichtiger Schritt in die Zukunft.

Foto: © Flugplatz Schönhausen



Pressekontakt: Flugplatzgesellschaft Schönhausen mbH

Frau Monika Kühn, Telefon: 03 37 31/305-40, Telefax: 03 37 31/305-25, E-Mail: kuehn@edaz.de, www.flugplatz-schoenhagen.de

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 2018 für Deutschland oder Abonnements von Jeppesen Mobile FliteDeck VFR.

1 neues Mitglied



Jeppesen Gutschein 80 €
Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies) Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



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 2018

2 neue Mitglieder



Jeppesen Gutschein 200 €
Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies) Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



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: Europa
(Hardware nicht enthalten)



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

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

Pressemitteilung

1968 – 2018 Deutsche Pilotinnen Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Speyer

Zur **50. Jahreshauptversammlung** trafen sich am Wochenende vom **14.09. – 16.09.2018 über 100 Mitglieder der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP)** am Flughafen Speyer. Dank des guten Wetters im Norden, Westen und Osten flogen 14 Crews der VDP mit einmotorigen Motor- und Ultraleichtflugzeugen (Foto) und sogar einem Heli in Speyer (EDRY) an. Die bayerischen Pilotinnen mussten leider das Auto und die Bahn nehmen.

Gegründet wurde die VDP 1968 von neun deutschen Pilotinnen auf Gut Petersau bei Worms. Darunter berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn oder Hanna Reitsch.

Am Freitag wurden die zahlreichen fliegenden Frauen von Roland Kern, Geschäftsführer des Flugplatzes Speyer im Tower empfangen. Gleich danach ging es in den Dom, zur Stadtführung und ins Orgelkonzert.

Die Jahreshauptversammlung der Fliegerinnen am Samstag fand stilecht und mit Gänsehaut im Bauch der Antonov 22 im Technikmuseum Speyer statt. (Foto) Dort beglückwünschte auch die Ministerpräsidentin Malu Dreyer die Pilotinnen per Videobotschaft. Anschließend staunten selbst langjährige Fliegerinnen nicht schlecht, als sie im Museum eindrucksvoll durch 100 Jahre Fluggeschichte geführt wurden.

Am Samstagabend im Pfälzischen Weindorf stellten sich Wolfgang Müther vom DAeC, Susanne Schödel von der FAI und Clemens Bollinger von der AOPA den Fragen der Pilotinnen in einer heiteren Talkrunde. Zum Jubiläum gaben sich auch die großartigen ehemaligen Präsidentinnen der VDP die Ehre. Elisabeth Besold, Ingelo Hövels, Heidi Galland und Hedwig Sensen. Gedankt wurde

ihnen dies von der amtierenden Präsidentin Heike Käferle. Aber auch der Nachwuchs kam zu Wort, so die Segelflugweltmeisterin Sabrina Vogt, die junge A320-Copilotin Johanna Rohe sowie die frischgebackene Helipilotin und Saxophonspielerin Lena Maier.

Am Sonntag ging es nach dem Besuch des Bauernmarktes in die Luft, um am Logenplatz am Himmel noch luftiges, sonniges Sightseeing über der malerischen Pfalz und über dem Rheintal zu genießen.

Vorgelegt wurde auch die druckfrische, anlässlich des 50-jährigen Jubiläums erstellten VDP-Buchedition über Vergangenheit und Gegenwart der weiblichen Fliegerei. **„Lust auf Fliegen“ (ISBN 978-3-945294-24-6, 25 Euro)**.

Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem anderen europäischen Land mit interessanter fliegerischer Destination ein Jahrestreffen der FEWP (Federation of European Women Pilots, www.FEWP.info) auf dem Programm.

Erfahrungsaustausch und gemeinsame Unternehmungen in Deutschland und Europa, am grenzenlosen Himmel, machen einfach glücklich! Wir laden alle Pilotinnen herzlich zum Schnuppern ein, mit uns den Logenplatz am Himmel zu teilen.

Zielsetzung der VDP war und ist es:

Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen. Mehr Infos zur VDP finden Sie auf www.pilotinnen.de.



Foto: © VDP



News

MENTAL HEALTH – GEISTIGE GESUNDHEIT BEI PILOTEN

In Folge des Eurowings-Unfalls hat sich die EASA bemüht, die Testung von Piloten auf geistige Gesundheit zu standardisieren. Bereits mit der Verordnung Nr. 1178/2011 der EU war eine Überprüfung der geistigen Gesundheit gemäß Med-B.055 vorgesehen. Nunmehr soll dies auch im Part Med. durch eine Novelle der Verordnung in Österreich Gesetz werden. Dadurch kommen einige Änderungen bei der Medical-Untersuchung sowohl bei der Klasse I, Erstuntersuchung bis zum LAPL- und Crew-Medical auf die Piloten zu. Es konnte jedoch vermieden werden, dass eine verpflichtende Untersuchung durch Flugpsychologen vorgeschrieben wird. Im Folgenden eine Kurzzusammenfassung der wesentlichen Änderungen der Untersuchungen auf geistige Gesundheit im Rahmen der Medical-Untersuchung.

Erstuntersuchung und Erneuerungsuntersuchung Class I

Bei der Erstuntersuchung Klasse I gibt es eine Verpflichtung zur Überprüfung der geistigen Gesundheit, diese wird jedoch durch den Fliegerarzt durchgeführt. In der Praxis wird dies bedeuten, dass ein entsprechender Fragebogen gemeinsam mit dem Fliegerarzt durchgearbeitet wird. Dabei sollen vor allem Arbeits- und Lebensbedingungen und sich ergebende Stressoren berücksichtigt werden, ebenso wie Persönlichkeitsstörungen und generelle Verhaltensstörungen. Sollten sich dabei Auffälligkeiten zeigen, würde der Proband zum Flugpsychologen vorgestellt werden. Wesent-

liche Neuerung ist eine Testung auf psychoaktive Substanzen, vor allem auf Opiode, Cannabis, Amphetamine, Kokain, Halluzinogene und Beruhigungsmittel. Selbstverständlich auch eine Testung auf Alkoholmissbrauch. Wie die Durchführung dieser Tests gemacht werden soll ist noch nicht entschieden, bzw. auch welche Hilfsmittel dafür herangezogen werden sollen. Bei der Verlängerung des Medical Class I ist es ähnlich und es soll auch hier eine Testung auf psychoaktive Substanzen geben. All dies wird jedoch durch den Fliegerarzt wie bisher durchgeführt. Im wesentlichen wird es jedoch Aufgabe des Operators bei gewerblichen Luftfahrtunternehmen sein, Piloten entsprechend zu beobachten und zu testen.

Medical Class II

Beim Medical Class II ist vorgesehen, dass sich ebenfalls der Fliegerarzt ein Bild über die geistige Gesundheit des Probanden macht, sowohl bei der Erstuntersuchung als auch bei den Folgeuntersuchungen. Es ist keine verpflichtende Überprüfung auf Drogen vorgesehen. Selbstverständlich sind Probanden mit einer psychologischen Auffälligkeit oder geistigen Erkrankung als untauglich zu betrachten und erst nach entsprechender Abklärung in Zusammenarbeit mit Flugpsychologen, Flugmedizinern und Behörden als möglicherweise tauglich zu beurteilen.

LAPL und Cabin Crew

Auch hier obliegt es dem Fliegerarzt, eine entsprechende Überprüfung auf das Fehlen von geistigen Erkrankungen oder Auffälligkeiten durchzuführen. Im Sinne der Flugsicherheit sollte bei allen Teilnehmern am Flugverkehr eine geistige Gesundheit auch bei LAPL-Piloten und bei Cabin Crew sichergestellt werden.

Erfreulicherweise ist durch diese EU-Verordnung, die nunmehr in Österreich in nationales Recht umgesetzt wird, eine verpflichtende Untersuchung beim Flugpsychologen vermieden worden und es obliegt nunmehr dem Fliegerarzt, sich über den geistigen Zustand und eine möglicherweise bestehende geistige Erkrankung zu informieren und entsprechende weitere Maßnahmen zu ergreifen.

*Prim. Dr. Walter Ebm
Aeromedical Center Wien
Präsident der AOPA Österreich*



Foto: © Monika Wisniewska – stock.adobe.com

IAOPA News



What will be the input for EASA

GA Roadmap 2.0?

As you know IAOPA Europe is collaborating with EASA for the GA Roadmap. Currently, the GA Roadmap 1.0 has been completed. The problem is that 35 opinions got stuck at the European Commission, some of them like the new Part M Light for more than 1.000 days. It's a disgrace, because the associations, the National Authorities and EASA really worked hard on these improvements. The EU commission can't run away from its obligation complete this work in the very near future. It must be possible to provide funding for the required lawyers to finalize the new regulations. However, we are now starting to work on the GA Roadmap 2.0. There are various issues that we find important, for example:

Medical reform for the lighter end of GA

Both the US, UK and several other countries around the world have introduced significant alleviations for the medical certification of pilots involved in the lighter end of GA. IAOPA will be presenting a paper at the next ICAO Air Navigation Conference inviting ICAO to move in the same direction. The new Basic Regulation opens up the possibility that the EU could take a similar path. Simplified access to aerodromes with your pilot license (a common chip-based plastic license might pave the way).

Up linking of weather and traffic via UAT

Improved electronic conspicuity with, for instance, low-cost portable electronic transceivers
Electronic conspicuity is an increasing concern if it is regulated the wrong way, but most of all also an opportunity to increase safety. We need to pave the way for possible solutions including for instance low-cost ADS-B IN/OUT transceivers. Also promoting the uplinking of weather, Notams and traffic information like it is known from the US would help to motivate pilots to equip voluntarily. Other new technologies like 5G solutions and the direction taken by the drone community should be considered as solutions for both in-flight data and electronic conspicuity.

Integration with UAVs Probably GA is the aviation sector which will be most impacted by the in-

crease in drone operations. Particularly because GA will operate at low levels and to unmapped operating sites. We need to ensure that future regulation will enable coexistence of both drones and GA. The current practice of segregated airspace and pop-up Notams is not an acceptable way forward.

Bridging with the ultralight community

Are there principles we can extend to ELA1 or ELA2 aircrafts? Can we make a path for ultralight pilots to move up to certified aircrafts? For instance a competency based PPL with inspiration from the competency based IR?

Review of PPL theoretical knowledge and practical training standards. "Lighter, better, simpler" needs to apply also for the smaller/SME commercial actors

The new Roadmap 2.0 will be discussed at the EASA November event in Vienna. If you have any issues that you would like to insert into the discussion, please contact your local AOPA. They can then pass these on to the AOPA-representants who will be present in Vienna.

15 percent discount on most Jeppesen products and services for AOPA members in Europe

Jeppesen offers a European wide AOPA Member benefit. Members of all European AOPAs can now take advantage of a 15% discount on several of Jeppesen's most popular products and services like paper and electronic charts, iPad apps etc. More information can be found on the IAOPA website. Members in the following countries can already contact Jeppesen directly to take advantage of the offer using their AOPA membership number: Cyprus, Denmark, Finland, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Russia, Sweden & Switzerland.

Members in other countries should first contact their national AOPA to make use of the offer.

The offer is not only valid for new customers but also for people who renew their existing subscriptions.

NATIONS UNITE TO MODIFY MEDICAL REQUIREMENTS

IAOPA advocates at ICAO headquarters

Thirty-six nations around the globe have already moved forward and abandoned costly and burdensome bureaucratic red-tape requirements associated with outdated medical certification processes for general aviation pilots. In a Sept. 24 meeting at the International Civil Aviation Organization (ICAO) headquarters in Montreal, leaders representing the International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA) urged officials to keep pace with these changes as they review and update their standards for general aviation pilots.

ICAO Ambassador Thomas Carter greeted the IAOPA delegation which included Mark Baker, president and CEO of both IAOPA and AOPA-US, IAOPA Secretary General Craig Spence, IAOPA General Counsel Ken Mead, AOPA Senior Vice President of Government Affairs and Advocacy Jim Coon, and IAOPA's ICAO representative Frank Hofmann. The nonprofit aviation membership group represents nearly 400,000 pilots in 79 countries. Many countries have successfully developed and implemented new medical processes and rules. In the United States, a new medical process, known as BasicMed, for general aviation pilots became law and in just over a year, more than 40,000 pilots are flying under the new medical program. The United Kingdom, Australia, and other countries have also implemented changes aimed at reducing red tape for GA pilots.

IAOPA's meeting with ICAO comes just weeks ahead of the Thirteenth Air Navigation Conference in Montreal where industry stakeholders are set to discuss the implementation of global strategies for safety, air navigation planning, and development. IAOPA will be presenting at the upcoming conference to encourage ICAO to review existing protocols and develop common universal medical guidelines for general aviation pilots. This work is being done in furtherance of IAOPA Resolution 29/6, Harmonized International Civil Aviation Medical Standards that was adopted unanimously at the 29th World Assembly hosted by AOPA New Zealand.



IAOPA News

The aviation industry is also facing a shortage of skilled professionals – a problem which ICAO is working to address through its Next Generation of Aviation Professionals initiative. <https://www.icao.int/safety/ngap/Pages/default.aspx> Similarly, AOPA-US is doing its part to encourage youth to get involved in STEM-related fields and help grow the pilot population through its You Can Fly program. During the visit to ICAO headquarters, Baker also discussed the many ways in which AOPA's You Can Fly program can be used as a resource for nations around the world. You Can Fly works to inspire people to fly and keep them flying by reducing costs and regulatory hurdles, increasing access, and improving value.

Often times, that starts in the schools. Part of the You Can Fly initiative is the high school STEM curriculum which encourages students to pursue careers in aviation. So far, it's proven a huge success as approximately 2,000 students in 81 schools are using AOPA's ninth-grade curriculum. You Can Fly also aims to get pilots involved in flying clubs to make aviation more affordable and to get a sense of comradery and support. This year, the program helped start 28 new clubs for a total of 93 flying clubs started in recent years. Additionally, IAOPA leaders spoke to ICAO officials about the countless aviation safety resources offered through the Air Safety Institute (ASI), including podcasts, seminars, web courses, and case studies. ASI safety material can be shared among other nations to make all GA pilots safer pilots and continue to decrease the accident rate. This year alone, ASI material will be accessed upwards of 4 million times.

The You Can Fly program and ASI are entirely funded by charitable donations to the AOPA Foundation, a 501(c)(3) organization.

<https://youcanfly.aopa.org>

(Courtesy AOPA US Communications Team).

AOPA Denmark goes from 200 to 1200 members after merger with Danish Motorflying Union

After several years of close cooperation between AOPA Denmark and the Danish Motorflying

Association (DMU) the two associations finally voted to merge on September 2nd. The new association with the name of 'AOPA DMU' encompasses 31 local flying clubs plus both corporate and direct members. The new association has two full time employees in the secretariat which is also handling more than 600 members of DULFU, the Danish Ultralight Flying Association. With the merger Denmark now has the strongest possible association to represent GA. The board has already met to set the priorities for the future: Getting more people to take a pilot license is one of the top priorities. Also high on the list is making life easier for existing aircraft owners and pilots through working to secure AVGAS supplies at more airfields and helping aircraft owners getting the best out of the new Part M-Light regulation which hopefully will very soon be a reality.

EASA Event in Vienna on 6-7 November 2018

Do you remember EASA's 2014 event in Rome, when the GA Roadmap was announced? It was definitely an important milestone which helped to improve the way GA is treated by European Authorities. Now EASA has announced another event dedicated to GA.

This year, the topic will be 'A vision for the future of General Aviation in Europe'. Over the last 4 years we have accomplished a lot within the GA Roadmap. We have managed to introduce simpler, better, and lighter rules, but there is still plenty of room for further improvement.

EASA wants to look forward, envisaging the future, and to create the new European GA. Involving topics include: innovation, new technologies such as electric & hybrid propulsion, research and data, young pilots and new business models, etc. The 2018 EASA Annual Safety Conference will take place on the 6th and 7th of November at the Vienna Marriott Hotel, Parkring 12a, 1010 Vienna/Austria. More information on the event can be found here:

<http://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/easa-annual-safety-conference>

MEMORIAL HANS GUTMANN TOURIST RALLY FLIGHT 2018

16 International crews, with a total of 40 pilots from Luxembourg, Germany, Poland, Belgium, Finland, UK, USA, Turkey, The Netherlands, Estonia, Ukraine, and even Israel, completed the challenge of 3,600 km in 10 days. The route took the group via Moldova (Chisinau), Ukraine (Kiev), Romania (Constanta), Bulgaria (Sophia), Serbia (Nys), Croatia (Rijeka) to the terminus Venice, Italy. Of course, this time the cultural and culinary experience was enhanced as city and sightseeing tours were offered at almost every destination.

All of this would not have been possible without the help of local aeroclubs, the local AOPAs, and the bonds that have been forged over time between them. The group faced some challenges along the way, including a lack of special and overflight permits, parking spaces, and AVGAS availability at a few locations. Participants arriving in Chisinau had to land at the International Airport in Chisinau and reposition to a separate field 25 km away for parking. The group had a similar experience in Constanta (Romania). Upon arrival in Kiev, there was plenty of aircraft parking available, however, this area is not available for general aviation aircraft. Thanks to our AOPA friends in Kiev, the group was able to park in an area at the adjoining airport museum, located just outside of the airport.

All in all, a very interesting rally, lots of new experiences, a good team and – depending on the plane – 25 to 35 hours of unforgettable flight experience! (Submitted by AOPA Luxembourg)



Termine 2018/2019

Oktober

27. – 28.10.2018

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

03.11.2018

12. Tag der AOPA Vereine
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

17.11.2018

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

Dezember

01. – 02.12.2018

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

08.12.2018

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

Januar

12.01.2019

AOPA Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2019 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen, MAXX6:**

Samstag, **23.02.2019**, um 10:00 Uhr
Samstag, **18.05.2019**, um 10:00 Uhr
Samstag, **07.09.2019**, um 10:00 Uhr
Samstag, **09.11.2019**, 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



Foto: Fotolia.com

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
Flugplatz, Haus 10
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
Vorderweide 1a
35510 Butzbach

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2018
<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 Turboprop

Kunstflug Wasserflug Hubschrauber Reisemotorsegler Jet

Ballon

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

Die Erhebung und Verarbeitung der hier erhobenen Daten erfolgt auf Grundlage des Art. 6 (1) S. 1 b), f) DSGVO und nur für vereinsinterne Zwecke entsprechend der in der Satzung festgelegten Ziele.

Eine weitergehende Nutzung oder Weitergabe der Daten ohne vorherige Einwilligung erfolgt nicht.

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

JETZT KENNENLERNEN

3 Ausgaben für nur 11,60 € und Prämie zur Wahl!

**TOLLES
EXTRA!**



AMAZON GUTSCHEIN 10,- €

Erfüllen Sie sich Ihren Wunsch mit dem 10,- € Gutschein von Amazon. Geschenkgutscheine können nur auf www.amazon.de und www.amazon.at eingelöst werden. Gültigkeit: 10 Jahre

Ohne Zuzahlung



FLIEGERSCHEIBE

Hiermit haben Sie die wichtigsten Funksprechgruppen & Lichtsignale schnell zur Hand. Die Neuauflage des praktischen Helfers zeigt auch die GAFOR-Tabelle des DWD: So sind ab sofort auch die zulässigen VFR-Minima von Charlie bis X-Ray in gewohnt anschaulicher Form jederzeit zur Hand.

Zuzahlung nur 1,- Euro

DIESES UND WEITERE ANGEBOTE UNTER:

www.fliegermagazin.de/mini +49 (0)40-38 90 68 80

Bitte die Bestellnummer **1724009** angeben.

oder per Fax bestellen unter +49 (0) 40-38 90 68 85

Sie erhalten 3 Ausgaben *fliegermagazin* für nur 11,60 € (inkl. MwSt und Versand) zzgl. des jeweiligen Zahlungsbetrags. Auslandspreise auf Anfrage. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Anbieter des Abonnements ist JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.