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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2015 | Dezember 2015 – Januar 2016 | Heftpreis 2,80 €

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

6/2015

Dezember/Januar

Wartungserleichterungen für Flugzeuge bis 2.730 kg?

AOPA SAFETY LETTER: VERKEHRSFLUGHÄFEN MARKIERUNGEN UND ZEICHEN

Stärker vertreten!

Musterhandbücher für NCC Flugbetriebe

Im Luftraum E ist man nicht allein

Fliegerisch fit!

AOPA Flugsicherheitstraining in Fritzlar

AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach

Reisebericht!

Rund um den Kanal zwischen Britannien und Gallien

fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!

JETZT TESTEN:

3 HEFTE FÜR NUR 10,80 €

GRATIS DAZU!

+ Fliegerscheibe

NUR 10,80 €

FLIEGERSCHEIBE

Hiermit haben Sie die wichtigsten Funksprechgruppen oder die Lichtsignale schnell zur Hand. Die Neuauflage des praktischen, einfachen Helfers zeigt zusätzlich die GAFOR-Tabelle des DWD: So sind jetzt auch die zulässigen VFR-Minima von Charlie bis X-Ray in gewohnt anschaulicher Form parat.

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

Bitte Aktions-Code 1387907 angeben

fliegermagazin

Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Ein Jahr nach SERA

Genau vor einem Jahr, im Dezember 2014, wurden die standardisierten europäischen Luftverkehrsregeln, bekannt unter der Abkürzung SERA, in Deutschland in Kraft gesetzt. Einiges hat sich durch SERA geändert, aber nicht viel. Denn die deutschen Luftverkehrsregeln standen schon immer weitestgehend im Einklang mit den ICAO-Standards, an die sich SERA hält. Allerdings wurde die Flugsicht im Luftraum E von 8 auf 5 km reduziert, in Kontrollzonen gelten nun größere Abstände zu Wolken, die Hauptwolkenuntergrenze für Sonder-VFR wurde leicht angehoben und der Begriff Flugplan wurde neu definiert, was am Anfang bei Flügen in Kontrollzonen zu einiger Verwirrung führte.

Die meiste Verwirrung entstand jedoch dadurch, dass mit Einführung von SERA nicht gleichzeitig eine neue, an SERA angepasste LuftVO veröffentlicht wurde. Noch mehr, es wurde in amtlichen Veröffentlichungen extra darauf hingewiesen, dass SERA als europäische Verordnung über nationalem Recht, also auch über der LuftVO, steht. So gab es in der AOPA-Geschäftsstelle viele Anrufe zu der Frage, ob noch die Überlandflughöhe für motorgetriebene Luftfahrzeuge von 2.000 ft gilt und wie nun die Nacht definiert ist. In SERA finden sich nur die bekannten VFR-Mindesthöhen von 500 ft und 1.000 ft, kein Wort zu einer Überlandflughöhe, eine Höhe, die es so nur in Deutschland gab. Auch mit der Nachtdefinition gab es nun Probleme, denn in der LuftVO stand weiterhin die Nacht als Zeitraum von SS+30 min bis SR-30. In SERA wird dagegen die Nacht als Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung definiert.

Die Verwirrung hat nun ein Ende. Denn am 6. November diesen Jahres wurde eine neue LuftVO in Kraft gesetzt. Dort gibt es keine Hinweise zu einer Überlandhöhe oder einer eigenen deutschen Festlegung der Nacht. Es gilt also nur SERA. Zumindest in diesem Punkt. Ansonsten enthält die LuftVO weiterhin über 40 Paragraphen, die zum einen SERA-Vorschriften ergänzen oder zusätzlich nationale, also deutsche, Regeln enthalten.

Die Abschaffung der 2.000 ft-Überlandflughöhe bedeutet nun nicht, dass man jetzt nach Belieben tiefer fliegen kann. Denn es gilt weiterhin, dass über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden darf, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Ein Blick in die Leistungstabelle des Flughandbuchs zeigt, dass man etwa über dem dicht besiedelten Ruhrgebiet schon sehr hoch fliegen muss, um bei Motorausfall im Gleitflug sicheres Terrain zu erreichen. Aber auch ohne diesen Gedanken an eine Notlage sollte man möglichst in großer Höhe unterwegs sein, um die immer mehr lärmsensibilisierte Bevölkerung und Tiere in Naturschutzgebieten nicht unnötig aufzuschrecken.

Wer sich heute über die gültigen Luftverkehrsregeln informieren möchte, hat es doppelt so schwer wie früher. Er muss SERA lesen und dann noch die deutsche LuftVO studieren. Zusätzlich gibt es noch eine Reihe von Bekanntmachungen dazu, die in einzelnen Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht sind. Eine wirkliche Erleichterung ist das nun gerade nicht. Der sicherlich gut gemeinte Grundgedanke von SERA, wonach die unterschiedlichen nationalen Luftverkehrsregeln durch einheitliche europäische Vorschriften abgelöst werden sollten, wird so nicht wirklich in die Tat umgesetzt.

Gerade Piloten, die über die nationalen Grenzen ins europäische Ausland fliegen, hatten sich viel von SERA versprochen. Aber an der umfangreichen Flugvorbereitung für einen Auslandsflug hat sich nicht viel geändert. Denn auch die anderen EU-Mitgliedstaaten haben zusätzlich zu SERA eine Fülle von nationalen Regelungen erlassen. Noch mehr! Man kann nicht sicher sein, ob nicht einzelne Staaten SERA-Regelungen durch andere nationale Vorschriften geändert haben. Als Pilot muss man also weiterhin vor einem Flug ins Ausland die nationalen luftrechtlichen Besonderheiten herausfinden und darauf hoffen, dass alles ordentlich im nationalen Luftfahrthandbuch AIP oder auf entsprechenden Internetseiten veröffentlicht ist.

Der Weg zu standardisierten europäischen Luftverkehrsregeln, so wie es die Überschrift von SERA verspricht, ist erst zu einem kleinen Teil beschritten worden, zumindest was die VFR-Luftfahrt betrifft. Wirklich vereinheitlichte europäische Luftverkehrsregeln, so wie wir sie aus dem Straßenverkehr kennen, sind allein mit SERA noch nicht geschaffen.

AOPA-Intern

Wir danken ... 5
Bessere Optionen für Mitglieder bei Buchungen über Sixt 6
Mitglieder werben Mitglieder 6
Weihnachtsgeschenk von Jeppesen für AOPA-Mitglieder 7
FLY & HELP Spendengala ermöglicht Schulbau in Äthiopien 7
Leserbrief – Antwort auf unser Editorial aus Letter 5/15 8

Stärker vertreten!

Sind Wartungserleichterungen für Flugzeuge bis 2.730 kg zu erwarten? 9
Update: Neue Wartungsvorschriften und Cessna-SID 9
Im Luftraum E ist man nicht allein 11
Verbände ERAC und IAOPA kooperieren bei der Erstellung eines preisgünstigen Musterhandbuchs für NCC-Flugbetriebe 13
Genehmigungen für IFR-Flugverfahren 14

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: Verkehrsflughäfen MARKIERUNGEN UND ZEICHEN 15
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF 23
AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR 23
6. AOPA-Flugsicherheitstraining am Militärflugplatz Fritzlar 24
Sea Survival Training – Überleben auf See 24
Rückblick auf das AOPA-Trainingscamp Donaueschingen im Juni 2015 25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 26

Besser informiert!

Frequenzzuteilung durch die Bundesnetzagentur 27
Pressemitteilung: Gefährliche Untermieter an Bord 28

Reisebericht

Rund um den Kanal zwischen Britannien und Gallien 29

Rubriken

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

Titelfoto: © Fotolia.com – Lijuan Guo

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2015 und Januar 2016 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft
Andreas Scheerer

30-jährige Mitgliedschaft
Dr. Richard H. Sterzinger

25-jährige Mitgliedschaft
Christian Fersch
Michael Schroeder
Heinz Jörg Göbert
Udo Leidinger
Dr. Peter Horstmann
Hans-Jürgen Schwerhoff
Dr. Hans R. Milstrey

Foto: © Fotolia.com – canbedone

Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 2016 Glück, Gesundheit und viel Erfolg!

Ihre AOPA-Crew

Auch in diesem Jahr werden wir auf das Versenden von Weihnachtskarten verzichten und stattdessen das eingesparte Geld für einen guten Zweck spenden.

Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt zwischen den Jahren geschlossen.

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 24. bis 31. Dezember 2015 geschlossen. Am 04. Januar 2016 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

Bessere Optionen für Mitglieder bei Buchungen über Sixt

Mitglieder profitierten bisher bei Mietwagenbuchungen von Sixt über den AOPA Mitgliederbereich von unbegrenzten Kilometern und einem kostenfreien Zusatzfahrer.
Seit Anfang November ist außerdem, unabhängig von der Fahrzeugklasse, bei allen PKW Buchungen auch eine Vollkaskoversicherung mit Reifen- und Glasschadenschutz ohne Selbstbeteiligung zu 7,50 EUR/Tag hinterlegt. Da die meisten Buchungen von Mitgliedern mit einer Vollkaskoversicherung und Reduzierung der Selbstbeteiligung auf 0,- Euro getätigt werden, freuen wir uns über diese Sonderrate.

In unserem Mitgliederbereich auf www.aopa.de finden Sie eine Vielzahl von weiteren attraktiven Angeboten für Mitglieder, schauen Sie doch einmal rein.

Mitglieder werben Mitglieder

Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken attraktive Prämien, z. B. ein kompletter Satz ICAO-Karten 2016 für Deutschland oder Abonnements von Jeppesen Mobile FliteDeck VFR.

1 neues Mitglied

ICAO-Kartenset der DFS
für Deutschland
bestehend aus 8 Karten

Mobile FliteDeck VFR
Kostenloses 3 Monats-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

Landegutscheinheft
Ausgabe für 2016

2 neue Mitglieder

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

Mobile FliteDeck VFR
Kostenloses Jahres-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)

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

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

Weihnachtsgeschenk von Jeppesen für AOPA-Mitglieder

Foto: © Fotolia.com – Miriam Dörr

AOPA-Mitglieder können die iPad App Jeppesen Mobile FliteDeck VFR vom 15. Dezember 2015 bis 31. März 2016 mit der Abdeckung für Europa kostenlos nutzen und ausprobieren.

Das Angebot gilt für alle Mitglieder die aktuell keinen laufenden Service für dieses Produkt haben und kann jederzeit in diesem Zeitraum bestellt werden. Die Laufzeit endet automatisch zum 31.03.2016.

Mehr Informationen zu dem Angebot und ein Bestellformular finden Sie ab 15. Dezember online im Mitgliederbereich auf www.aopa.de

FLY & HELP Spendengala ermöglicht Schulbau in Äthiopien

Namhafte Stars wie Heino, Deborah Sasson, die Höhner und Paul Panzer traten für den guten Zweck auf – es wurden 72.000 Euro Spenden gesammelt

Bonn, 08. November 2015: Die alljährliche Spendengala mit Auftritten hochkarätiger Künstler ist inzwischen fester Bestandteil der Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP. In diesem Jahr konnte ein beachtliches Spendenergebnis in Höhe von 72.000 Euro erzielt werden. Stiftungsgründer Reiner Meutsch freut sich: „Ich bin zutiefst gerührt, welch phänomenalen Zuspruch wir für unsere Arbeit in so kurzer Zeit des Stiftungsbestehens erleben dürfen. So werden wir nächstes Jahr schon unsere 100. Schule einweihen. Auch unsere Gala erfreut sich großer Beliebtheit. Die Spenden der 335 Gäste ermöglichen es, dass wir nächstes Jahr eine weitere Schule in Dale Wabera in Äthiopien für hunderte von Kindern bauen können."

Hauptziel der Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP ist die Förderung von Bildung und Erziehung. Reiner Meutsch ist Mitglied der AOPA-Germany. Auf der Website der Stifung können Sie sich über FLY & HELP informieren: **http://www.fly-and-help.de**

Am 6. November wurde die neue Luftverkehrsordnung (LuftVO) in Kraft gesetzt.

Zum Download der neuen LuftVO: **http://bit.ly/1N9bniK**

Leserbrief – Antwort auf unser Editorial aus Letter 5/15

Sehr geehrter Herr Dr. Erb,

herzliche Grüße aus der Lausitz, vom Flugplatz Cottbus-Drewitz.

In Ihrem Artikel „Was ist in Deutschland mit den Regionalflughäfen los?" haben Sie uns aus der Seele gesprochen.

„Von der Politik wünschen wir uns, dass unsere Flugplätze endlich wieder als das betrachtet werden, was sie eigentlich schon immer waren: eine Verkehrsinfrastruktur, die sich die öffentliche Hand im Zweifelsfall auch etwas kosten lassen muss, genauso wie bei regionalen Straßen, Wasserstraßen und Bahnstrecken."

Der Flugplatz Cottbus-Drewitz wurde jahrelang kommunal betrieben durch den Landkreis Spree-Neiße als Hauptgesellschafter und der Stadt Guben und weiteren.

Nun wurde im vergangenen Jahr der Flugplatz mit all seinen Anlagen, TWR 2000 gebaut, Terminal 2002, RWY 2500 m, IFR Betrieb (NDB-DME), ohne Nachtflugbeschränkung, zugelassen PROP bis 30 Tonnen MTOW, JET bis 20 Tonnen MTOW an einen ausländischen Investor (Flacks Group) für 1 Million € verkauft, auf unseren Geschäftskonten befanden sich ca. 1,8 Millionen € zur Weiterführung des Flugbetriebes. Dieses Geld war nach 4 Wochen nicht mehr da.

Es wurden keine Rechnungen mehr bezahlt (zum Beispiel Wartung NDB/DME an DFS) als Folge Abschaltung der Systeme, notwendige Reparaturen an der Start- und Landebahn wurden nicht bewilligt, Folge Sperrung der Bahn, Sperrung der Tankanlage. Kein Nachtflugbetrieb mehr möglich. Uns ist lediglich die Grasbahn mit 1500 m Länge geblieben.

Der Betreiber des Flugplatzes hat Insolvenz angemeldet, den Mitarbeitern wurde zum 31.01.2016 gekündigt. Laut Vertrag hat sich die Flacks Group verpflichtet, den Flugbetrieb für zwei Jahre sicher zu stellen. Bei der ersten Begegnung des Herrn Flacks mit dem Personal des Flugplatzes hat dieser lauthals verkündet: „Wir wollen den Flugplatz entwickeln."

VIELEN Dank Herr Flacks!

Unser langjähriger Geschäftsführer, Herr Hartmut Müller wurde vor Monaten fristlos entlassen, er hatte 10 Minuten Zeit, seine pers. Sachen zu packen, und wurde von Herrn Flacks wie ein Schwerverbrecher aus dem Haus geführt, er hat bis heute kein Gehalt gesehen.

Bitte entschuldigen Sie, aber ich wollte mich mal mitteilen.

Ich arbeite seit 20 Jahren als Flugleiter und BfL auf dem Flugplatz. Wir fühlen uns durch unsere alten Gesellschafter im Stich gelassen.

Sie, Herr Dr. Erb, können uns auch nicht mehr helfen, aber vielleicht können Sie diesen Sachverhalt an die Öffentlichkeit bringen.

Mit freundlichen Grüßen/Kind regards
Martin Herfurt, Flugleiter/OPS, Flughafen Süd-Brandenburg-Cottbus GmbH

Sind Wartungserleichterungen für Flugzeuge bis 2.730 kg zu erwarten?

Zeitplan zur Einführung des Part-M Light

Nach den Erleichterungen für ELA-1 Luftfahrzeuge durch die Verordnung (EU) 2015/1088, gibt es nun auch positive Nachrichten im Hinblick auf ELA-2 Flugzeuge.

Der NPA2015/08 „Part-M Light" (Part-ML) befindet sich in der finalen Abstimmung. Das abschließende Meeting dazu ist für Ende Januar geplant.

Durch den Part-ML soll es dann auch in diesem Bereich die Möglichkeit geben, das IHP per Selbsterklärung („self declaration") zu erstellen. Zudem haben einige Mitgliedsstaaten in der letzten Sitzung vorgeschlagen, Luftfahrzeuge bis 2.730 kg MTOM einzuschließen, was die IAOPA auch gefordert hat. Denn z. B. all die Piper Senecas und Beechcraft Barons, die in dem Segment knapp über 2.000 kg angesiedelt sind, sind auch nicht anspruchsvoller in der Instandhaltung als ihre einmotorigen Gegenstücke. Dieser Vorschlag wird nun von der EASA geprüft und unter anderem auch von einer Änderung der bisherigen ELA-2-Definition abhängig gemacht.

Die Weiterleitung an die Kommission ist für März/April 2016 geplant, sodass wohl bis Jahresmitte mit den lang ersehnten Änderungen zu rechnen ist.

Update: Neue Wartungsvorschriften und Cessna-SID

Luftfahrzeuge in Flugschulen und neuer Ansatz zu den Cessna-SID

Im AOPA-Letter 5/2015 hatten wir über den Umgang mit den neuen Wartungsvorschriften im Rahmen der VO (EU) 2015/1088 berichtet.

Foto: © Fotolia.com – Zerbor.

Grundsätzlich bringt die neue EU-Vorschrift zwar deutliche Erleichterungen für Flugzeugbetreiber, aber leider nicht für alle. Für Luftfahrzeuge, die in Flugschulen eingesetzt werden, besteht leider keine Möglichkeit ein IHP per Selbsterklärung zu erstellen. **M.A.302 h**) gilt nur für ELA-1 Luftfahrzeuge, die nicht für „**commercial operation**" (englischer Originaltext der Verordnung) genutzt werden. In der deutschen Übersetzung geht es mit den Begriffen „commercial operation" (gewerbsmäßige Betriebstätigkeit) und „commercial air transport" (gewerbsmäßige Beförderung) durcheinander, was die Auslegung der Vorschriften erschwert.

Zwar stellt die EASA in ihren FAQs klar, dass **Schulflüge („training flights") unter „non-commercial operation"** fallen. Das „Guidance Material" zur VO (EU) 965/2012 ist allerdings weniger deutlich.

Das LBA vertritt in dieser Frage seine bekannte Auffassung und zieht ergänzend das oben genannte GM-Material heran:

Dort wo es in Deutschland eine Genehmigungspflicht (nach LuftVG) gibt, besteht auch die Notwendigkeit einer „Verbindung" zu einer CAMO. Ebenso muss das IHP dann den „gewerbsmäßigen" Ansprüchen (also keine Selbsterklärung) genügen.

Foto: © AOPA-Germany

Lediglich für die Ausbildung im eingetragenen Verein für Vereinsmitglieder gilt etwas anderes: Diese ist zwar genehmigungspflichtig, aber eben nicht als gewerbsmäßige Tätigkeit anzusehen und somit ist es ausreichend, dass die dort genutzten Flugzeuge den Regelungen für Privatpersonen genügen können (so auch ausdrücklich: GM1 Article 6.4 a (c)) der EASA zur VO (EU) 965/2012 – Stichworte: „organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation").

Im Ergebnis sind für Luftfahrzeuge in Flugschulen weiterhin die Bestimmungen **M.A. 201 h**) anzuwenden, d. h. die Flugschule muss einen Vertrag mit einer CAMO oder eine eigene CAMO-Genehmigung haben.
Vorerst sind für Flugzeuge in Flugschulen daher auch keine Änderungen zu erwarten.

Sofern in Zukunft NCC und NCO in Europa einheitlich angewendet werden, wird es irgendwann auch an dieser Stelle Klarheit geben, aber das wird wohl noch länger dauern.

Selbst wenn man nun ein IHP per Selbsterklärung aufsetzt, so wird aus unserer Sicht eine CAMO schon aus Haftungsgründen kein IHP genehmigen, was nicht auch vom LBA genehmigt werden würde. Die Diskussion über die unterschiedliche Interpretation der einzelnen Texte ist leider noch lange nicht beendet.

Mit der grundsätzlichen Frage nach der Verbindlichkeit der Cessna-SID beschäftigt sich in der Zwischenzeit eines unserer Mitglieder und bringt dabei einen neuen Ansatz ins Spiel.
Gemäß M.A.302 d) ii müssen alle „Instructions for Continous Airworthiness" (ICA) des Halters der Musterzulassung verbindlich Eingang in das IHP finden. Der Halter der Musterzulassung erstellt die ICA unter Anwendung der Rechtsvorschriften des Staates, der die Musterzulassung erteilt. Daher sind aber im Zuge der Einarbeitung in ein IHP auch die zur Erstellung von ICA im Staat der Musterzulassung geltenden Vorschriften zu beachten, um eine richtige Anwendung zu garantieren bzw. um unsinnige Ergebnisse zu vermeiden.

Im Falle einer Cessna 172 ist der Staat des Halters der Musterzulassung die Vereinigten Staaten von Amerika. Damit gilt die Vorschrift FAA Order 8110.54A. Diese Vorschrift grenzt eindeutig innerhalb der ICA verbindliche durchzuführende Anweisungen von solchen ab, die nicht verbindlich sind.

Der Sinn dieser Abgrenzung spiegelt sich dann auch im weiteren US-Luftrecht wieder, siehe FAR. 43.16 „Airworthiness Limitations" (ALS).

Die ALS des ICA ist Bestandteil der Musterzulassung. Sie kann für bereits musterzugelassene Flugzeuge durch den Hersteller nicht mehr nachträglich geändert werden. Sollte eine nachträgliche verbindliche Instandhaltungsanweisung für bereits musterzugelassene Flugzeuge notwendig werden, so hat der Halter der Musterzulassung bei der für ihn zuständigen Behörde eine Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA, engl. AD) zu veranlassen.

Für alle anderen ICA gilt: Sie beschreiben, wie etwas getan werden muss, wenn es denn getan wird. Sie schreiben aber nicht vor, ob es überhaupt getan werden muss (vgl. FAR 43.13). D. h. wenn sich der Halter entschließt, eine Instandhaltungsmaßnahme durchzuführen, dann muss sie entsprechend der ICA erfolgen und kann nicht „irgendwie" durchgeführt werden.

In den ICA der Cessna 100 Series gibt es keine ALS. Es ist lediglich verbindlich, dass alle Anweisungen, auch die sog. SIDs, in das IHP aufgenommen und qualifiziert werden müssen. D. h. es ist im IHP festzulegen ob, wann und wie diese umgesetzt werden sollen. Die Instandhaltungsmaßnahmen müssen daher im Programm entsprechend der Verkehrszulassung, der Flugzeugnutzung, der Flugzeughistorie und den Umweltbedingungen differenziert werden.

Da Cessna selbst alle technischen Veröffentlichungen wie Service Bulletins, Service Information Letters et. als ICA bezeichnet, wäre sogar das Scheibenputzmittel verbindlich vorgeschrieben. Auch wären alle Service Bulletins und Service Information Letters verbindlich auszuführen, was sie sowohl nach EASA wie auch FAA Vorschriften nicht sind.

Das LBA widerspricht bis jetzt diesem Ansatz.

Im Luftraum E ist man nicht allein

VFR-Piloten fliegen nach dem Prinzip „sehen und gesehen werden". Wir alle schauen beim Fliegen raus, tasten mit unseren Augen den Bereich vor uns immer wieder ab und hoffen, dass wir anderen Verkehr rechtzeitig erkennen und je nach Lage ausweichen können. Aber das klappt nicht immer. Plötzlich ist ein anderes Flugzeug da, wir sehen es sozusagen im letzten Augenblick, aber es geht gut, denn der Abstand ist groß genug.

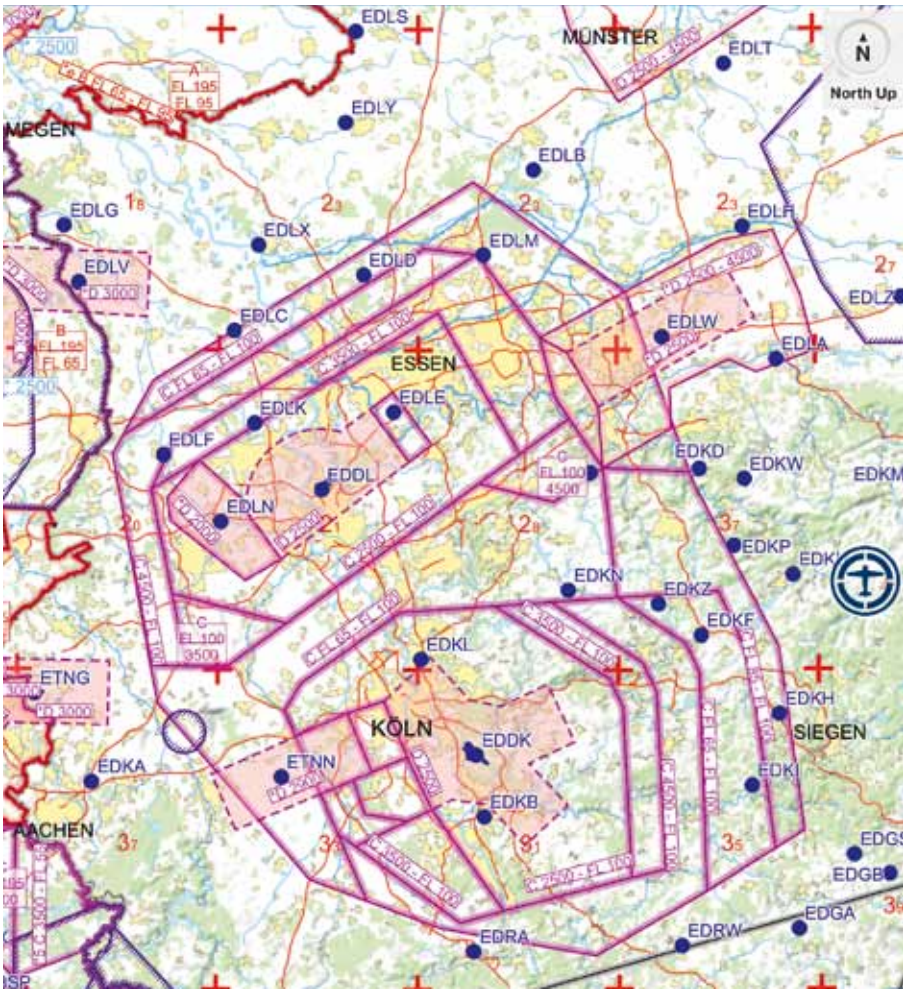


Foto: © Screenshot von Jeppesen MobileFD VFR

Aber nicht immer geht es gut aus. Man spürt, wie nah der andere an einem vorbeigeflogen ist, oder man merkt, dass man selbst von links kam und besser aufgepasst hätte. Unvorstellbar, was hätte passieren können. Aber manchmal passiert es dann doch, ein Zusammenstoß mitten in der Luft, eine Midair-Collision, und das bei bestem Wetter. Zum Glück kommt das sehr selten vor und wir selbst können viel dazu beitragen, dass es nicht so weit kommt.

Was wir beim VFR-Fliegen als kalkulierbares Risiko akzeptieren, kann beim IFR-Verkehr mit Verkehrsflugzeugen und hunderten von Passagieren so nicht hingenommen werden. Zumindest nicht dort, wo sich der Verkehr mit Großraumflugzeugen ballt, wie im Nahbereich der ganz großen Verkehrsflughäfen.

Um von vornherein gefährliche Begegnungen zwischen VFR- und IFR-Verkehr zu verhindern, sind heute viele Lufträume für VFR-Piloten nur noch mit einer Freigabe durch die Flugsicherung zu befliegen. Das gilt insbesondere für den Bereich um die großen Verkehrsflughäfen, wo der Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs allein durch eine Kontrollzone nicht ausreicht. Und so türmen sich über der Kontrollzone weitere ausgedehnte Lufträume der Klassen C und D, bis diese schließlich an den Luftraum C ab FL 100 heranreichen. Diese ausgedehnten Lufträume bieten einen hinreichenden Schutz für den Airline-Verkehr, gehen aber voll zu Lasten der Freiheit der Allgemeinen Luftfahrt.

Soweit es sich um die großen deutschen Verkehrsflughäfen handelt, so haben wir uns mehr oder weniger an die großen C und D Lufträume gewöhnt. Zumindest akzeptieren wir sie, auch wenn sie an der einen oder anderen Stelle etwas kleiner sein könnten, um darunter liegende Flugplätze und Segelfluggelände nicht zu behindern. Aber es gibt auch die kleineren Verkehrsflughäfen, allgemein als Regionalflugplätze bezeichnet, von denen allerdings auch Verkehrsflugzeuge der Größenordnung von Boeing 737 und Airbus A 320 starten. Allerdings nicht in der hohen Frequenz wie am Verkehrsflughafen Frankfurt, sondern weit, weit weniger, und zurzeit sogar mit sinkenden Verkehrszahlen. Das Risiko, dass es da zu einer gefährlichen Begegnung zwischen einem nach IFR fliegenden Verkehrsflugzeug und einem VFR-Kleinflugzeug kommt, ist sehr gering. Die Luftraummaßnahmen, wie sie in Frankfurt oder München getroffen worden sind, passen da nicht.

Dies ist den Luftraumplanern beim Verkehrsministerium und der Flugsicherung wohl bekannt. Daher gibt es aus Sicht der Luftraumplaner nur dort ausgedehnte Lufträume der Klassen C und D, wo es aufgrund des Verkehrsaufkommens unbedingt notwendig erscheint. In ihrer Entscheidung, wie groß ein Luftraum sein sollte, bedienen sich die Planer des so genannten „Kriterienkatalogs zur Einrichtung

von Lufträumen", herausgegeben vom BMVI und erarbeitet zusammen mit der DFS, DAeC, AOPA-Germany, Vereinigung Cockpit (VC) und der Luftwaffe. Trotz verschiedener im Kriterienkatalog genannter zu berücksichtigender Faktoren, mehr oder weniger entscheidend für die Dimensionierung des Luftraums ist das jeweilige Verkehrsaufkommen. Es gilt der Luftraumgrundsatz „So klein wie möglich, so groß wie nötig".

Dies führt zu sehr unterschiedlichen Luftraumgebilden. Wie schon erwähnt, um den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main ist praktisch jeder an- und abfliegende Verkehr durch Luftraum C und D geschützt, an anderen großen deutschen Flughäfen reicht der „Schutzluftraum" nur bis FL 70, wie z.B. in Nürnberg, und an kleineren Regionalflughäfen beschränkt man sich auf eine Kontrollzone und eine Transponder Mandatory Zone (TMZ), wie z. B. in Niederrhein.

Bei den jährlich im Frühherbst stattfindenden Abstimmungsgesprächen mit DFS und BMVI auf der einen Seite und den Verbänden der Allgemeinen Luftfahrt und den Militärs auf der anderen Seite wird jedes Mal um die erforderliche Luftraumgröße gerungen. Für den VFR-Verkehr, insbesondere für Segelflieger und vor allem für die nah an einem Verkehrs- oder Regionalflughafen liegenden Flugplätze bedeutet jede Luftraumerweiterung, sei es C oder D oder „nur" TMZ, eine weitere, zum Teil gravierende Einschränkung des Flugbetriebes, und damit auch im Einzelfall ein wirtschaftlicher Schaden. Nimmt der Airline-Traffic an einem Flughafen ab, so werden Lufträume auch schon mal wieder zurückgenommen bzw. in ihrer Beschränkungswirkung herabgestuft, wie z.B. am Flughafen Frankfurt-Hahn vor einiger Zeit geschehen.

Aus Sicht einiger Linienpiloten und Airlines reichen die getroffenen Maßnahmen zum Schutz des Verkehrs nicht aus. Vor allem nicht an Regionalflughäfen, wo, anders als in Frankfurt oder München, ein Teil des An- und Abfluges unter FL 100 weiterhin durch Luftraum Klasse E verläuft. Da gibt es weiterhin den VFR/IFR-Mix und für VFR-Piloten wie für IFR-Piloten gilt gleichermaßen rausschauen, anderen Verkehr sehen und wenn erforderlich ausweichen. Nicht jede Sichtung eines anderen, nah vorbeifliegenden Flugzeuges, auch eines Verkehrsflugzeuges, ist für uns VFR-Piloten schon eine gefährliche Annäherung.

Aber was wir als harmlose Annäherung empfinden, sehen Airline Piloten ganz anders, insbesondere wenn dann noch das Kollisionswarnsystem TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) anspricht und im schlimmsten Fall eine Resolution Advisory, also eine Konfliktlösung, empfiehlt. Dann muss der Pilot handeln, der Empfehlung folgen, und später dazu einen Bericht schreiben. Solche Berichte landen schließlich auch auf den Tisch der APEG, der Air Proximity Evaluation Group, einer Expertengruppe unter Leitung des Bundeaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF). Dort werden die Vorfälle untersucht und nach Schwere der Gefahr eingestuft.

Wie groß die Gefahr einer möglichen Annäherung nun wirklich war, ist nicht immer leicht zu beurteilen. Aber es gibt Fälle, wo man sich fragt, warum der VFR-Pilot sich unbedingt im Anflugbereich des Verkehrsflugzeuges aufhalten musste. Ja, er war legal im Luftraum E und vielleicht hatte er auch das Verkehrsflugzeug gesehen, aber wäre er etwas tiefer oder höher geflogen, dann wäre es nicht zu einer Sichtung oder, aus Sicht des Airline-Piloten, zu einer gefährlichen Annäherung oder gar einem TCAS-Alarm gekommen.

Wer als VFR-Pilot im Nahbereich eines kontrollierten Flughafens fliegt, muss mit Verkehrsflugzeugen rechnen. Dies gilt insbesondere im Bereich der verlängerten Achse der Start- und Landebahn. Allein den Transponder einschalten und meinen, dann wird man schon „gesehen", reicht nicht. Besser ist es auf jeden Fall, sich bei FIS zu melden und die Flugabsichten bekanntzugeben. Auch sollte man die örtliche ATIS abhören, dann weiß man schon mal, welche Piste in Betrieb ist und wo an- oder abfliegender IFR-Verkehr zu erwarten ist.

Auch wenn man sich im Luftraum E befindet und sich damit (mehr oder weniger) frei bewegen kann, so sollte man doch alles dafür tun, den Endanflug möglichst nicht genau in der Höhe des IFR-Verkehrs zu durchfliegen. Der Endanflug basiert meist auf einem Anflugwinkel von 3°, das entspricht in etwa 300 ft pro NM. Damit kann man sich leicht ausrechnen, in welcher Höhe sich ein anfliegendes Flugzeug am Rand einer Kontrollzone befindet. Bei den Längen der Kontrollzonen in Deutschland sind das etwa 1.500 bis 2.000 ft über Grund.

Air Proximity Reports zwischen VFR- und IFR-Flügen müssen nicht sein. Mehr noch, sie müssen unbedingt vermieden werden, denn sie führen im schlimmsten Fall dazu, dass weitere Luftraummaßnahmen ergriffen werden, zum Nachteil der VFR-Luftfahrt. Es liegt an uns, diese Reports zu vermeiden.

Mit Vorausschau und Umsicht beim Fliegen im Nahbereich von Verkehrsflughäfen lassen sich Vorfälle, wie sie sich in den Air Proximity Reports niederschlagen, allesamt verhindern. Allerdings müssen auch die Airline Piloten akzeptieren, dass im Luftraum Klasse E eine Mischung von IFR und VFR sicher möglich ist und sich als weltweiter Standard bewährt hat. Und sie müssen lernen, dass nicht jedes „Sportflugzeug", das sie sehen, gleich zu einer Bedrohung für sie wird.
Da sichere Neben- und Miteinander von VFR- und IFR-Verkehr im gleichen Luftraum ist geübte Praxis und muss in der derzeitigen Form erhalten bleiben. Durch unser eigenes verantwortungsvolles Verhalten können wir VFR-Piloten verhindern, dass es zu gefährlichen Begegnungen mit IFR-Verkehr kommt. Damit können wir die Diskussion um weitere Luftraumbeschränkungen ein für alle Mal beenden.

Jürgen Mies

Verbände ERAC und IAOPA kooperieren bei der Erstellung eines preisgünstigen Musterhandbuchs für NCC-Flugbetriebe

Arbeit macht gute Fortschritte

Am Donnerstag den 15.10.2015 trafen sich in Mannheim eine Vielzahl von Werksflugbetrieben mit Vertretern der Regionalflugplätze (IDRF) und der AOPA-Germany.

Vereinbart wurde, dass man gemeinsam an der Erstellung eines Musterhandbuchs für NCC-Flugbetriebe arbeiten will. Das Musterhandbuch soll für die gesamte Bandbreite vom privaten Betreiber bis hin zum oberen Ende des „nicht-komplexen" Werkflugbetriebs anwendbar sein. Diese Aktivität ist nicht auf eine Gewinnerzielung ausgerichtet, sondern soll den Mitgliedern der Verbände helfen, die neuen Hürden der NCC-Vorschriften mit minimalem Aufwand zu nehmen. Die Beteiligten verständigten sich für das weitere Vorgehen auf einen gemeinsamen Letter of Intent.

Am 09.11.2015 ist mit einem Kick-Off-Meeting bei der EASA in Köln für das Projekt NCC-Musterhandbuch ein umfangreicher Grundstein gelegt worden. Anwesend waren neben den Verbandsvertretern und Werkflugbetrieben auch Repräsentanten der deutschen und der schwedischen Luftfahrtbehörde.

Zielgruppe des NCC-Handbuchs

Als Zielgruppe für das NCC-Handbuch wurden die „non-complex"-Betreiber von Flächenflugzeugen (also keine NCC-Heli) festgelegt. Innerhalb dieser Zielgruppe soll dann allerdings noch einmal zwischen dem klassischen Werkflugbetrieb und dem selbstfliegenden Flugzeugeigentümer/Halter unterschieden werden. Für letztere Teilgruppe wird durch die AOPA mit Unterstützung der IDRF-Projektgruppe versucht noch weiter vereinfachte Grundlagen zu erstellen.

Die in AMC.ORO.GEN.200 empfohlene Abgrenzung zum „complex" Betreiber von 20 Vollzeitmitarbeitern (Full Time Equivalent/FTE) wird als angemessen angesehen. Die anderen, teils mehrdeutigen Bestimmungen werden durch einen Aufsatz mit Unterstützung der EASA noch näher erläutert. Die Einbeziehung von Unterauftragnehmern der einzelnen Flugbetriebe soll sich zum Beispiel auf die Anrechnung äquivalenter Leistung beschränken, die für den originären Flugbetrieb (also zum Beispiel Freelance-Piloten) benötigt werden. Außerdem überprüft die EASA unsere Auffassung, dass erst mit CAT-III ein Indiz gewisser Komplexität gegeben ist. LVTO und CAT-II sind lediglich Gegenstand eines guten „OPS-Control/Compliance Monitoring" und führen keineswegs automatisch dazu einen komplexen Betreiber zu definieren. Einige der heute noch im Part SPA geforderten Sondergenehmigungen werden ohnehin aus dem Part SPA gestrichen (z.B. PBN, MNPS). Die entsprechende Verordnungsänderung ist absehbar und soll uns nicht weiter belasten. Eine genauere Aussage dazu erwarten wir aber noch von der EASA.

Im Übrigen gilt, dass der NCC-Betreiber selbst evaluiert, ob er sich „complex" oder „non-complex" bezeichnen will. Sowohl NAAs als auch die Industriebeteiligten äußern aber Bedenken wegen zukünftiger Standardisierungen der EASA bei den Behörden. Zur Unterstützung der Selbsteinschätzung der Flugbetriebe und der Aufsichtspflicht durch die Behörden, ist ein erläuternder Aufsatz geplant, der entweder durch die EASA aufgesetzt oder durch diese unterstützt wird.

Safety Management System (SMS)

Die EASA berichtet von geplanten Änderungen (Entwurfstadium) im Bereich AR/OR mit zu erwartenden Erleichterungen für das SMS. Es wird deshalb zunächst mit dem OM begonnen; das SMS-Handbuch wird verschoben bis das von EASA erwähnte NPA veröffentlicht ist.

Struktur des Ops-Manuals (OM)

Während der Erarbeitung der OM-Struktur wurden im jeweiligen Abschnitt auch grundsätzliche Überlegungen ausgetauscht, Sprachregelungen abgestimmt und konkrete Fragen in Richtung EASA gestellt. Zu kniffligen Themen äußern Behörden und Verbandsvertreter ihre Auffassungen und sollen von der EASA erläuternd begleitet werden – im Besten Fall mit Beispielen und einem Fachaufsatz dazu.

Die OM-Struktur wurde aus Zeitgründen nicht fertig gestellt, sie ist aber der zunächst fertigzustellende Teil des Projekts und soll zum nächsten Meeting vorliegen.

Organisatorisches/Timeline:

Weitere Termine bei der EASA wurden vereinbart. Ein erster Entwurf des OM soll den Behörden noch im Januar zugesandt werden, nach anschließendem Feinschliff soll bis Ende Februar 2016 ein recht reifer Entwurf vorliegen.

Dr. Michael Erb
AOPA-Germany

Thomas Mayer
IDRF

Genehmigungen für IFR-Flugverfahren

Gilt der §24a LuftBO noch, und wie muss sich ein Pilot qualifizieren?

Foto: © Jeppesen

Im Rahmen der Umstellung von bisherigem deutschen Recht auf europäisches Recht gibt es immer wieder Unklarheiten, welche deutschen Paragraphen denn eigentlich noch gelten. So ist dies derzeit auch bei dem §24a der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), der die Verfahren für besondere betriebliche Genehmigungen regelt, und zwar für reduzierte Höhenstaffelung (RVSM), den Nordatlantischen Luftraum (MNPS) und letztlich auch für die breite Masse der IFR-Piloten wichtige Anwendung von Flächennavigationsverfahren (PBN, RNAV, RNP).

Das Luftfahrt-Bundesamt hat auf seiner Website auch einen entsprechenden Antrag hinterlegt, mit dem die Flugzeugbetreiber mit vergleichsweise wenig Aufwand eine Genehmigung erhalten können. Hiervon haben vor allem die Betreiber von größeren Flugzeugen Gebrauch gemacht, die regelmäßig im Ausland unterwegs sind, wo diese Genehmigungen schon verlangt werden, etwa im Luftraum von Amsterdam. In Deutschland wurde eine solche Genehmigung praktisch nie verlangt.

Deutschland hat gemäß NfL I 217/13 die Einführung der EU-OPS-Vorschriften für den nichtgewerblichen Flugbetrieb bis zum 25. August 2016 ausgesetzt. Was ändert sich, wenn die EU-Vorschriften danach in Kraft treten und der §24a LuftBO damit ausgehebelt wird?

Derzeit werden gemäß EU-Verordnung 965/2012 die GPS-Flächennavigation BRNAV/RNAV5/RNP1 und die GPS-Anflugverfahren mit Höhenführung (LNAV-VNAV und LPV) noch zu den Betriebsformen gezählt, die einer Genehmigung gemäß dem Part SPA (Operations Requiring Specific Approvals) bedürfen.

Die IAOPA hat sich aber immer dagegen gesträubt, dass diese Standardverfahren genehmigungsbedürftig sein sollen. Denn sie müssen zukünftig das Handwerkszeug jedes einzelnen IFR-Piloten in der Allgemeinen Luftfahrt sein, und sie sind auch mit Sicherheit nicht schwieriger zu fliegen als etwa die bisherigen NDB-Anflugverfahren, die bei marginalen Wetterlagen den meisten Piloten den Schweiß auf die Stirn getrieben haben, aber natürlich im Umfang des IFR-Rating integriert waren. An immer mehr Flugplätzen werden auch die konventionellen Anflugverfahren abgeschafft und stattdessen GPS-Approaches in Betrieb genommen, die dank der wegfallenden Betriebseinrichtungen kostengünstiger für die Flugplatzbetreiber sind.

Unsere Argumentation war offenbar überzeugend, bei der EASA, dem deutschen Verkehrsministerium und anderen Behörden in Europa: Denn in den nächsten Wochen soll eine Neufassung der EU-Betriebsvorschriften verabschiedet werden, in denen die Standard-Verfahren wie BRNAV, RNP-1 und RNP-Approach (LNAV, LNAV-VNAV und LPV) aus dem Part SPA herausgenommen werden. Damit ist der Flugzeugbetreiber nicht mehr für die Genehmigung zuständig, sondern wie bislang auch der Pilot.

Was haben die Piloten als Qualifikation zu erbringen? Sie sollten sich entweder beim nächsten IFR-Checkflug vom Prüfer oder von einem IFR-Fluglehrer bestätigen lassen, dass sie die Flugverfahren sowohl in der Theorie als auch in der Praxis beherrschen. Mit einem entsprechenden Eintrag im Flugbuch ist man dann auf der sicheren Seite. Wie dieser Eintrag im Detail aussehen soll und was dafür getan werden muss, das erfahren Sie auf unserer Website oder über die AOPA-Geschäftsstelle. Zur Lektüre empfehlen wir neben den diversen Bedienungsanleitungen der GPS-Geräte auch den AOPA-Safety-Letter Nr. 20 zum Thema PBN (RNAV/RNP) aus dem August 2015.

Etwas knifflig ist es häufig herauszufinden, für welche Flugverfahren ein Flugzeug zugelassen ist. Bei neuen Flugzeugen ist es recht einfach, da steht im Flughandbuch bzw. den dazugehörigen Supplements und STCs, was das Flugzeug kann und darf. Schwieriger ist der Nachweis zu erbringen, wenn das Flugzeug älter ist. Hier gilt es die Dokumentation zu überprüfen, ggf. muss man sich nochmal mit seinem Avionikbetrieb in Verbindung setzen, damit er die Fähigkeiten des Flugzeugs auch verbindlich bestätigt.

Die AOPA beabsichtigt gemeinsam mit dem fliegermagazin in der ersten Jahreshälfte 2016 Seminare zu diesem Thema anzubieten. Wir halten Sie informiert. *Dr. Michael Erb*

AOPA SAFETY LETTER

Verkehrsflughäfen MARKIERUNGEN UND ZEICHEN

Nr. 22, Dezember 2015

Markierungen und Zeichen auf und entlang von Start- und Landepisten und Rollbahnen weisen Piloten den richtigen Weg beim Rollen auf den Betriebsflächen eines Flugplatzes. Dass das Orientieren an einem großen Verkehrsflughafen trotz genauer „Ausschilderung" schon etwas schwieriger ist als an einem kleinen Landeplatz, diese Erfahrung hat sicher jeder Pilot schon einmal gemacht. Zumal es an den großen Flughäfen einige Markierungen und Zeichen gibt, die so an Landeplätzen nicht vorkommen.

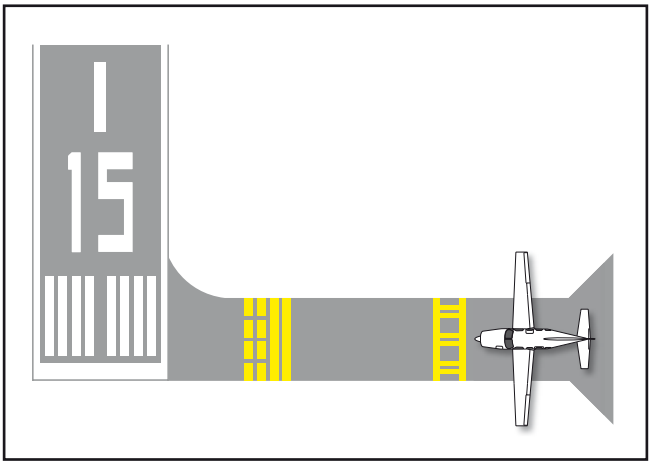
Heute sind selbst kleinere Verkehrs- oder Regionalflughäfen für Instrumentenflugbetrieb nach Betriebsstufe II und III und damit für den so genannten Allwetterflugbetrieb ausgerüstet. Dies bedingt eine aufwendige Markierung und Beschilderung, die auch VFR-Piloten kennen und richtig interpretieren sollten, selbst wenn sie nur unter VFR-Bedingungen zu einem Verkehrsflughafen fliegen.

PISTENMARKIERUNGEN

Schwelle

Als Schwelle (Threshold, THR) wird der Beginn der Piste (Runway, RWY) bezeichnet, ab der diese für Landungen genutzt werden kann. Die zebrastreifenförmige und sehr auffällige weiße Schwellenmarkierung befindet sich erst einige Meter hinter der Schwelle.

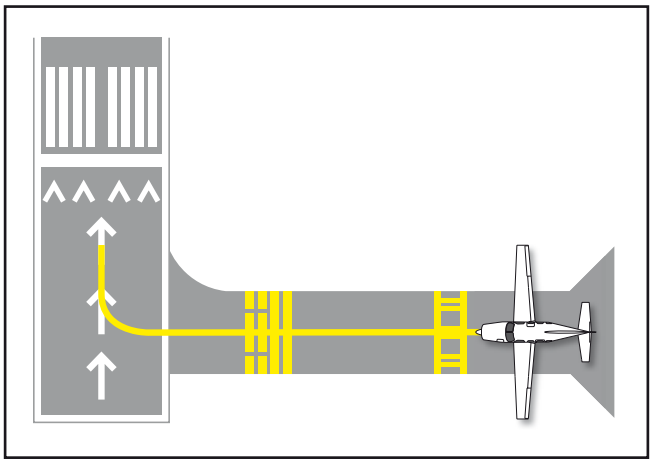
Die für eine Piste angegebene verfügbare Landestrecke (Landing Distance Available, LDA) beginnt an der Schwelle und damit vor der eigentlichen Schwellenmarkierung. Ein Aufsetzen des Flugzeuges nach Überflug der Schwelle, aber noch vor oder direkt am Beginn der Schwellenmarkierung, ist zulässig.



Markierung einer Schwelle mit Pistenbezeichnung

Aufgrund von Hindernissen im Anflugbereich kann es erforderlich werden, die Schwelle in Richtung der Piste zu versetzen. Dadurch überfliegen anfliegende Flugzeuge die Hindernisse in einer größeren Höhe, da der Anflug auf einen Aufsetzpunkt weiter in Pistenrichtung stattfindet. Die versetzte Schwelle (Displaced Threshold) wird durch einen weißen Querbalken und anschließender Schwellenmarkierung gekennzeichnet. Weiße Pfeile auf der Fläche vor der Schwelle weisen auf die versetzte Schwelle hin.

Während bei versetzter Schwelle die Piste für die Landung erst ab dem weißen Querbalken für Landungen genutzt werden kann, steht die volle Länge der Bahn, vom Beginn der Beton- oder Asphaltfläche, für Starts aus beiden Richtungen und Landungen aus der entgegengesetzten Richtung zur Verfügung, es sei denn, es sind andere Regelungen getroffen worden.



Markierung einer versetzten Schwelle

PISTENBEZEICHNUNG

Pisten werden in Bezug auf die Anflugrichtung mit einer zweistelligen Zahl entsprechend der Ausrichtung der Pistenmittellinie in Bezug auf missweisend Nord bezeichnet. So steht z. B. die Pistenbezeichnung (Runway Designation) 25 für 250°, die Pistenbezeichnung der Gegenpiste 07 für 070°. Dabei sind die Richtungen auf- bzw. abgerundet. Im Luftfahrthandbuch, Teil AD (Aerodromes) oder in anderen Kartenmanuals ist die genau vermessene Pistenrichtung angegeben.

Aufgrund der fortlaufenden Veränderung des Magnetfeldes der Erde ändert sich auch die Ortsmissweisung (Variation), also der Unterschied zwischen dem Bezug zu rechtweisend und missweisend Nord. Dies hat zur Folge, dass sich auch die missweisenden Ausrichtungen der Piste über viele Jahre hinweg verändern und schließlich neu bezeichnet werden müssen.

Bei mehreren parallelen Pisten werden die Pisten zusätzlich zu der zweistelligen Zahl mit „L" für Left (Links), „R" für Right (Rechts), bei drei parallelen Pisten darüber hinaus mit „C" für Centre (Mitte) bezeichnet, wie z. B. am Verkehrsflughafen Frankfurt Main: 25 L, 25 C, 25 R.

PISTENMITTELLINIE

Die mit einer unterbrochenen weißen Linie markierte Pistenmittellinie (Runway Centre Line, RCL) dient zur Führung beim Start und bei der Landung. Das Rollen unmittelbar auf der Linie garantiert bei kleinen wie bei großen Flugplätzen Hindernisfreiheit zu möglichen Hindernissen außerhalb der Piste. Das gleiche gilt für das Rollen auf Rollwegen und auf Rollleitlinien auf dem Vorfeld.

PISTENSEITENLINIE

Durchgezogene weiße Linien (Runway Edge Line) markieren auf beiden Seiten den Pistenrand. Sie begrenzen damit sichtbar die nutzbare Fläche der Piste gegenüber den außerhalb liegenden so genannten Schultern. Diese befestigten Schultern dienen als zusätzliche Fläche für den Fall, dass ein Flugzeug von der Start- und Landebahn abkommt.

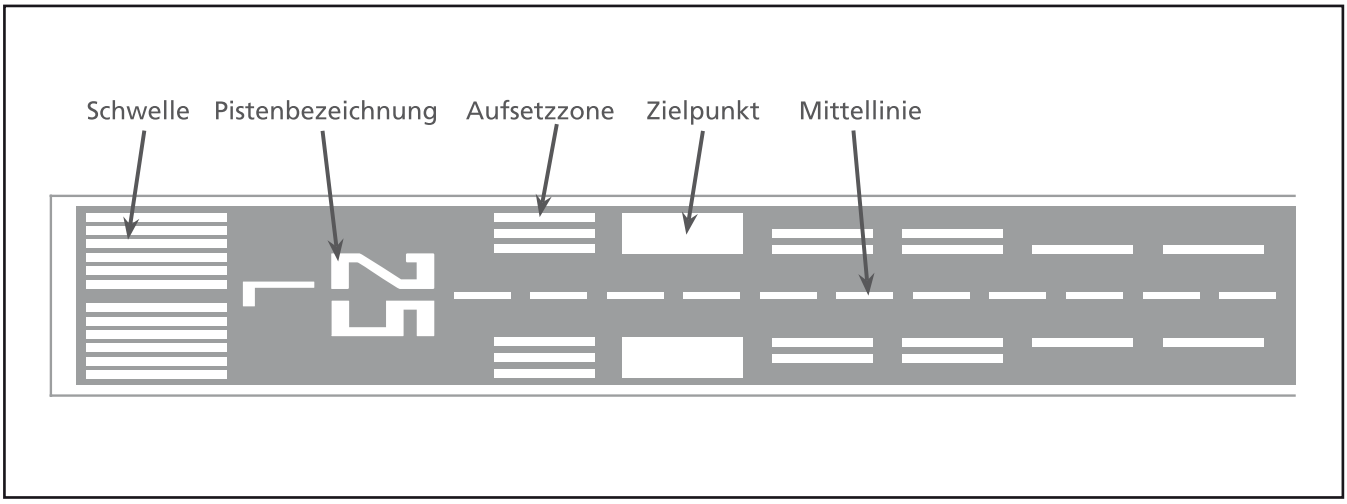
ZIELPUNKT UND AUFSETZZONE

Bei Pisten auf Verkehrsflughäfen sind in der jeweiligen Anflugrichtung auf den Pisten jeweils der Zielpunkt (Aiming Point), auf den das anfliegende Flugzeug zusteuert, sowie die Aufsetzzone (Touch Down Zone) durch weiße Streifen beiderseits der Mittellinie markiert. Diese Art der Markierung macht in besonderer Weise sichtbar, wo das Flugzeug im Rahmen eines Instrumentenanfluges aufsetzen sollte.

ROLLBAHNMARKIERUNGEN

Rollbahnmittellinie

Die Mittellinie von Rollbahnen (Taxiway, TWY) wird durch einen durchgezogenen gelben Strich markiert.



Markierungen auf der Start- und Landebahn

Bei Einmündungen in die Start- und Landebahnen führt sie an deren Mittellinie heran. Die Rollbahnmittellinie (Taxiway Centre Line) setzt sich auf dem Abfertigungsvorfeld als Rollleitlinie fort.

Rollbahnseitenlinie

Der Rollbahnrand ist mit einer durchgehenden gelben Doppellinie (Taxiway Edge Line) markiert.

Rollhalt

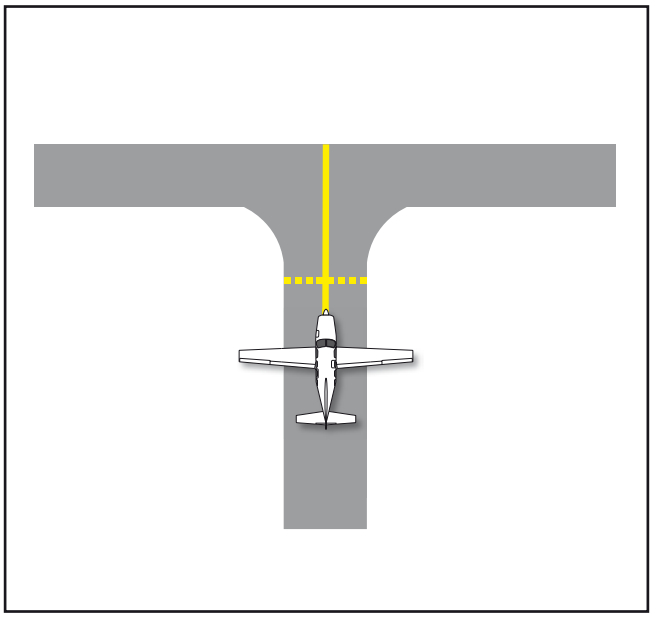
Der Rollhalt (Taxy Holding Position) ist die Position auf dem Rollweg, an der vor dem Rollen auf die Start- und Landebahn gehalten werden muss, um an- oder abfliegenden Luftfahrzeugen den Vorrang zu lassen. An kontrollierten Flugplätzen kann diese Rollhaltmarkierung nur mit entsprechender Freigabe durch die Flugsicherung (Tower) überquert werden.

Die Rollhaltmarkierung besteht aus zwei durchgezogenen und zwei unterbrochenen gelben Linien. Aus Sicht des Rollweges erscheinen zuerst die beiden durchgezogenen Linien und signalisieren, dass hier gehalten werden muss. Aus Sicht eines von der Piste abrollenden Flugzeuges sind zuerst die beiden unterbrochenen Linien zu sehen, die anzeigen, dass die Rollhaltmarkierung überrollt werden kann.

Bei Pisten, die für den Allwetterflugbetrieb der Betriebsstufe (CAT) II und III zugelassen sind, befindet sich auf dem Rollweg eine weitere Rollhaltmarkierung in einem größeren Abstand zur Pistenmittellinie. Nur wenn die Betriebsstufe II oder III aktiv ist, müssen Flugzeuge hier in einem größeren Abstand zur Piste halten, um die Abstrahlungen des ILS (Instrument Landing System) nicht zu stören. Die Rollhaltmarkierung für CAT II und III besteht aus einer gelben Doppellinie mit dazwischen befindlichen Querbalken. Für nach VFR operierende Luftfahrzeuge hat diese Markierung keine Bedeutung und kann daher überrollt werden.

Rollhaltmarkierung (Flughafen Frankfurt Main)

Rollhaltmarkierung für CAT II und III (Flughafen Frankfurt Main)



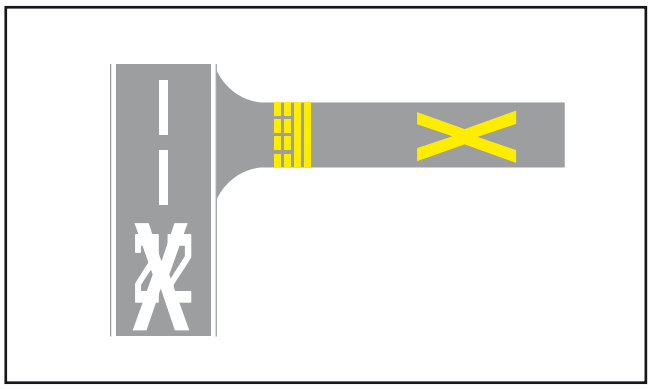
Halteposition an der Kreuzung von Rollbahnen

HALTEPOSITION

Auf Rollbahnen können durch gelbe unterbrochene Linien zusätzliche Haltepositionen angebracht sein. An diesen Positionen muss ein Flugzeug halten, wenn der Pilot von der Flugsicherung dazu angewiesen wird. Haltepositionen befinden sich insbesondere an der Kreuzung von Rollbahnen.

MARKIERUNG GESCHLOSSENER FLÄCHEN

Ist eine Piste oder eine Rollbahn oder sind Teile davon für längere Zeit nicht nutzbar, so werden auf den geschlossenen Flächen große Kreuze aufgetragen. Auf Start- und Landebahnen werden die Kreuze in weißer Farbe, auf Rollbahnen in gelber Farbe dargestellt.



Geschlossene Bewegungsflächen auf Pisten und Rollbahnen werden durch Kreuze markiert

ZEICHEN

Zeichen entlang der Rollwege am Flughafen dienen, ähnlich wie im Straßenverkehr, dazu, Hinweise zu geben oder Gebote und Verbote anzuzeigen. Gebots- und Verbotszeichen sind Anweisungen an den Piloten, die einzuhalten sind, sofern nicht von der Flugsicherung anderslautende Anweisungen erteilt werden. Gebots- und Verbotszeichen sind als Schilder auf der linken Seite der Rollwege aufgestellt, mit Ausnahme der Gebotszeichen für den Rollhalt für Betriebsstufe II und III, wo eine Aufstellung auf beiden Seiten der Rollbahn vorgeschrieben ist.

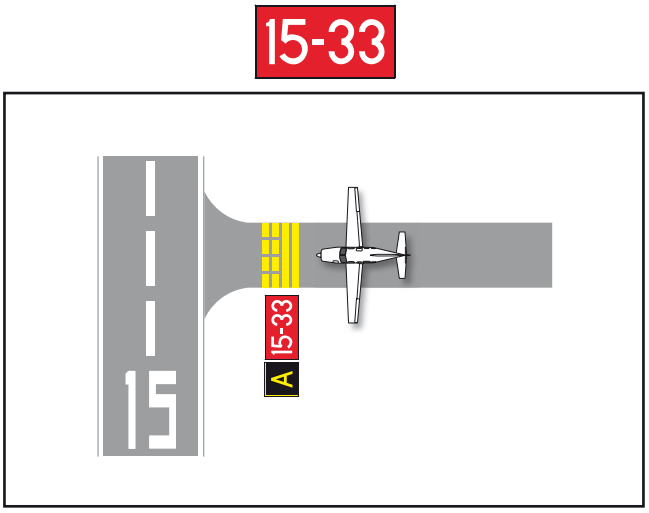
Zeichen für den Rollhalt für CAT II und III (Flughafen Frankfurt Main)

Gebots- und Verbotsschilder sind rot mit weißer Schrift, Hinweisschilder dagegen gelb mit schwarzer Schrift.

Aus Sicherheitsgründen kann es zweckmäßig sein, Zeichen zusätzlich auch als Bodenmarkierung aufzubringen (z. B. NO ENTRY).

ROLLHALTEZEICHEN

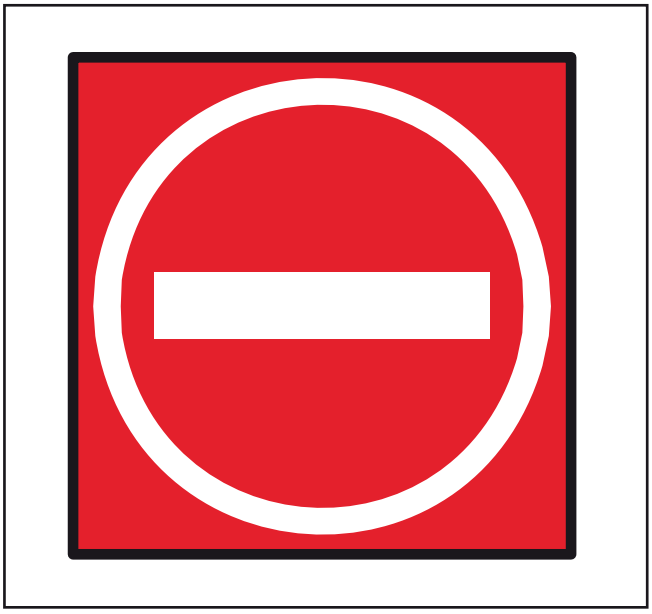
Einmündungen von Rollbahnen auf Start- und Landebahnen und Kreuzungen zwischen Rollbahnen und Start- und Landebahnen werden durch ein Gebotszeichen ge-



Beispiel für ein Rollhaltzeichen: die Schwelle für die Piste 15 befindet sich links, die Schwelle für die Piste 33 befindet sich rechts

kennzeichnet. Auf dem Zeichen sind die Bezeichnungen der beiden Start- und Landebahnen entsprechend der Lage der beiden Start- und Landebahnen angegeben. Bei Einmündungen oder Kreuzungen am Ende von Start- und Landebahnen wird die Bezeichnung des entsprechenden Start- und Landebahnkopfes angezeigt.

Falls erforderlich kann am Rollhalt noch ein rotes Schild mit der Bezeichnung des Rollweges aufgestellt werden, um klar anzuzeigen, dass hier gehalten werden muss. Rollhaltmarkierungen für Betriebsstufe II oder III werden zusätzlich durch rote Gebotszeichen mit der Aufschrift CAT II oder CAT II/III ergänzt.



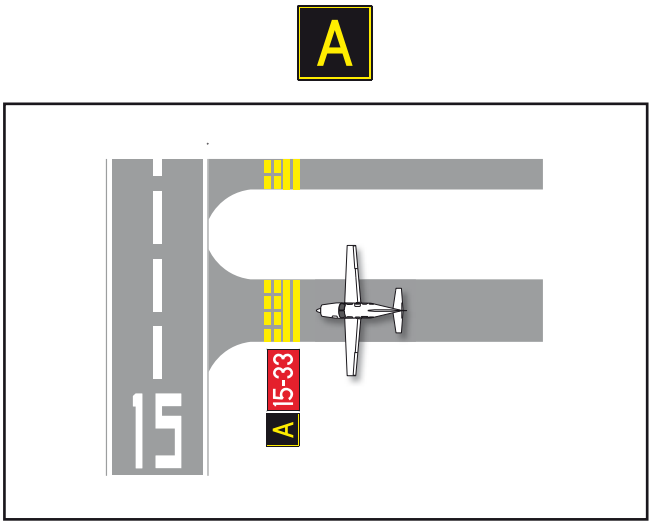
Dieses Zeichen bedeutet, hier darf nicht weiter gerollt werden

Um anzuzeigen, dass ein bestimmter Rollweg (z. B. in eine Richtung) oder ein bestimmter Bereich nicht genutzt werden darf, wird (ähnlich wie im Straßenverkehr) ein rotes Schild mit einem weißen Kreis und einem waagerechten Strich aufgestellt. Oftmals befindet sich zusätzlich auf der Rollbahn bzw. am Beginn einer gesperrten Fläche eine rote Markierung mit der Aufschrift „NO ENTRY".

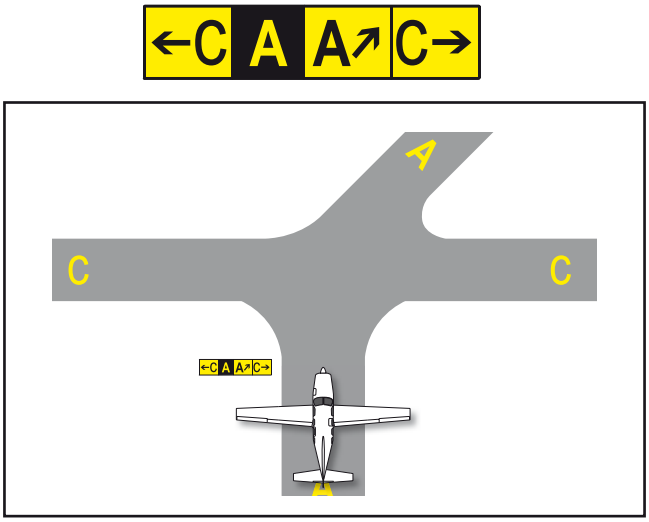
STANDORTZEICHEN

Standortzeichen geben dem Piloten Informationen über den augenblicklichen Standort, z. B. Angabe über die Rollbahn oder die Piste, auf der sich das Flugzeug momentan befindet. Die Zeichen sind in gelber Schrift auf schwarzen Untergrund gehalten.

Rote „NO ENTRY"-Markierungen auf der Rollbahn zeigen an, dass in Richtung dieser Markierung nicht weiter gerollt werden darf (Flughafen Frankfurt Main)



Dieses Standortzeichen zeigt die Rollbahn „A“ an

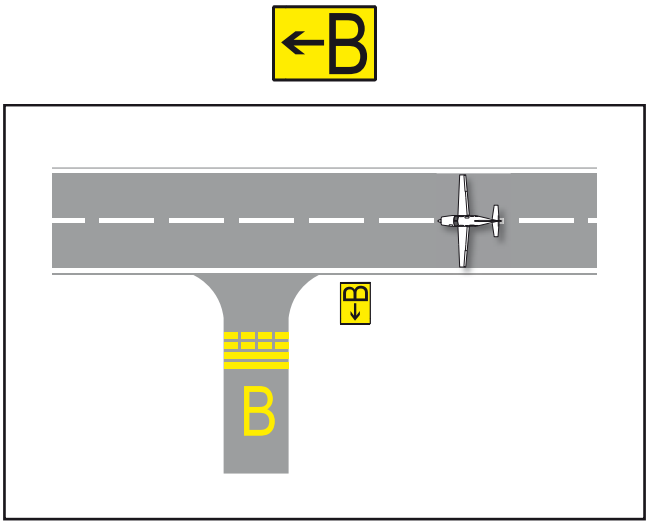


Kombiniertes Ziel- und Standortzeichen

ZIELZEICHEN

Zielzeichen geben dem Piloten Informationen über den einzuhaltenden Rollweg. Die Zeichen haben als Untergrund gelb und sind schwarz beschriftet. Führt die Rollbahn zur Piste, so ist meist zusätzlich auch die Bezeichnung der entsprechenden Piste angegeben.

Kombiniertes Ziel- und Standortzeichen: Standort Rollbahn „N4“ vor kreuzender Rollbahn „N“ (Flughafen Frankfurt Main)



Dieses Zeichen entlang einer Start- und Landebahn zeigt die Abzweigung zur Rollbahn „B“ an

HINWEISZEICHEN

Hinweiszeichen können den Piloten beim Rollen auf dem Flugplatz weitere Informationen vermitteln, wie z. B. Hinweise auf Gewichtsbeschränkungen oder Angaben von Höhen an der Schwelle. Wenn erforderlich, können Hinweise auch als Hinweismarkierungen auf den Boden aufgebracht werden.

Hinweis auf maximal erlaubte Spannweite für eine Rollbahn

HINDERNISMARKIERUNG

Gebäude, Antennen, Maste oder andere größere, fest installierte Gegenstände, die sich nahe der Pisten und Rollbahnen befinden und eine mögliche Gefahr für Flugzeuge beim Abkommen von den Bewegungsflächen darstellen könnten, werden mit rot/weißer Farbgebung auffällig markiert.

Für Gebäude wird meist ein orange/weißes oder rot/weißes Schachtbrettmuster oder senkrechte orange/weiße bzw. rot/weiße Streifen (Zebramuster) verwendet. Türme oder Antennen werden mit orange/weißen bzw. rot/weißen Streifen versehen.

Hindernisse, die nur vorrübergehend aufgestellt werden (zeitweilige Hindernisse), wie z. B. Baukräne oder mobile Teleskopkräne, tragen einen gelben, roten oder orangenen Farbanstrich oder sind mit entsprechenden Flaggen gekennzeichnet.

Gut sichtbare weiß/rote Hindernismarkierung am Gebäude und der Antenne eines ILS-Senders (Flughafen Frankfurt Main)

Autor:
Jürgen Mies

Fotos/Grafiken:
Fraport AG
Die Grafiken wurden anhand der "ASI Runway Safety Flash Cards" erstellt.

Quellen:

- ICAO Annex 14 „Aerodromes", Volume I, Fifth Edition, 2009
- „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr", NfL I 95/03
- „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr", NfL I 96/03
- „Allgemeine Verwaltungsrichtlinien zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen", NfL I 143/07
- „Aeronautical Information Manual (AIM)", Federal Aviation Administration, USA, 3. April 2014
- "ASI Runway Safety Flash Cards", Air Safety Institute & FAA Office of Runway Safety, August 2012

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

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

www.aopa.de

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Datum:	**16.01.2016**
Ort:	**Egelsbach**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**50 €**
Nichtmitglieder:	**80 €**
Anmeldeschluss:	**05.01.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

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.

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR

Foto: © kasko – Fotolia.com

Datum:	**19. – 20.03.2016**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 – 18:00 Uhr**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Anmeldeschluss:	**19.02.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

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

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

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

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

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

6. AOPA-Flugsicherheitstraining am Militärflugplatz Fritzlar

Foto: Johnny Lye - Fotolia.com

Datum:	**14. – 17.04.2016**
Ort:	**Flugplatz Fritzlar**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**14.02.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

Auch 2016 können wir dieses spezielle Flugsicherheitstraining anbieten, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult :

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

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

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

Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

Sea Survival Training – Überleben auf See

Datum:	**06. + 07.05.2016**
Ort:	**Elsfleth**
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	**580 €**
Nichtmitglieder:	**750 €**
Anmeldeschluss:	**06.04.2016**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

In Kooperation mit

MARITIMES KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: MARIKOM

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

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

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

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

Rückblick auf das AOPA-Trainingscamp Donaueschingen im Juni 2015

Bei „Super Wetter" war die Veranstaltung in Donaueschingen ein voller Erfolg. Knapp 30 Teilnehmern konnten praktisch alle Wünsche erfüllt werden.

Foto: © Otto Stein

Natürlich standen die Alpeneinweisungen für fast alle Teilnehmer im Vordergrund. Auch Flüge über den Schwarzwald, ins Elsass, die Schweiz und Österreich standen auf dem Programm.

Genaue Planung ist hier ganz wichtig!
Am Rande des Camps wurden auch div. Checkflüge (PPL, IFR) und Sprachprüfungen durchgeführt.
Am Abend wurde noch viel über den abgelaufenen Tag berichtet, jeder konnte über seine Erlebnisse und Erfahrungen etwas sagen. Auch der Magen kam auf seine Kosten, ein Mitglied brachte vom Bodensee frische Felchen mit, welche dann gegrillt wurden.

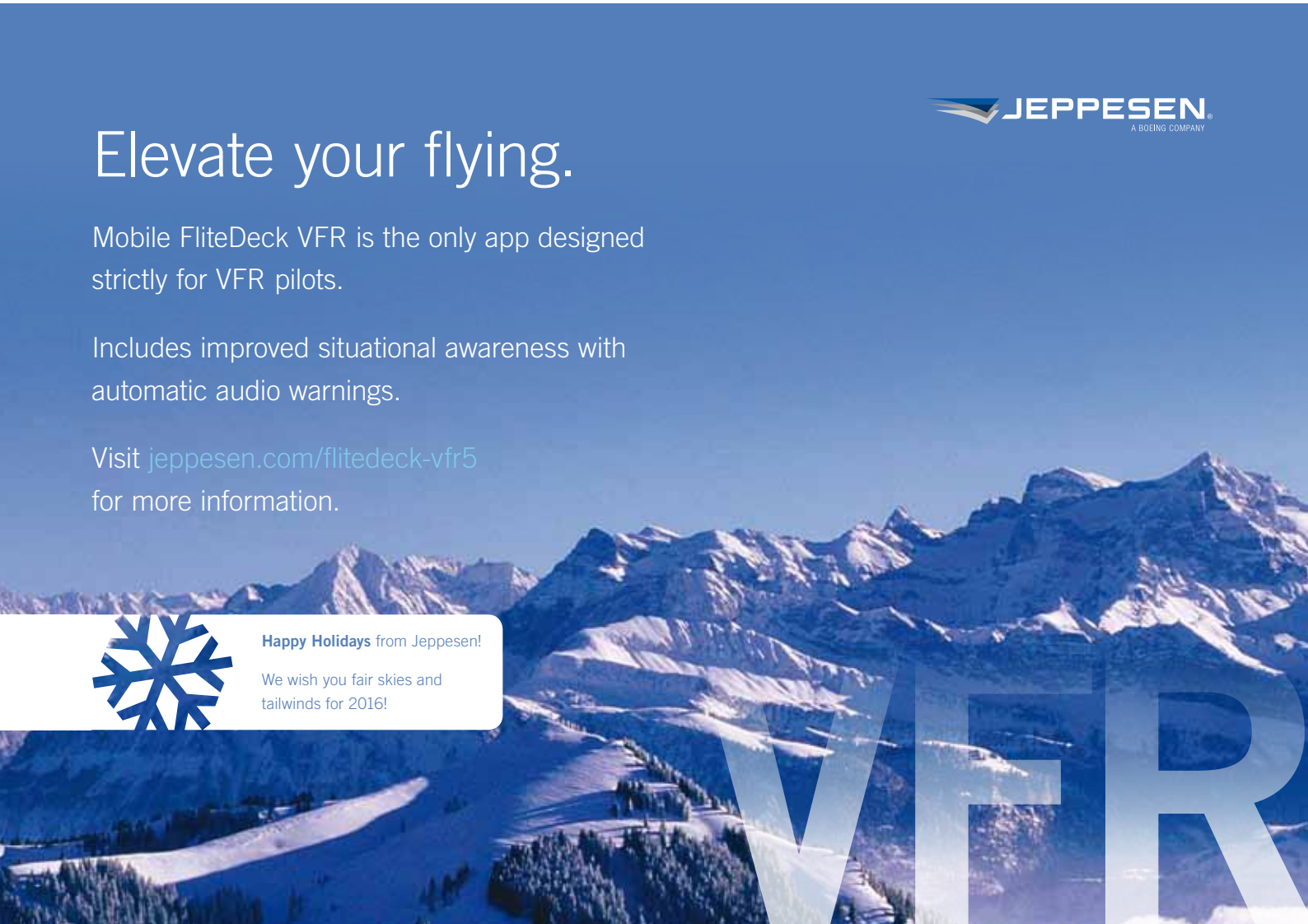
Foto: © Otto Stein

Am Sonntag sind dann alle Teilnehmer wieder nach Hause geflogen.

Foto: © Otto Stein

Otto Stein
Ausbildungsleiter AOPA-Germany

Anzeige



Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 16.01.2016**
Kosten: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ **AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach am 19. und 20.03.2016**
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

☐ **AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth am 06. und 07.05.2016**
Kosten: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining Fritzlar vom 14. – 17.04.2016**
Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ IFR

☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern (nur Fritzlar)

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

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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

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

Frequenzzuteilung durch die Bundesnetzagentur

Erklärung über den Verzicht auf Frequenzzuteilung

Foto: © AOPA-Germany

Im Rahmen der TKG/EMVG-Beitragsbescheide (AOPA Musterwiderspruch online auf www.aopa.de) erreichen uns in letzter Zeit vermehrt Anfragen zur Frequenzzuteilung bei Luftfahrzeugen, welche aber bereits vor einigen Jahren verkauft oder stillgelegt wurden.

Neben der obligatorischen Meldung an das LBA (z. B. Antrag auf Änderung der Luftfahrzeugrolle) ist es nach der aktuellen Rechtslage zwingend notwendig, zusätzlich bei der Bundesnetzagentur den Verzicht auf die Frequenzzuteilung zu erklären. Zwischen dem LBA und der Bundesnetzagentur findet kein Datenaustausch statt. Die Frequenzzuteilung endet dann mit Ablauf des Monats, in dem der Verzicht auf die Frequenzzuteilung wirksam wird oder eine Befristung der Zuteilung abläuft. Ein rückwirkender Verzicht auf die Zuteilung ist ausgeschlossen.

Rechtsgrundlage ist § 1 Absatz 3 Frequenzschutzbeitragsverordnung (FSBeitrV). Dieser lautet:
„Die Beitragspflicht beginnt mit dem Monat der Zuteilung der für den Betrieb der Sendefunkanlage oder des Sendefunknetzes notwendigen Frequenzen oder Nummern, frühestens jedoch mit dem Beginn des Kalenderjahres, für das eine Beitragsfestlegung nach § 3 erfolgt ist. ***Sie endet mit Ablauf des Monats, in dem der Verzicht auf die Frequenzzuteilung*** *oder die Nummernzuteilung, die Rücknahme oder der Widerruf der Zuteilung* ***wirksam wird*** *oder eine Befristung der Zuteilung abläuft.* ***Ein rückwirkender Verzicht auf die Zuteilung im Sinne des Absatzes 1 ist ausgeschlossen.****"*

So lange diese Praxis Bestand hat, muss man als Inhaber der Frequenzzuteilung unbedingt auf die Verzichtserklärung achten, da andernfalls auch lange Zeit nach Stilllegung oder Verkauf des Luftfahrzeugs Beitragsbescheide der Bundesnetzagentur an die in der Frequenzzuteilung genannte Adresse versendet werden.

Wir werden uns nach den Erfahrungen in diesem Jahr darum bemühen, eine Änderung dieser Regelungen im Hinblick auf den Ablauf zu bewirken.

Anzeige

PRESSEMITTEILUNG: Gefährliche Untermieter an Bord

ANTI-NAGER BOX verhindert Schlimmeres im Flugzeuginnenraum

Viele Flugzeugbesitzer kennen das Problem „Nager an Bord". Mäusekot auf den Sitzen, angenagte Funkkabel oder Kopfhörer und Schlimmeres kann während der Standzeiten vorkommen. Nager verschaffen sich auf dem Abstellplatz Zugang über das Fahrwerk ins Flugzeug und richten dort oft größeren und gefährlichen Schaden an. Selbst wenn die Kabine nicht direkt in Mitleidenschaft gezogen ist, sind doch im Rumpf so viele empfindliche Systeme eingebaut, die Nagerangriffen nicht gewachsen sind. Nicht immer fällt der Schaden dann beim Runup auf.

Foto: © Scherer Metall GmbH & Co. KG

Über dieses Problem hatte sich ein Inhaber eines Metallbearbeitungsunternehmens und Privatpilot Gedanken gemacht und eine einfache aber funktionelle Lösung entwickelt.
Jedes Fahrwerk wird in eine aufgeklappte Box geschoben, die anschließend zugeklappt und verriegelt wird. Zum Schutz von tiefhängenden Antennen beim Rangieren kann die Box für das Bugfahrwerk komplett abgeklappt werden. Die Boxen können für eine fixierte Parkposition am Boden verschraubt werden. Eine gelb-schwarze Lackierung sorgt dafür, dass ihre Position stets erkannt bleibt.

Foto: © Scherer Metall GmbH & Co. KG

Sobald das Flugzeug in den Anti-Nager Boxen geparkt ist, ist es vor den blinden Passagieren geschützt, denn die Nager können nicht an der glatten Außenwand der Boxen hochklettern, zusätzlich sind die Oberkanten der Boxen abgekantet und bilden so einen weiteren Schutz vor den kleinen Biestern. Die Nager kommen nicht in die Boxen und somit auch nicht ans Fahrwerk um ins Flugzeug zu gelangen – einfach aber genial.
Das Standardmaß einer Box hat eine Länge von 800 mm, eine Breite von 600 mm und eine Höhe von 400 mm. Auch Sonderanfertigungen sind möglich. Als Material wird verzinktes Stahlblech verwendet.
Dadurch ist das Flugzeug gegen unbefugte Benutzung von den kleinen, vierbeinigen Schädlingen bestens geschützt und die Nerven des Piloten beruhigt.

Bei Fragen oder Interesse, die Kontaktdaten wie folgt:
Scherer Metall Gmbh & Co. KG
Daimlerstr. 12
72351 Geislingen
Tel: 07433.26009-0
shop@scherer-metall.de
www.scherer-metall.de

Anzeigen

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

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

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

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Rund um den Kanal zwischen Britannien und Gallien

Schon Asterix und Obelix wunderten sich über die Eigenarten ihrer Nachbarn auf der Insel, als sie ihnen zu Hilfe eilten, um die Römer zu vertreiben.
Und Julius Cäsar legte angeblich seine Kampfzeiten in England auf fünf Uhr nachmittags, wenn die Briten ihre Pause machten, um heißes Wasser mit ein paar Tropfen Milch zu trinken.
Besondere Angewohnheiten gibt es dort heute noch, auch in der Fliegerei. Isn't it?
So füllten wir den speziellen GAR (General Aviation Report) aus und schickten ihn von zuhause per Email (mindestens vier Stunden vor der erwarteten Landezeit in UK) an die 'National Coordination Unit' (ncu@hmrc.gsi.gov.uk) und achteten darauf, dass wir nicht um fünf Uhr nachmittags ankamen, um nicht wie Cäsar bei der 'tea time' zu stören.
Nach einem wunderschönen morgendlichen Flug über Spessart, Eifel und Ardennen mit einem Zwischenstopp in Bitburg landeten wir in Calais, um unseren Flugplan nach Biggin Hill aufzugeben und somit auch die genaue Ankunftszeit im GAR festzulegen sowie die Grenzkontroll-Formalitäten zu erledigen. UK ist zwar Vollmitglied der EU, aber kein sogenannter Vollanwender des Schengen-Abkommens.
Dann machten wir uns auf, das an dieser Stelle 40 km breite 'Mare Britannicum' zu überqueren. Die vorhergesagte „Omega-Wetterlage" war von atlantischen Tiefausläufern schon ziemlich deformiert und so hatten wir wie Asterix und Obelix mit dem Wetter zu kämpfen und auch bei uns dauerte es, bis die 'White Cliffs of Dover' aus dem Dunst auftauchten.
Zumindest waren genügend Schiffe unter uns. „Wenn man im Ärmelkanal notwassern muss, ertrinkt man nicht, man wird überfahren", meinte ein alter Fliegerkollege.
Dem Fliegergott sei Dank, dass wir nicht überfahren wurden. Wir mussten eher auf den dichten Flugverkehr im Großraum London und die speziellen Lufträume dort achten.
Von der Englischen FIS und von LARS (Lower Airspace Radar Service) wird man nicht wie meist auf dem Festland vor Luftraumverletzungen gewarnt und die britische CAA ist angeblich sehr rigoros, was Verstöße angeht, auch gegenüber Ausländern.
Philipp Thiemann hat auf der Seite www.fliegen-in-uk.de die britischen Besonderheiten übersichtlich zusammengestellt und erklärt.
Mit ein bisschen Vorbereitung ist es aber wirklich nicht schlimm. It isn't. Is it? Für unseren Ausflug nach London hatten wir Biggin Hill als 'arrival port' gewählt.
Dieser Platz ist für die GA eigentlich perfekt, mit sehr freundlichem Personal und guter Infrastruktur einschließlich Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe des Flugplatzes.
Biggin Hill hat auch eine sehr gute Verkehrsanbindung in die City. Von 'Bromley South', wo wir in der Nähe unser B&B gebucht hatten, brauchten wir mit dem Zug weniger als 20 Minuten bis 'Victoria Station'.
Direkt vor dem Flughafeneingang ist außerdem eine Bushaltestelle (Linie 320). Dafür wurden uns 'Staff-Tickets' vom Handling-Büro zur Verfügung gestellt. Besser und einfacher geht es nicht.

Allerdings hatte uns der Wetterbericht zunächst nur ein Zeitfenster von drei Tagen in Aussicht gestellt, an denen mit guten VFR-Bedingungen zu rechnen war.
Die wollten wir unbedingt nutzen und die Schönheit der Natur an der Südküste, speziell im Westen der Insel lockte uns.
So machten wir für den folgenden Tag unser 'booking-in' erst einmal für die Isle of Wight mit ihren wunderschönen Kreidefelsen (vor allem 'the needles') und den alten pittoresken Seebädern Sandown und Shanklin.
Die Isle of Wight ist übrigens auch das Zentrum für Paragliding mit 12 offiziellen Startplätzen je nach Windrichtung.
Im milden Abendlicht schlichen wir uns dann an der malerischen Südküste entlang bis nach Land's End in Cornwall.
Mit ein wenig Distanz aus der Luft kann man hier die 'Heile Welt' der Rosamunde Pilcher erahnen und die Licht-Bilder von William Turner sehen.

Unser Tagesziel waren die Isles of Scilly.
Die telefonischen Anmeldungen (PPR) auf den allermeisten englischen Flugplätzen erschienen uns im Vorfeld etwas umständlich. Wir haben sie aber im Laufe unserer Reise sehr schätzen gelernt, vor allem wegen der Informationen zu den speziellen Wind- und Wetterverhältnissen.
Außerdem wurden wir beim ersten Funkkontakt schon immer sehr freundlich begrüßt. So auch in Land's End/St. Just, wo wir einen Tankstopp einlegten und dann beim Überflug zu den Isles of Scilly/St. Mary's, wo die DEOMG von der Flugleiterin herzlich willkommen geheißen wurde.
Wegen der stürmischen Winde waren zwei angemeldete Flugzeuge abgesagt worden, berichtete sie uns beim abendlichen Guinness an der Bar im Old Town Inn, „but the Germans are tough pilots".
So viel martialisches Lob hätte nicht sein müssen, aber es war ganz wohlwollend gemeint.
Vor dem Anflug umrundeten wir noch Bishop's Rock, den südwestlichsten Punkt Großbritanniens. Es ist nur ein Felsen mit einem Leuchtturm, aber ein beeindruckendes Panorama rundherum. Dann setzten wir unsere C 172 bei recht ordentlichem Seitenwind 'on the numbers', was bei dem Profil der Piste durchaus ratsam ist.
Pooley's: "Pilots should exercise extreme caution when landing or

taking-off as the aerodrome is severely hump-backed. Severe turbulence may occur at low level on all approaches".
Pooley's ist einer der großen britischen Pilot Shops, der einen eigenen Flight Guide veröffentlicht, zwar ohne Anflugkarten, aber mit Infos, die über den Inhalt von AIP und Jeppesen hinausgehen, wie Gebühren, Verkehrsverbindungen, Hotels etc., eine durchaus lohnende Anschaffung für das Fliegen in Great Britain.

Die Scilly-Inseln bestehen aus sechs bewohnten größeren und vielen kleineren Inseln und Felsenriffen.
Wegen des Golfstroms herrscht dort ein sehr konstantes, mildes, fast subtropisches Klima. Unsere Unterkunft, 500 m vom Flugplatz entfernt, war eingesäumt von Palmen und Pinien, von blühenden Rhododendren und Azaleen.
Die Scillys liegen 40 km vor Land's End und sind wirklich ein lohnendes Urlaubsziel, eine stille einsame Welt für sich, der komplette Gegensatz zur City of London.
Der Name leitet sich von 'Sunny Islands' ab. Und Sonne haben sie uns reichlich geboten, azurblaues Meer, weißen Strand und bizarre Felsküsten, allerdings auch heftige Winde.
Von denen zeugen u. a. über 800 Schiffswracks, die rund um die Scillys im Meer liegen und zahlreiche Taucher anlocken.
Wir wollten kein Flugzeugwrack dazu legen und haben wegen einer anziehenden Gewitterfront vom Atlantik unsere Flugpläne nach Irland in den Wind geschrieben und uns wieder nach Osten ausgerichtet.
„Wer in Cornwall fliegt, sollte auch mal Perranporth (EGTP) besuchen", haben wir in einem 'Pirep' gelesen. Allein schon wegen des beeindruckenden Anfluges über die Steilküste ist dieser ehemalige Royal-Airforce-Platz einen Besuch wert.
Außerdem wird er von netten älteren Herren betrieben, die eine Menge Fliegergeschichten zu erzählen haben.
Trotz heftiger Winde konnten wir uns von der mythischen Westküste Cornwalls noch nicht trennen und haben uns zumindest aus der Luft auch die Burg von Tintagel angesehen, allerdings nur noch Ruinen am Steilküstenrand, wo angeblich König Artus geboren wurde.
Sein Grab soll im versunkenen Land liegen, dessen Kirchenglocken bei Sturm läuten, auf den Scilly-Inseln.

Vor den Sturmglocken sind wir dann aber doch geflüchtet. Wir wollten von Exeter, einem sehr gut strukturierten GA-Flugplatz mit günstigen Spritpreisen, auf die Kanalinseln hüpfen und dann weiter an die Nordküste der Bretagne.
Exeter ist eine Universitätsstadt und die Stadt des Wetters. Der staatliche Wetterdienst hat hier seinen Sitz. Der hat uns jedoch vor einem Überflug in die Heimat von Asterix gewarnt.
Und so ließen wir uns von den heftigen Westwinden zunächst mal nach Old Sarum tragen, dem zweitältesten Flugplatz Britanniens, der in der Nähe von Stonehenge liegt.
Dieses bedeutende Weltkulturerbe kannten wir schon von einem früheren Besuch. Um so interessanter war der Überblick über die gesamte Anlage, die Megalithen und Menhire aus Englands Prähistorie.

Viel größer ist in der Nähe ein 15 ha umfassender Steinkreis, der den Ort Avebury umschließt und eigentlich nur aus der Luft zu sehen ist.
Ein alter Pilot verriet uns einen 'Schleichweg' durch die Militärgebiete nach 'Avebury Henge'.
Diese zahlreichen Sperrgebiete sind in England große Hindernisse für die allgemeine Luftfahrt.
Das Gleiche gilt in ähnlichem Umfang für Frankreich und Belgien.
Als wir am Ende unserer Reise wieder die FIR-Grenze nach Deutschland überflogen, haben wir in unserem doch recht freien Luftraum regelrecht aufgeatmet.

Das englische Wetter ist ein anderes Problem.
„Ihr wollt nach England fliegen? Da könnt Ihr Euch gleich unter die Dusche stellen", meinte vor unserem Abflug pessimistisch ein alter Fliegerfreund.
„The weather is gonna be alright, it's clearing to VFR", lautete während eines Regenschauers die optimistische Prognose eines englischen Fliegers, der dieses häufig wechselnde Wetter kannte.
Die Rückseite einer Kaltfront ließ allerdings auf sich warten und südenglische Pubs mit ihrer großen Bierauswahl und deftigem Essen gelten als die gemütlichsten in Großbritannien.
Dafür hatten wir nun etwas Zeit.

White Cliffs of Dover

Flugvorbereitung

Isle of Wight (The Needles)

Foto: © Franz Schubert

Foto: © Franz Schubert

Franz Schubert nach der Landung in Biggin Hill

Isles of Scilly

Mont St.-Michel

Wir genossen zwischendurch im Tiefflug die schönen Landschaftsbilder Südenglands, schlichen uns zurück nach Biggin Hill und erkundeten dann zu Fuß, per U-Bahn und Doppeldeckerbus London, die größte Metropolregion Europas mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten.

Nach eineinhalb Tagen gab es wieder VMC und wir nahmen Abschied von unserer fürsorglichen B&B-Wirtin, von dem überaus hilfsbereiten OPS- und Handling-Personal des Airports, den sehr gelassenen und höflichen Lotsen von Biggin Approach, Farnborough Radar und London Information, die uns an die französischen Kollegen von Lille Approach weiterreichten.
Bei allen Warnungen vor dem VFR-Fliegen in Großbritannien, trotz des dicht strukturierten Luftraumes und der damit verbundenen häufigen Frequenzwechsel auf Überlandflügen, trotz der englischen Besonderheiten waren wir äußerst positiv überrascht von der außerordentlichen Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Kompetenz in allen Bereichen der 'General Aviation'.
Thanks a lot England. Next time we'll come again. Won't we ?

Unser ausgewähltes Ziel auf der anderen Seite des Kanals, Cherbourg und die Nordküste der Bretagne hatten noch aufliegende Bewölkung.
Deswegen peilten wir, ausgerüstet mit Schwimmwesten und Rettungsinsel, die Kreidefelsen der Picardie und der Haute-Normandie an, die auch von den wunderschönen Monet-Bildern bekannt sind.
An den Küstenplätzen Eu Mers, Dieppe, Le Havre und Deauville gab es zwar sehr gute Sichten, aber auch aufliegende Wolkenfetzen. So folgten wir dem Oberlauf der Seine und flogen nach Rouen.
Dort wollten wir uns das wohl bekannteste Monet-Motiv anschauen, die Front der Kathedrale. Davon gibt es eine umfassende Bilderserie von Claude Monet mit 33 Gemälden, die zu den Höhepunkten seines Schaffens zählen.
Wir ließen unseren Flugtag ausklingen in einem Straßenlokal direkt neben der Kathedrale bei einem schönen Muscadet und bewunderten in der Abendsonne die ständig wechselnden Stimmungen und Licht-Reflexionen auf diesem phantastischen Bauwerk der Frühgotik, das über viele Jahrhunderte als das höchste Gebäude der Welt galt.
Und wir hatten Glück. Es war Nationalfeiertag in Frankreich.
Um 23 Uhr gab es ein Riesen-Feuerwerk über der Seine und die Kathedrale wurde mit einer Illumination überzogen, eine beeindruckende Vorführung von einer Stunde mit spektakulären Bildern und phantastischer Musik.

Wir feierten wie Asterix und Obelix nach ihrer glücklichen Rückkehr aus Britannien.
Und sowohl die 'boissons' als auch die 'poissons' waren exzellent, nachdem ich wegen meiner fränkischen Aussprache statt der Fischkarte erst einmal die Getränkekarte erhalten und zur allgemeinen Erheiterung beigetragen hatte. Nur gut, dass wir keine 'poisons' bekommen haben.

Zu keltischen Zeiten sprach man wohl auf beiden Seiten des Kanals noch die gleiche Sprache. Heute wird auf den größeren Aéroports zwar Englisch im Funk gesprochen, aber bei den kleinen Plätzen ist die Bodenstation oft nicht besetzt und man sollte im Funk zumindest die Begriffe für die Platzrunde, wie vent arrière, base, finale und die zugehörigen Zahlen auf Französisch kennen, um den anderen Verkehr mitzuhören und sich dann auch mit eigenen Positionsmeldungen in die Platzrunde einfädeln zu können.

Zunächst hat uns SIV (FIS) Rennes noch auf Englisch bis nach Avranches begleitet, ein sehr schöner Platz in den Salzwiesen der 'Baie du Mont St.-Michel'.
Im Hauptflugbuch trägt man sich selbst ein, das geht zurück bis 1936 und man findet dort auch die Landung von Antoine de Saint Exupéry.
Nach einigen Runden um Mont St.-Michel, im Golfe de Saint Malo und im Entrée de la Déroute südlich von Jersey haben wir uns dann in den 'circuit de trafic' von Granville eingereiht.
Wir hatten uns telefonisch angemeldet, der Platz war schon offiziell geschlossen, aber geflogen wurde trotzdem und wir konnten sogar vor Sunset noch tanken.

Der Flugleiter hatte ein Hotel empfohlen und uns dorthin gebracht. Man muss es erwähnen für alle Flieger, die an den Sandstränden der Basse-Normandie einmal übernachten wollen.
'Le Relais des îles', ein kleines Hotel zu moderaten Preisen mit einem guten Restaurant auf der Dachterrasse, 600 m neben dem Flugplatz, direkt am Sandstrand.
Daneben gibt es auch noch einen Campingplatz.
Ein köstliches Abendessen mit Blick in den Sonnenuntergang, Loire-Wein, Calvados-Nachspeise, Glückskringel in den Augen nach einem schönen Flugtag.
Beim Teutates, Fliegerherz, was willst Du mehr?
Von der Unterkunft geht ein Dünenweg zum Flugplatz oder man läuft 10 Minuten am Strand entlang direkt zur Landebahn, die quasi ins Meer mündet.
Der Flugleiter hatte uns den Zugangscode zum Clubraum gegeben. So konnten wir am nächsten Morgen in aller Ruhe unsere Vorbereitungen für den neuen Flugtag treffen mit freiem Zugang zu Internet und Telefon.
Eigentlich wollten wir auf unserem Ausflug den Ärmelkanal umrunden. Das Wetter hatte unseren Zeitplan und die Route bislang mehrfach verbogen. So mussten wir auch hier umdisponieren.
In der Bretagne waren wir schon einmal bei einem früheren Frankreich-Trip.
Quiberon (LFEQ) und Belle Ile (LFEA) sind zauberhafte Flugplätze, die wir gerne wieder angeflogen hätten.
Aber die bretonische Küste war immer noch von den atlantischen Wolkenmassen eingehüllt. Auch Utah- und Omaha-Beach versteckten sich an diesem Morgen wohl wie 1945 im Küstennebel.
Und der gallische Druide 'Barometrix' versprach für die nächsten Tage keine wesentliche Besserung in Westfrankreich.
Wir genossen auch fliegerisch noch einmal die Basse-Normandie und nahmen dann Kurs auf Paris.
Für die Sportfliegerei gibt es in Paris drei Plätze. Von Deutschland, also von Osten kommend ist sicherlich Lognes Emerainville (LFPL) empfehlenswert, weil man unter der TMA Paris direkt anfliegen kann, eventuell der Autobahn folgend.
Im Westen gibt es zwei Plätze, Toussus Le Noble (LFPN) und Saint-Cyr-L'École (LFPZ).
Da ist der Anflug etwas sportlicher wegen einiger R- und D-Areas, vor allem von Nordwesten kommend.
Aber mit ein bisschen Klein-Navigation oder mit einer 'moving map' lässt sich das gut bewerkstelligen.
Toussus war an diesem Tag wegen einer Veranstaltung nicht anfliegbar, so haben wir uns für Saint-Cyr entschieden, ein Glücksfall. Es ist ein wunderschöner Grasplatz mit zwei Parallel-Pisten, direkt neben Versailles gelegen, ohne Landegebühren und mit allem, was ein Sportflieger braucht, eventuell auch im Notfall.
Und wir brauchten Hilfe.

Auf dem Rollweg nach der Landung blockierte plötzlich das rechte Rad unserer Cessna.
Sofort waren Mitglieder des Flugclubs bei uns und begutachteten das Problem.
„Meist hilft die Entlüftung des Hydraulikschlauches, um die Bremsbacken zu lösen".
Das nützte allerdings nichts.
Die französischen Fliegerfreunde holten ihren 'professeur de mécanique', Jacques, einen hageren älteren Mann. Wortlos, mit einer Gauloise im Mundwinkel begutachtete er das Rad, wusste sofort, was zu tun war.
Mit einem Lächeln und Nicken gab er uns zu verstehen, dass er den Schaden beheben würde. Er und sein Mechanikerkollege ließen ihre Arbeit stehen und liegen, bauten das völlig verkeilte Radlager aus, erkannten, dass die Drehlager ihrer Robin die gleiche Größe hatten und bauten ihre Ersatzteile bei unserer Cessna ein. Nach zwei Stunden war sie wieder fahrbereit.
Auf die Frage nach der Rechnung für die Reparatur antwortete ein Club-Mitglied, dass wir ihnen genauso geholfen hätten, wenn ihnen so etwas in Deutschland passiert wäre.
Sein Wort in unser aller Ohren!
Auf einigen Vereinsflugplätzen mit ehrenamtlichen Mechanikern ist das wohl so.
Wir haben den bescheidenen Fliegerkameraden natürlich ein angemessenes 'Trinkgeld' gegeben. Aber wenn wir dieses Problem auf einem größeren Verkehrsflughafen gehabt hätten, wäre die Reparatur sicherlich um ein Vielfaches höher ausgefallen und wir hätten unsere Flugreise mindestens für einen Tag unterbrechen müssen.
Wir werden diese Fliegerfreunde in Saint-Cyr-L'École sicherlich noch einmal besuchen und dann auch etwas mehr Zeit haben für das nebenan gelegene Versailles und die gute Zugverbindung nach Paris nutzen. (Alle 20 Minuten von Gare de Saint-Cyr nach Gare de Montparnasse für 5 Euro).
Solche zwischenmenschlichen Begegnungen sind eigentlich wichtiger als viele Sehenswürdigkeiten. Beides zusammen und noch verbunden mit schönen Flügen ist natürlich ideal.
Ein bisschen ist uns das auf dieser Reise gelungen.
Auch wenn wir unsere geplante Route wetterbedingt öfters ändern mussten, haben wir gerade bei den dadurch entstandenen zufälligen Begegnungen und Ereignissen so viel Positives erleben dürfen, dass alle Schwierigkeiten verblassen.
Und auch wenn es rings um den Ärmelkanal unterschiedliche Luftverkehrsregeln und Beschränkungen gibt, die Fliegerkameradschaft scheint doch europäisch oder international einheitlich zu sein.
Nach der Landung in Saarlouis und der Schließung unseres Flugplanes wollten wir vor unserem Heimflug nach Würzburg noch einmal im Flughafenrestaurant die gute saarländische Küche genießen.
Da die Gaststätte an diesem Tag geschlossen war, hat uns der Flugleiter im Tower einen Kaffee gekocht und mit uns seine Brotzeit aus dem Kühlschrank geteilt.
Auch dafür noch einmal herzlichen Dank! Merci beaucoup! Many thanks!

Franz Schubert

AOPA-Austria News

Noch nie war die Erlangung eines EASA Pilotenscheins so günstig!

Vermutlich ab Dezember 2015 wird es möglich sein, beim österreichischen Aero-Club den nationalen Segelschein in einen EASA SPL oder LAPL(S) zu konvertieren.

Die österreichische MIM-Berechtigung (Motorsegler im Motorflug) wird in einen TMG (Touring Motor Glider) um 56 Euro getauscht. Nach der Eintragung sind lediglich 21 Flugstunden (als verantwortlicher Pilot) mit einem preisgünstigen TMG zu fliegen. Mit weiteren 3 Stunden Ausbildung auf einem Motorflugzeug kann der Flugschüler zum LAPL(A) Prüfungsflug antreten. Eine theoretische Prüfung ist nicht mehr nötig.

Der LAPL(A) „Light Aircraft Pilot License" ist ein Pilotenschein mit dem der verantwortliche Pilot Motorflugzeuge mit bis zu 4 Sitzen nicht gewerblich mit maximal 2 Tonnen Startabflugmasse in allen EASA Mitgliedsländern steuern darf.

Selbst ein Funksprechzeugnis ist nicht zwingend vorgeschrieben, allerdings ist dann der Griff zum Mikrofon nicht erlaubt. Eine Funklizenz ist aber unbedingt zu empfehlen!

Die Entscheidung, wer den LAPL(A) in Österreich ausstellt, ist zu Gunsten der Austro Control gefallen. Allerdings ist die Ausstellung erst nach Novellierung der ZLPV (Zivilluftfahrtpersonalverordnung), die in Kürze kommen wird, möglich.

Nach der Ausstellung bekommt die Behörde den LAPL samt Piloten nicht mehr zu sehen. Das bedeutet, dass jeder für die Erfüllung der Verlängerungsbedingungen (wie in den USA) selbst verantwortlich ist. Es bedeutet aber auch, wenn mit dem Fliegen pausiert wird, der Pilot mit einem Examiner einen Prof-Check macht und schon kann wieder geflogen werden. Ein sog. LAPL-Medical wird ausgestellt, das anspruchsärmer und ab dem 50. Lebensjahr doppelt so lange gültig ist wie eines der Klasse II.

Bei der LAPL(A) Ausbildung werden die Hälfte der 30 vorgeschriebenen Stunden als verantwortlicher Pilot auch auf preisgünstigeren Motorseglern und/oder UL (Ultralight-Flugzeugen) angerechnet. Da die national geregelten UL/A und UL/T Lizenzen in Österreich eng an die Ausbildung für PPL geknüpft sind, darf auch im Luftraum C und D rund um Verkehrsflughäfen geflogen werden. Durch die Austro Control wurde ermöglicht, dass Flugstunden für PPL und LAPL Verlängerungen auch mit Ultralight-Flugzeugen durchgeführt werden können. Darüber hinaus kann in Österreich mit einem gültigen PPL(A) eine UL(A) Lizenz ausgestellt werden. In Deutschland ist dies anders, da sind UL's lediglich Sportgeräte mit entsprechenden Einschränkungen.

Eine Erweiterung des LAPL(A) auf PPL(A) ist in einer Flugschule mit weiteren Flugstunden auf einem Motorflugzeug möglich.

Im Zuge von „simplier, lighter, better regulations for General Aviation" wird es bei der Ausbildung und den Flugschulen Erleichterungen geben. Von Austro Control wurden die Theoriefragen praxisgerecht überarbeitet und bei kurzfristigem Überschreiten der SEP-Gültigkeit muss nicht sofort eine Flugschule besucht werden, sondern kann durch einen Prof-Check verlängert werden.

Der LAPL ist nicht nur für jene (meist älteren) Piloten gedacht, die sich bei Medicals schwerer tun, sondern er bietet auch für junge, weniger zahlungskräftige Flugbegeisterte eine Chance, in die Motorfliegerei einzusteigen. Das Durchschnittsalter der österr. Piloten von dzt. 52 Jahren sollte in Zukunft dadurch wieder etwas sinken.

Besuchen Sie die neue Homepage der AOPA Austria unter: www.aopa.at

Termine 2016

Januar

16.01.2016
AOPA AZF Sprechfunkrefresher in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

29.01. – 31.01.2016
42. Hexentreffen in Münster
Info: www.hexentreffen.com

März

19. – 20.03.2016
AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

April

14. – 17.04.2016
AOPA Flugsicherheitstraining in Fritzlar (ETHF)
Info: www.aopa.de

20. – 23.04.2016
AERO 2016 in Friedrichshafen
Info: www.aero-expo.com

Mai

06.05.-07.05.16
AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth
Info: www.aopa.de

12.05. – 15.05.2016
AOPA Fly-Out
Info: www.aopa.de

26.05. – 29.05.2016
AOPA Seeflugtraining Barth (EDBH)
Info: www.aopa.de

Juni

16.06. – 19.06.2016
AOPA Flugsicherheitstraining in Bautzen (EDAB)
Info: www.aopa.de

Juli

21. – 24.07.2016
IAOPA World Assembly in Chicago
Info: www.iaopa.org

25.07. – 31.07.2016
EAA AirVenture Oshkosh 2016
Info: www.airventure.org

31.07. – 07.08.2016
AOPA Flugsicherheitstraining Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

Foto: Fotolia-© a_korn - Fotolia.com

September

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

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **20.02.2016,** um 10:00 Uhr
Samstag, **21.05.2016,** um 10:00 Uhr
Samstag, **10.09.2016,** um 10:00 Uhr
Samstag, **12.11.2016,** um 10:00 Uhr

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

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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

www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

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

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

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

E-Mail | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 20 – 23, 2016

www.aero-expo.com

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by
aerokurier FLUGREVUE EGNOS