

Ausgabe 06/2014 | Dezember 2014 – Januar 2015 | Heftpreis 2,80 Euro

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



Stärker vertreten!

EASA Safety Konferenz in Rom Wichtiger Termin in Zusammenhang mit den Cessna SIDs

Fliegerisch fit!

Elektronische Systeme im Cockpit

5. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar

Besser informiert!

Aktuelle Statistik zur Allgemeinen Luftfahrt

Energiesteuerbefreiung für Werkverkehr doch möglich



HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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





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

SERA kommt, aber leider nicht allein

Mit einem Jahr Verzögerung werden nun auch in Deutschland die standardisierten europäischen Luftverkehrsregeln, bekannt unter der Abkürzung SERA (Standardised European Rules of the Air), eingeführt (siehe AOPA Safety Letter). Am 5. Dezember dieses Jahres ist es so weit. SERA steht für die Harmonisierung der Luftverkehrsregeln, die Erleichterung der Freizügigkeit von Luftraumnutzern im europäischen Luftraum und für "die Schaffung eines transparenten Regulierungssystems, bei dem für die Akteure Rechtssicherheit und Berechenbarkeit gegeben sind". So steht es im Vorspann der entsprechenden Verordnung (EU) 923/2012. Das mag aus Sicht der EU durchaus stimmen. Aber sie hat sicherlich nicht damit gerechnet, dass die einzelnen Staaten weiterhin an nationalen Regeln festhalten, auch in Deutschland.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet eine Novelle der Luftverkehrsordnung (LuftVO) vor, die eine Fülle von zusätzlichen Luftverkehrsregeln, insgesamt 48 Paragraphen, enthält. Im § 1 "Anwendbarkeit" der im Entwurf vorliegenden LuftVO heißt es, dass die Verordnung die Voraussetzungen und Bedingungen für die Teilnahme am Luftverkehr regelt, soweit SERA nicht anwendbar ist oder keine Regelung enthält. Man mag lange über diese Formulierung nachdenken, Fakt ist, dass die Piloten nun gezwungen sind, zwei Verordnungen, nämlich SERA und LuftVO, parallel zu lesen, um sicher zu gehen, dass sie alle für sie zutreffenden Regeln im Luftverkehr wirklich kennen.

Aber wer sich wirklich die Mühe macht, beide Verordnungen zu lesen, wird entdecken, dass das gar nicht geht. Die SERA-Abschnitte sind nummeriert, die LuftVO ist in Paragraphen eingeteilt und verwendet andere Überschriften als SERA, und eine andere Reihenfolge der Themen. In SERA spricht man von "Mindesthöhe", in der LuftVO von "Sicherheitsmindesthöhe". In SERA sind die VFR-Mindesthöhen gemäß ICAO mit 500 ft über unbewohntem Gebiet und 1.000 ft über bewohntem Gebiet festgelegt. In der LuftVO kommt nun weiterhin eine Höhe von 2.000 ft für motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Überlandflügen hinzu. Das war so in Europa nicht vorgesehen. Die Schaffung eines transparenten Regulierungssystems, wie von der EU vollmundig angekündigt, sieht anders aus.

AOPA-Germany hat schriftlichen Protest gegen diese im Entwurf vorliegende neue LuftVO eingelegt. Sie ist so nicht handhabbar und entspricht nicht dem europäischen Gedanken eines einheitlichen europäischen Luftraums, wie er sich mit SERA ausdrückt. Dass die neue LuftVO erst einige Monate nach SERA in Kraft treten wird, sorgt für zusätzlichen Unmut, ist aber in dem ganzen Geschehen nur eine Randnotiz. Sollte es in Europa Schule machen, dass ähnliche Verordnungen oder Bekanntmachungen zusätzlich zu SERA erlassen werden, so bleibt von den europäischen Bestrebungen nach Vereinheitlichung und Erleichterung im Luftverkehr nicht viel übrig. Der Pilot wird weiterhin, nun zusätzlich zu SERA, eine Fülle von nationalen

Luftverkehrsregelungen beachten müssen. Dass er dabei leicht etwas übersieht, liegt auf der Hand. Das schützt ihn bei einem Regelverstoß allerdings nicht vor einer Anzeige und einem hohen Bußgeld. Leider müssen wir seit längerer Zeit beobachten, dass im deutschen Luftraum die Anzahl der Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Piloten wegen Verstöße gegen Luftverkehrsregeln offensichtlich zunimmt (siehe Seite 31 "Radarfallen im deutschen Luftraum"). Umso mehr müssen die Regeln im Luftverkehr so gestaltet werden, dass sie von jedem Luftverkehrsteilnehmer verstanden und damit leicht eingehalten werden können. SERA ist der richtige Schritt in diese Richtung. Die neue LuftVO, sollte sie in dieser Form in Kraft treten, ist eindeutig der falsche Schritt.

Zum guten Schluss wünsche ich im Namen des AOPA-Vorstands und der Geschäftsstelle allen Lesern des AOPA-Letters frohe Festtage und einen guten Rutsch ins Neue Jahr mit Many Happy Landings!

Mus finh

Inhalt

AOPA-Intern Wir danken... 5 Weihnachtsgrüße 5 In Gedenken an Hans-Ulrich Ohl 6 Der Flug der Kraniche 6 Kein verlängertes ATO-Opt-Out in Deutschland 8 Stärker vertreten! Bericht von der EASA Safety Konferenz in Rom 9 Achtung beim Nachweis der Sprachkenntnisse 12 Wichtiger Termin in Zusammenhang mit den Cessna SIDs 12 Radarfallen im deutschen Luftraum 13 Flugzeugbetreiber aufgepasst 14 Fliegerisch fit! AOPA Safety Letter: Standardisierte Regeln im Luftraum – SERA 15 Training und Sicherheit für die allgemeine Luftfahrt in der AOPA-Germany 23 AOPA-Seminar in Kooperation mit Garmin: Elektronische Systeme im Cockpit 24 AOPA-Sprechfunkrefresher AZF 24 Sea Survival Training – Überleben auf See 25 AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR 25 5. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar 26 AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II 27 Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 28 Besser informiert! Aktuelle Statistik zur Allgemeinen Luftfahrt 29 30 Fotokalender der Stiftung Mayday Unterschiedsschulung für zweimotorige Flugzeuge 30 Energiesteuerbefreiung für den Werkverkehr ist doch möglich 31 Rubriken 3 Editorial Mitglieder werben Mitglieder 26 AOPA-Austria News 32 IAOPA-Europe News 33 34 Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelfoto: © R.Babakin - Fotolia.com

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2014 und Januar 2015 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft

Ernst Voigt Dr. Hartmuth Wolff Bernhard Gohlke

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus-Jürgen Schaaf Dr. Alfred Schmitt Mirocles Rieser Hans Haas Norbert A. Skiera Dr. Christian Hollenberg



Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 2015 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. Dezember 2014 bis 02. Januar 2015 geschlossen. Am 05. Januar sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

In Gedenken an Hans-Ulrich Ohl

Ein Leben voller Begeisterung für die Luftfahrt. Das war das Leben von Hans-Ulrich Ohl, der Mitte November im Alter von 84 Jahren verstarb. Er war Fluglotse, Pressesprecher der Flugsicherung, Fluglehrer, Autor unzähliger Artikel über die Luftfahrt, Jahrzehnte lang AOPA-Mitglied, aktiv bei den Trainingscamps in Eggenfelden, immer bereit, sein profundes Wissen an andere weiterzugeben. Und das mit immer guter Laune, einem gewinnenden Lächeln im Gesicht, das Leben bejahend. Bis zum letzten Tag. Wir verlieren mit ihm einen langjährigen Freund und Förderer der Luftfahrt und der AOPA-Germany.

Noch vor kurzer Zeit schrieb er einen Artikel über die Fluggewohnheiten der Kraniche, und zeigte damit erneut, dass er auf allen Gebieten der Luftfahrt zuhause war. In Gedenken an Hans-Ulrich Ohl veröffentlichen wir nachfolgend diesen Artikel, der zuvor in den "aviation news" erschienen ist.



Der Flug der Kraniche

Von Hans-Ulrich Ohl



Zweimal im Jahr sind sie in unterschiedlichen Himmelsrichtungen auch über unserer Bundesrepublik unterwegs, tausende Kraniche auf ihren Flugreisen zu ihren angestammten Sommer- oder Winterquartieren. In Gruppen von mehreren hundert Vögeln fliegen sie in der bekannten Keilformation wetterabhängig in unterschiedlichen Flughöhen zwischen 200 und 2000 Metern über Grund. Während Störche sich ebenfalls in Gruppen auf die Reise begeben, unterscheidet sich ihr Flugverhalten grundsätzlich von denen der Kraniche. Sie bilden keine geordneten Flugformationen, sondern fliegen zwar ebenfalls in größeren Gruppen, jedoch nur sehr selten in einem organisierten Verband. Der Grund für diese andere Strategie sind die unterschiedlichen Flugtechniken dieser beiden Vogel-

arten. Störche sind hervorragende Segler, die auf ihrer Flugreise thermische Aufwindfelder ansteuern und durch Kreisen in diesen Aufwindgebieten versuchen soviel Höhe wie nur irgend möglich zu gewinnen. In einem sich daran anschließenden optimierten Gleitflug versuchen sie dann das nächstgelegene Aufwindfeld zu erreichen. Insofern haben diese beiden Vogelarten auch keine identischen Flugwege auf ihren Langstreckenflügen zu ihren Sommer- oder Winterquartieren. Störche orientieren sich überwiegend an thermisch besonders günstigen Streckenführungen, während die Kranichformationen den direkten Flugweg zu ihren Zielgebieten wählen. Und noch etwas unterscheidet den Storchenflug von denen der Kraniche: Ihre Flüge absolvieren sie meist lautlos und überwiegend am Tag, während die Kraniche auch im Flug trompetenartige Rufe erschallen lassen und so akustisch auf sich aufmerksam machen. Flüge bei Nacht sind zwar schon mal beobachtet worden, sind jedoch mehr die Ausnahme als die Regel.

Hubschrauber der Bundeswehr haben in den sechziger/siebziger Jahren sogenannte Erkundungs- und Kranichbegleitflüge durchgeführt und dabei aus dem Zugverhalten der Kranichformationen erstaunliche Erkenntnisse gewinnen können. Nicht nur dass diese Vögel über hervorragende navigatorische Fähigkeiten verfügen. Auch marginale Schlechtwetterlagen mit stark reduzierten Sichtverhältnissen führen keineswegs zu ernsthaften Orientierungsproblemen. Selbst bei Nebellagen oder geringen Wolkenuntergrenzen setzen sie ihre Flüge unbeirrt und zielgerichtet fort. Überrascht hat auch ihre Fähigkeit, intensive Schlechtwettergebiete rechzeitig zu erkennen und sie erfolgreich zu umfliegen. Dabei wurde

auch beobachtet, wie bei erschwerenden Wind- und Wetterverhältnissen ein Altvogel, begleitet von zwei Jungvögeln, zur Erkundung des Wetterumfeldes aus der Formation ausscherte und Wettererkundungsflüge vornahm. Das führte besonders während der Herbstmonate zu erkennbaren Neuausrichtungen der Flugrouten mit günstigeren Wind- und Wetterverhältnissen, wie die sie verfolgenden Hubschrauberpiloten mehrfach beobachten konnten.

Während dieser zahlreichen Verfolgungsflüge durch Hubschrauber der Bundeswehr wurde auch beobachtet, wie jede Formation von einem erfahren Altvogel angeführt wird. Ihm folgen drei bis vier Jungvögel, die wiederum von einem Altvogel begleitet werden. Trifft ein neuer kleinerer Verband auf eine relativ größere Formation, so kommt es in aller Regel zu einer Vereinigung der beiden Gruppen. Die Eingliederung durch ein seitliches Einordnen der kleineren Gruppe erfolgt völlig unproblematisch und absolut sozialverträglich. Jeweils ein Altvogel mit zwei bis drei Jungvögeln reiht sich seitlich in die vorhandene Formation ein. Der eine Formation anführende Altvogel wird nach etwa zwei bis drei Stunden Flugzeit abgelöst, indem er sich zusammen mit den ihn begleitenden Jungvögeln ans Ende des Verbandes zurückfallen lässt. Die beobachtete durchschnittliche Reisefluggeschwindigkeit dieser Formationen bewegt sich im Mittel um die 40 Stundenkilometer. Ein ausgewachsener Kranich erreicht ein durchschnittliches Gewicht zwischen vier und sieben Kilogramm bei einer mittleren Lebenserwartung von ungefähr zwanzig Sommern.

Vogelkundler in aller Welt haben sich sehr intensiv mit dem jeweils artspezifischen Verhalten dieser Vögel beschäftigt und konnten in diesem Zusammenhang ganz erstaunliche Verhaltensmuster registrieren. Von Haus aus sind Kraniche Bodenbrüter, wobei sie für ihre Nistplätze Feuchtgebiete oder Hochmoore bevorzugen. Diese Orte bieten einen gewissen Schutz vor Nesträubern wie Fuchs oder Marder. Das Gelege besteht meistens nur aus zwei Eiern. Während der Brutzeit von etwa 30 Tagen in den Monaten März und April wird das Gelege von den Eltern akribisch bewacht. Erstaunlich ist auch, dass die Jungvögel als sogenannte Nestflüchter ihr Brutnest bereits nach etwa 24 Stunden verlassen. Danach werden sie von ihren Eltern teilweise auch außerhalb des eigentlichen Brutplatzes versorgt. Bereits nach etwa zehn Wochen ist ihr Federkleid soweit gediehen, dass sie ernsthaft zu Flugschülern mutieren. Nach drei Jahren erlangen sie dann auch Geschlechtsreife. Zu dieser Zeit gehen die männlichen Vögel dann auf Brautschau. Eine erfolgreiche, in

jeweils beiderseitigem Einvernehmen erfolgte Damenwahl führt dann in aller Regel zu einer lebenslangen monogamen Partnerschaft.

Diverse Verhaltensmuster dieser Vogelart setzen Vogelkundler immer wieder in Erstaunen und Bewunderung. Obwohl sie während der gesamten Sommermonate ihre Reviere kaum verlassen, begeben sie sich während der Monate Oktober/November immer wieder zu den gleichen örtlichen Sammelplätzen. Erst nachdem die Gruppe, die schon leicht einmal aus mehreren hundert Vögeln bestehen kann, vollständig versammelt ist, erfolgt das Signal zum Aufbruch. Dabei spielen auch die Großwetterlage und die allgemeinen Windverhältnisse eine mitentscheidende Rolle. Ungünstige Voraussetzungen können eine Abflugverzögerung von mehreren Tagen durchaus zur Folge haben.

Dies alles wird von den unterschiedlichen Vogelwarten entlang der zu erwartenden Flugstrecke durchaus aufmerksam verfolgt und auch gemeldet. Besonders der kontrollierte Luftverkehr im Umfeld der Ein- und Abflugschneisen internationaler Verkehrsflughäfen ist an solchen Informationen brennend interessiert. Sichtflugverkehr der "Allgemeinen Luftfahrt" unterhalb von 10 000 Fuß sollte in den kritischen Monaten März/April (nördliche Flugrichtung) und September/Oktober (südliche Flugrichtung) den Luftraum besonders aufmerksam beobachten und jede geortete Kranichformation der Flugsicherung auf einer der FIS – Frequenzen zur Kenntnis bringen. Die Meldung sollte die folgenden Informationen enthalten:

- Ort der Beobachtung
- Geschätzte Flughöhe und Flugrichtung der Formation
- Geschätzte Anzahl der Kraniche in der Formation

Eine solche Kranichformation stellt auch für Verkehrsflugzeuge im Umfeld von Verkehrsflughäfen eine ernstzunehmende Gefahr dar, wie wir spätestens seit der Notwasserung eines Airbusses kurz nach dem Start in New York auf dem "Hudson River" wissen. So ist es denn auch gängige Praxis, den jeweiligen Flugverlauf einer beobachten Kranichformation den Fluglotsen in den Kontrollzentren und auf den Kontrolltürmen zur Kenntnis zu bringen, um eventuelle Gefährdungspotentiale für den anund abfliegenden Flugverkehr rechtzeitig zu erkennen.

© Hans-Ulrich Ohl

Anzeige



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

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

 Internet:
 www.luftfahrt-sv.de
 Phone:
 +49
 7154
 21654

 E-mail:
 Info@luftfahrt-sv.de
 Fax:
 +49
 7154
 183824

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Kein verlängertes ATO-Opt-Out in Deutschland

Jetzt wird es eng für viele Flugschulen

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat den DAeC und die AOPA darüber informiert, dass Deutschland die von der EU gerade eingeräumte Möglichkeit der Gewährung eines Opt-Outs bis 2018 für die Umwandlung von Flugschulen auf den ATO-Standard nicht anwenden möchte.

Die Bund-Länder-Abstimmung habe einheitlich das Ergebnis geliefert, dass die Möglichkeit des Opt-Out gemäß dem Entwurf der "Ammending Regulation (EU) No. 1178/2011 Article 3 (3)" bis zum 08.04.2018 NICHT genutzt werden soll.

Als Begründung wurde genannt, dass sich eine "Änderungsverordnung" zur LuftPersV in der Abstimmung befindet, durch die den noch nicht in ATOs umgewandelten Nicht-JAR konformen Ausbildungseinrichtungen, die zur BPL, SPL oder LAPL ausbilden, jegliche Rechtsgrundlage entzogen wird. Ein Stoppen der Inkraftsetzung der Änderungsverordnung sei nicht mehr möglich, nicht zweckmäßig und nicht zielführend. Ein Aufrechterhalten der alten nationalen Regelungen hinsichtlich der Ausbildungsbetriebe würde einen unüberschaubaren Zeitraum beanspruchen. Ein signifikanter Anteil der Ausbildungseinrichtungen ist bereits in ATO umgewandelt, oder steht kurz vor einer Umwandlung. Ein länger andauernder "Mischbetrieb" der unterschiedlichen Systeme mit unterschiedlichen Rechten würde zu Rechtsunsicherheiten führen, eine Nutzung des Opt-Outs die Bemühungen der bereits umgewandelten Einrichtungen konterkarieren.

Für die AOPA-Germany ist diese Entscheidung nicht nachvollziehbar, zumal uns kurz zuvor noch eine Anhörung der Verbände in Aussicht gestellt worden ist. Hierzu soll es nicht mehr kommen.

Dieses Thema ist sehr vielschichtig. Vor allem geht es der EU auch darum, bis zum Stichtag 8.4.2018 ein neues Ausbildungsregime zu schaffen, das für kleine Flugschulen weitgehend den alten RF-Standard wieder herstellen soll, die ATO-Standards mit den geforderten Managementsystemen sind für kleine Flugschulen völlig unangemessen. Das war bislang auch die Position des BMVI. Wir halten es vor allem auch für nicht möglich, dass die sowieso schon über zu hohe Belastung klagenden Landes-Luftfahrtbehörden bis zum **April 2015** alle Flugschulen als ATO zulassen können.

Leider müssen wir beobachten, dass sich Deutschland dem Prozess zur Verbesserung des rechtlichen Rahmenwerks für die Allgemeine Luftfahrt auf der europäischen Ebene immer weiter entzieht. Bezeichnend dafür ist auch, dass auf der EASA-GA Konferenz in Rom kein einziger deutscher Behördenvertreter anwesend war. Merkwürdig ist, dass Deutschland dem Opt-Out auf europäischer Ebene zwar zustimmt, es aber den Flugschulen im eigenen Zuständigkeitsbereich nicht gewährt.

Was kann getan werden: Die AOPA-Germany bietet weiterhin ein generisches ATO-Handbuch an, das von einigen Landesluftfahrtbehörden akzeptiert wurde, von anderen bislang aber noch nicht. So stört sich eine Behörde an der Verwendung von englischen Fachbegriffen, andere haben ihre ganz eigenen Vorstellungen zu Layout und Formulierungen. Die Arbeitsgeschwindigkeit, Manpower und Sonderwünsche der Behörden, aber auch begrenzte Kapazitäten bei uns, werden zwangsläufig dazu führen, dass es zu Engpässen kommen wird. Das ist schade und es bleibt den betroffenen Schulen letztlich wohl nur der Klageweg gegen die Behörde wegen Untätigkeit. Wir hatten den Landesbehörden und dem BMVI in 2013 versucht klarzumachen, dass die einzig praktikable Lösung ein bundesweit akzeptiertes Standardhandbuch sein kann. Leider ohne Erfolg.



Bericht von der EASA Safety Konferenz in Rom



Sehr gut besuchte Konferenz

Am 15. und 16. September fand in Rom die General Aviation Safety Konferenz der europäischen Flugsicherheitsagentur EASA statt, die mit über 350 Teilnehmern aus 30 Ländern sehr gut besucht war. Schon auf der AERO im April 2014 verkündete die EASA ihr neues Motto "simpler, lighter, better rules for General Aviation", mit dem sie eine grundlegende Überarbeitung der europäischen Verordnungen für die Allgemeine Luftfahrt versprochen hat. Tatsächlich wurde von den europäischen und auch den nationalen Behörden endlich anerkannt, was die Branchenverbände schon lange kritisiert hatten: Viele Vorschriften strangulieren die Allgemeine Luftfahrt wirtschaftlich, die Kosten und der Verwaltungsaufwand schießen in die Höhe, und das ohne die Sicherheit zu erhöhen. Ganz im Gegenteil: Je weniger sie auf Grund steigender Kosten fliegen, desto unsicherer werden die meisten Privatpiloten.

Doch was hat sich seit der Verkündung des Kurswechsels im April wirklich getan? Denn die EASA hat ja in den 11 Jahren seit ihrer Gründung schon öfter versprochen die Rahmenbedingungen für die Allgemeine Luftfahrt zu verbessern. Der norwegische Luft-

fahrtjournalist Torkell Saetervadet stellte deshalb dem neuen EASA-Executive-Direktor Patrick Ky auch gleich zu Beginn der Veranstaltung die Frage, warum man der EASA diesmal glauben soll? Patrick Ky wirkte von dieser direkten Frage offenkundig überrascht und erklärte nach einer kurzen Denkpause, dass sich die Einstellung der europäischen Politik gegenüber der Allgemeinen Luftfahrt grundlegend gewandelt hat, dass es durchaus erste Erfolge gibt, und dass sich auch schon die Organisationsstruktur der EASA an die neuen Herausforderungen angepasst hat. Tatsächlich kämen die meisten EASA-Mitarbeiter aus der Großluftfahrt, und hätten wenig Erfahrung in der AL. Allerdings stellte Patrick Ky auch klar, dass man noch nicht am Ziel angekommen sei, dass einige EU-Mitgliedsstaaten noch auf der Bremse stehen und die geplante Förderung der AL nicht unterstützten, dass es immer noch Widerstand gegen einen nachhaltigen Kurswechsel

Dass sich Politisch etwas getan hat, das machte eindrucksvoll das Mitglied des britischen Parlaments und Minister ohne Portfolio Grant Shapps deutlich. Er selbst ist Pilot in der AL und erklärte, wie man in Großbritannien in der Regierung von Premier Cameron durch den Abbau unnötiger Vorschriften und Bürokratie in wenigen Jahren insgesamt zwei Millionen neue Arbeitsplätze geschaffen hat. Die Allgemeine Luftfahrt sei im Rahmen dieses großen Bürokratieabbaus die Branche gewesen, die im Verhältnis zu ihrer Größe die meisten Verbesserungsvorschläge eingereicht hat, und viele seien in Großbritannien bereits erfolgreich umgesetzt worden. In Europa müsse jetzt weiter gemacht werden. "Wir wollen zukünftig eine starke und weltweit führende Allgemeine Luftfahrt in Europa sehen" und "wenn es der AL gut geht, geht es auch der gesamten Luftfahrtbranche gut" waren seine Kernaussagen.

Auch der Leiter der französischen Zivilluftfahrtbehörde Patrick Gandil unterstrich, dass man mit der Regulierung der AL nicht so



Stärker vertreten!

weitermachen kann wie bislang. In seinem eindrucksvollen Vergleich machte er deutlich, dass man die Sicherheit von PKW und Bussen und von Sportbooten und Kreuzfahrtschiffen nicht miteinander vergleichen kann. Ebenso sei es widersinnig zu versuchen, mit kleinen privaten Flugzeugen ein Sicherheitsniveau wie bei einer Airline anzustreben.

In verschiedenen Diskussionsgruppen machten die Teilnehmer klar, wie aus ihrer Sicht die Sicherheit in der AL erhöht werden kann. Stephane Mayer, der CEO von Daher Socata wünschte sich vereinfachte und kostengünstige Zulassungsverfahren für den Einbau neuer Sicherheitstechnik genauso wie Christian Dries, der Eigentümer von Diamond Aircraft: "Wir könnten in unsere Diamond-Flugzeuge eine Autoland-Funktion einbauen, die im Falle des Ausfalls des Piloten das Flugzeug zum nächsten Flugplatz steuert und dort landet. Aber wenn die Luftfahrtbehörden auf eine Ausfallwahrscheinlichkeit des Systems in der Größenordnung von 1 zu 1 Million bestehen, dann können wir die nicht zu vertretbaren Kosten nachweisen und lassen die Finger davon. Dabei wären die Insassen eines Flugzeugs mit einem ausgefallenen Piloten sicherlich schon mit einer Zuverlässigkeit des Systems von 1 zu tausend überglücklich. So verhindert ein überzogenes Sicherheitsdenken bislang den Einzug von Innovationen in der Branche."

Unzufrieden zeigte sich Jan Fridrich, der für die europäische Herstellervereinigung LAMA sprach und kritisierte, dass viele europäische Hersteller ihre LSA-Flugzeuge erfolgreich in die USA ausliefern, aber erst vier LSA-Typen in Europa ihre Zulassung erhalten haben. Eine Vereinfachung der Zulassungsvorschriften erst in 2018 käme für ihn viel zu spät.

Die IAOPA erklärte mit ihrem europäischen Vorsitzenden Martin Robinson, dass die AL zwar schon recht sicher ist, dass aber natürlich mehr getan werden kann. Auch sein Stellvertreter Michael Erb zeigte auf, dass im Straßenverkehr die Zahl der Getöteten seit Jahrzehnten kontinuierlich zurückgeht, obwohl kaum neue Vorschriften für den Betrieb von PKW erlassen wurden. Der Sicherheitszuwachs der letzten Jahre wurde vor allem durch den



Diskussionsrunde



EASA Direktor Patrick Ky

Britischer Minister Grant Shapps

Einzug neuer Sicherheitstechnologien in die PKW erreicht, die den Fahrer unterstützen und die Unfallrisiken reduzieren. Leider werden aber in der AL kaum noch neue Flugzeuge gebaut, so dass z.B. Fallschirmrettungs-, Triebwerksüberwachungs-, Synthetische Sicht-, Verkehrs- und Wetterinformationssysteme sowie crashresistente Zellen nur schleppend Einzug in die Flugzeugflotte finden. Zum Abschluss nannte Patrick Ky sechs Ziele, zu denen sich die EASA verpflichtet fühlt:

- IFR-Fliegen: Leichterer Zugang der GA Piloten zu einem IFR-Rating um die Sicherheit zu erhöhen
- Training: Bis 2018 soll eine Lösung entwickelt werden, wie Pilotenausbildung auch außerhalb des heutigen überzogenen ATO-Flugschulstandards stattfinden kann
- Part-M "Light": Einrichtung eines einfacheren und angemessenen Rahmens für die Flugzeugwartung
- Technologie: Weiterentwicklung der Zulassungsstandards, um die Einführung neuer Technologien zu vereinfachen, die zur Verbesserung der Sicherheit beitragen können
- Einfachere Zertifizierung: Ein einfacherer Rahmen für die Zertifizierung von LSA
- Industriestandards: Vertrauen auf die Überarbeitung der Zulassungsstandards CS-23 / Part-23 sowie die Delegierung an Industrienormen

Unser Fazit: Die EASA ist nicht verantwortlich für die hohen Kosten unseres Sprits, sie organisiert auch nicht die Fluglärmgegner an unseren Flugplätzen. Aber für fast alles andere ist sie inzwischen zuständig. Die EASA stellt sich unter ihrem neuen Chef Patrick Ky ihrer Verantwortung, sie will tatsächlich etwas zum Positiven verändern. Aber dafür braucht sie im europäischen Konzert die Unterstützung der EASA Mitgliedsstaaten. Mit positivem Beispiel gehen hier Großbritannien, Frankreich und Österreich voran. Bedauerlich aus deutscher Sicht: Kein einziger deutscher Vertreter des Bundesverkehrsministeriums oder einer Luftfahrtbehörde nahm an dieser wichtigen Veranstaltung teil.

fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!



JETZT TESTEN:

3 HEFTE FÜR NUR 10,80€



+ Taschenlampe NUR 10,80 €





fliegermagazin-Abo-Service, 20080 Hamburg, Deutschland



040-55 55 78 58 018 05-86 180 02*



abo@fliegermagazin.de

*0,14 \in / Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 \in / Min. aus dem Mobilfunk

TASCHENLAMPE "LIGHT & SECURITY"

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

Bitte Aktions-Code 1206665 angeben



Achtung beim Nachweis der Sprachkenntnisse! Die Karenzzeit von 12 Monaten für die Verlängerung ist weg

Language Proficiency

Sollte Ihr Nachweis der Sprachfähigkeit demnächst seine Gültigkeit verlieren oder bereits abgelaufen sein, also bei Level 4 oder 5, empfehlen wir Ihnen, so schnell wie möglich eine Verlängerungsprüfung abzulegen, um eine teure Erstprüfung zu vermeiden.

Denn am 7. November 2014 hat der Bundesrat der Änderung der LuftPersV zugestimmt, die in den nächsten Tagen oder Wochen veröffentlicht wird und dann ohne jegliche Übergangsfristen ab dem Veröffentlichungsdatum gilt.

Nach dem nur noch wenige Tage gültigen § 125 Abs. 4 LuftPersV in der alten Fassung konnte die Geltungsdauer des Nachweises der Sprachkenntnisse verlängert werden, solange der Nachweis gültig ist oder seine Geltungsdauer noch nicht seit mehr als zwölf Monaten abgelaufen ist. Voraussetzung ist die erfolgreiche Ablegung einer Verlängerungsprüfung.

Der Pilot hat in der Neufassung der LuftPersV sehr bald keine Karenzzeit von zwölf Monaten mehr und muss im Falle des Ablaufs der Gültigkeit eine aufwendige und teure Erstprüfung ablegen.

Zum Thema berichtet auch der DAeC ausführlich (http://bit.ly/ 1tk7F7n), mit dem wir eine Kooperation in Sachen Sprachprüfungen haben. Dort finden Sie auch eine Liste von Sprachprüfern nach PLZ sortiert.

Genau wie die Kollegen des DAeC haben wir gegenüber dem Bundesverkehrsministerium unseren Unmut ausgedrückt.

Die AOPA versucht derzeit auch das Problem der völlig überzogenen Sprachprüfungen auf der EU-Ebene im Rahmen der neuen GA-Strategie der EASA an der Wurzel zu packen.

Wichtiger Termin in Zusammenhang mit den Cessna SIDs

Wir wollen die betroffenen Flugzeugbetreiber nochmals dringend darauf hinweisen, dass in der NfL 2-41-14 vom 20.06.2014 mit dem Titel "Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes zum Supplemental Inspection Document (SID)" zu den 100er/200er Modellen des Herstellers Cessna die Durchführungsfrist für die Cessna SIDs der 100er und 200er Serie auf den 31.12.2015 zwar verschoben wurde, aber leider nicht einfach so. Die Verschiebung wird an eine ganze Reihe von Bedingungen geknüpft, so sind die Inspektionen gemäß Cessna "Corrosion Prevention and Control Programme" (CPCP) Operationen 1 bis 6 (Section 2A in den Service/ Maintenance Manuals) bis zum 31.12.2014 durchzuführen.

Die Ergebnisse der Inspektionen entscheiden über die weiteren Termine der Durchführung des SID-Programms: I. Bei keiner oder geringer oberflächlicher Korrosion ist eine Aufschiebung der Durchführung des kompletten SID Programms bis zum 31.12.2015 möglich. Falls Sie diesen Termin versäumt haben, setzen Sie sich bitte dringend mit Ihrer Werft in Verbindung.

Die Bundeskommission Motorflug des DAeC und die AOPA-Germany haben gemeinsam eine Protestaktion beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur gestartet. In einem Brief fordern die Unterzeichner Bundesminister Alexander Dobrindt auf, sich für eine ergebnisoffene Überprüfung der starren LBA-Position einzusetzen. Wer die Initiative unterstützen möchte, kann auf www.aopa.de/petition den Brief noch in den nächsten Tagen mitunterzeichnen.



Radarfallen im deutschen Luftraum

Uns allen sind noch die Ereignisse um die Laservermessung der Platzrunde vom Flugplatz Bonn-Hangelar in guter Erinnerung. Von VFR-Piloten erwartet man, dass sie genauer als jeder Airline-Pilot fliegen und die Platzrunde in einem Toleranzbereich von 200 bis 300 m einhalten. Wer das nicht kann, der bekommt ein Bußgeldbescheid ins Haus geschickt und muss schon mal 500 EUR berappen, zuzüglich Bearbeitungsgebühr. Dank der Proteste der Pilotenverbände und dem Einsehen der zuständigen Luftfahrtbehörde gehört diese unsägliche Geschichte der Vergangenheit an.

Aber es muss nicht unbedingt ein Laser sein, der uns Piloten ertappt, wenn wir nicht kunstvoll auf einem auf einer Sichtflugkarte eingezeichneten Strich fliegen. Viel einfacher geht es mit Radar. Die Geschäftsstelle der AOPA-Germany erreichen immer mehr Hilferufe von Piloten, die wegen einer Luftraumverletzung oder der Unterschreitung der Mindestflughöhe zur Kasse gebeten werden. Dank der Abstrahlung der Kennung des Luftfahrzeuges durch den Mode S-Transponder können mit

Radar alle Vorfälle aufgezeichnet und dokumentiert werden. Das ist nichts Neues. Neu ist allerdings, dass offenbar nun alle Regelverletzungen von den zuständigen Behörden verfolgt werden, ohne Ausnahme. Das ist jedenfalls die Aussage der Betroffenen, die selbst die Luftraumverletzung bemerken und vom Fluglotsen die Aussage erhalten, dass sie das melden müssen.

Nun gibt es sicherlich in der Art der Luftraumverletzung Unterschiede. Wer ohne Orientierung und ohne Freigabe mitten durch eine Kontrollzone fliegt, muss mit einer Strafe rechnen. Wer aber den äußeren Rand eines Luftraums Klasse C

um einige Meter "ankratzt", macht nach dem Buchstaben des Gesetzes etwas falsch, gefährdet aber nicht unbedingt den Luftverkehr und kann auf Milde hoffen, so war es jedenfalls in der Vergangenheit. Das gleiche gilt für die Unterschreitung von Mindesthöhen. Da wurde schon mal ein Auge zugedrückt, besser noch, es wurde gar nicht bemerkt. Mit Radar und Modes S oder sogar ADS-B an Bord ist das nun anders.

Das alles wäre nicht besonders erwähnenswert, wenn es im Luftverkehr wie im Straßenverkehr zugehen würde. Auch mit dem Auto macht man schon mal einen Fehler, fährt zu schnell, wird geblitzt, und bekommt einen Bußgeldbescheid. Und zahlt vielleicht 15 EUR, 30 EUR oder auch mehr. Das ist gar nichts im Vergleich zum Luftverkehr. Dort gelten andere Gesetze, und eine Luftraumverletzung oder Mindesthöhenunterschreitung wird meist mit weit über 1.000 EUR geahndet. Maximal sind

50.000 EUR Bußgeld erlaubt. Man fragt sich, was sich der Gesetzgeber bei diesen horrenden Bußgeldern im Luftverkehr gedacht hat. Wer also den Luftraum verletzt, kann durchaus in finanzielle Bedrängnis geraten. Mit dem Auto geht das nicht. Selbst wenn man mit 120 km/h durch eine geschlossene Ortschaft fährt, erwarten einen "nur" 680 EUR Bußgeld, 2 Punkte in Flensburg und ein 3-monatiges Fahrverbot.

Das Schimpfen auf die Luftfahrtbehörden, die Bußgelder verhängen, ist allerdings nur die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist, dass es durchaus Regelverstöße gibt, die so nicht passieren müssen. Wer in komplexen Lufträumen unterwegs ist, muss nun mal eine sorgfältige navigatorische Flugvorbereitung durchführen und die Karten, ob in Papier oder digital, genau studieren.

Das gilt in anderer Form auch für die Mindestflughöhe. 500 ft über unbewohntem Gebiet, 1.000 ft über bewohntem Gebiet, und wenn es das Wetter erlaubt generell mindestens 2.000 ft für motorgetriebene Luftfahrzeuge im Überlandflug, das sind die Höhen, die jeder VFR-Pilot

> kennen und einhalten muss. Wer sich da die Höhe selbst zurechtlegt und meint, wegen eines guten Fotos tiefer fliegen zu können, muss sich in der heutigen Zeit nicht wundern, wenn er von einem verärgerten Bürger angezeigt wird. Leicht vergisst man, dass das Kennzeichen in großen Lettern auf dem Flugzeug steht und von jeder kleinen Handykamera festgehalten werden kann.

> Die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, hier vor allem die VFR-Piloten, müssen sich darüber im Klaren sein, dass sie dank der heutigen Technik mehr denn

VFR-Flüge "überwachen". Wer die Luftverkehrsregeln verletzt, muss damit rechnen, erwischt und bestraft zu werden. Allerdings, ob die nun von den Behörden verhängten hohen Bußgelder der richtige Weg sind, den Luftraum sicherer zu machen, darf bezweifelt werden.

je unter Beobachtung stehen. Selbst mit dem simplen und ungenauen flightradar24 lassen sich immer mehr

AOPA-Germany wird alles daran setzen, in Gesprächen mit den zuständigen Luftfahrtbehörden eine Änderung dieser "Policy" zu bewirken. Dies muss möglich sein, denn letztlich sind die Luftfahrtbehörden wie auch die Piloten und die sie vertretenden Verbände daran interessiert, ein sicheres Neben- und Miteinander aller Teilnehmer am Luftverkehr zu gewährleisten. Allein durch das Verschicken von Bußgeldbescheiden wird die Sicherheit im Luftraum jedenfalls nicht erhöht.

Jürgen Mies



So machen das die Amerikaner

In den USA gibt es das Aviation Safety Reporting System (ASRS) der Luftfahrtbehörde FAA. Dort können Piloten, Fluglotsen, Flugbegleiter, Wartungspersonal, Flugberater und andere am Luftverkehr beteiligte Personen sicherheitsrelevante Beobachtungen oder Vorfälle melden, auch wenn sie selbst daran beteiligt waren. Die Informationen werden vertraulich und anonym behandelt. Damit die Vertraulichkeit auch wirklich sichergestellt ist, bedient sich die FAA einer "dritten" Instanz (Third Party), der Raumfahrtbehörde NASA. Auf der Website www.asrs.arc.nasa.gov/ wird betont, dass es in den über 34 Jahren seit Bestehen dieses Programms keine einzige Verletzung der Vertraulichkeit gab.

Sinn und Zweck von ASRS ist die Erhöhung der Sicherheit im amerikanischen Luftraum. Die eingehenden Berichte und Informationen werden ausgewertet und dienen der weiteren Verbesserung des nationalen Luftraumsystems (National Airspace System, NAS).

Der freiwillige Bericht über einen Vorfall, z.B. eine Luftraumverletzung, führt nicht dazu, dass es seitens der Behörden zu einer Anzeige kommt. Davon ausgenommen sind kriminelle Handlungen und Informationen zu Unfällen. Die FAA geht davon aus, dass ein freiwilliger Bericht über einen Vorfall, welcher zu einer Übertretung eines Gesetzes (Violation) geführt hat, erkennen lässt, dass die Person eine konstruktive Haltung (Constructive Attitude) einnimmt. Diese Haltung wird dazu führen, einen solchen Gesetzesverstoß in der Zukunft nicht mehr zu begehen.

Auch wenn es sich eindeutig um einen Verstoß gegen ein Gesetz handeln sollte, wird weder eine Strafe noch ein Lizenzentzug auferlegt, vorausgesetzt:

- Der Verstoß erfolgte unbeabsichtigt und nicht bewusst.
- Der Verstoß beinhaltete keine kriminelle Handlung, keinen Unfall oder eine Tat gemäß 49 U.S.C. § 44709, welche einen Mangel an Qualifikation oder Kompetenz offenlegt.
- Die Person hat zuvor nicht schon einen der FAA bekannten Verstoß gemäß 49 U.S.C. subtitle VII begangen oder gegen irgendeine andere veröffentlichte Regel innerhalb der letzten 5 Jahre verstoßen.
- Die Person weist nach, dass sie den schriftlichen Bericht innerhalb von 10 Tagen nach dem Vorfall an die NASA geschickt hat.

Flugzeugbetreiber aufgepasst:

Frequenzzuteilungen sind auf 10 Jahre befristet und laufen jetzt ab

Derzeit erhalten die ersten Flugzeugbetreiber Schreiben von der Bundesnetzagentur, dass die Frequenzzuteilung für ihr Flugzeug abgelaufen sei. Wir hatten dieses Problem auch nicht auf dem Schirm, aber die Kollegen vom DAeC: Alle ausgestellten Frequenzzuteilungsurkunden haben nur eine befristete Laufzeit. Denn mit der Neufassung des Telekommunikationsgesetzes (TKG) im Jahr 2004 wurde auch die Verwaltungsvorschrift für Flugfunk (VV Flufu) geändert. Dieser Verwaltungsvorschrift folgend wurden ab diesem Zeitpunkt Frequenzzuteilungen grundsätzlich für zehn Jahre befristet.

Die Bundesnetzagentur weist darauf hin, dass nach Ablauf der Frequenzzuteilung die Flugfunkstelle nicht weiter betrieben werden darf. Zuwiderhandlungen sind Ordnungswidrigkeiten und werden mit einem Bußgeld geahndet.

Die Bundesnetzagentur macht auch klar, dass eine nachträgliche Verlängerung einer abgelaufenen Frequenzzuteilung nicht möglich ist. Ist die Frist abgelaufen, muss ein Neuantrag gestellt werden.

Bitte prüfen Sie das Ablaufdatum auf der Urkunde und stellen Sie einen formlosen Antrag auf Verlängerung **vor** diesem Datum. Die Behörde meldet sich nicht vorab mit einem "gentle reminder". In den Antrag müssen der Bundesnetzagentur die Frequenzzuteilungsnummer, das Kennzeichen und die Halterdaten mitgeteilt werden.

Wer allerdings noch kein 8,33 kHz Funkgerät eingebaut hat, erhält eine Verlängerung nur bis zum 31. Dezember 2017. Sind bereits 8,33 kHz Geräte eingebaut, werden die Frequenzzuteilungen um zehn Jahre verlängert.

ASAFETY LETTER



STANDARDISIERTE REGELN IM LUFTRAUM – SERA

Nr. 16, Dezember 2014

Im Jahr 2009 wurde die europäische Flugsicherungsagentur EUROCONTROL von der europäischen Kommission beauftragt, standardisierte europäische Luftverkehrsregeln zu entwickeln. Mit diesen "Standardised European Rules of the Air (SERA)" werden die teilweise unterschiedlichen nationalen Luftverkehrsregeln und die zugehörigen Flugsicherungsvorschriften abgelöst und durch einheitliche europäische Vorschriften ersetzt.

Das neue Regelwerk, kurz SERA genannt, wurde bereits 2012 als "Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung" veröffentlicht. Die Verordnung ist in allen Teilen rechtsverbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat, ab dem 5. Dezember 2014 nun auch in Deutschland. Die derzeitige Luftverkehrsordnung muss an die SERA-Verordnung angepasst werden und wird demnächst in einer Neufassung veröffentlicht.

WAS ÄNDERT SICH?

Um es vorweg zu nehmen, mit der Einführung von SERA ändert sich für die Luftfahrer nicht viel, aber einiges, und die allgemein bekannten Luftfahrtregeln bleiben erhalten. Denn SERA ebenso wie die deutschen Luftverkehrsvorschriften sind weitestgehend im Einklang mit den ICAO-Standards, hier insbesondere mit den ICAO Anhängen 2 "Rules of the Air" und Annex 11 "Air Traffic Services". So entspricht auf den ersten Blick die SERA-Verordnung in großen Teilen der (bislang gültigen) deutschen Luftverkehrsordnung (LuftVO) und der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSBetrV).

Die Tatsache, dass sich SERA in großen Teilen an ICAO hält, führt unweigerlich dazu, dass sich einige bislang nur auf nationaler Ebene verordnete Regeln nicht wiederfinden, wie z.B. die Mindesthöhe von 2.000 ft für Uberlandflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen. Mit der rechtskräftigen Einführung von SERA in Deutschland ist es also nicht möglich, die LuftVO komplett abzuschaffen. Deshalb wird voraussichtlich Anfang 2015 eine neue LuftVO in Kraft treten, die man als (nationale) Ergänzung zur europäischen SERA-Verordnung betrachten muss. Mehr noch, in der neuen LuftVO wird in mehreren Paragraphen unmittelbar Bezug auf SERA genommen. Den Luftfahrern bleibt in Zukunft nichts anderes übrig, sowohl SERA als auch die LuftVO zu studieren, um sich über die in Deutschland gültigen Vorschriften und Regeln zum Luftverkehr zu informieren.

Die Verordnung zu SERA besteht aus 11 Artikeln, dem Anhang "Luftverkehrsregeln" sowie 5 Anlagen. Nach Artikel 1 gilt die Verordnung im Bereich der Europäischen Union, für Luftraumnutzer und Luftfahrzeuge, aber auch für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und das betreffende am Flugbetrieb beteiligte Personal.

Der Anhang "Luftverkehrsregeln" enthält unter SERA.1001 bis SERA.6005 die eigentlichen Luftverkehrsvorschriften wie sie auch in der bislang gültigen LuftVO in ähnlicher Form zu finden waren. Die nachfolgenden Ausführungen nennen die wesentlichen Änderungen und beziehen sich hauptsächlich auf den ersten Teil der SERA-Verordnung sowie der ergänzenden Bestimmungen in der neuen LuftVO (Entwurf); auf die weiteren Abschnitte ab SERA.7001 zu Flugsicherungsdiensten wird nicht eingegangen.

DEFINITION "NACHT"

SERA Artikel 2, § 2 LuftV0 (Entwurf)

In der SERA-Verordnung wird die Nacht wie folgt definiert: "Nacht: die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet."

Für Deutschland soll gemäß § 2 LuftVO (Entwurf) weiterhin die Nacht als "Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang" festgelegt bleiben.

Da europäisches Recht über nationalem Recht steht, bleibt abzuwarten, welche Nachtdefinition letztlich in Deutschland Anwendung finden wird.

PROBLEMATISCHER KONSUM PSYCHO-AKTIVER SUBSTANZEN

SERA.2020, § 4 LuftV0 (Entwurf)

SERA.2020: Eine Person, deren Funktion für die Flugsicherheit von kritischer Bedeutung ist (sicherheitsrelevantes Personal), darf diese Funktion nicht ausüben, während sie sich unter dem Einfluss einer psychoaktiven Substanz befindet, durch die die menschliche Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Den betreffenden

Personen ist der problematische Konsum solcher Substanzen in jeglicher Form untersagt.

Diese Vorschrift wird durch § 4 LuftVO (Entwurf) ergänzt: Darüber hinaus "darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein, wer infolge geistiger oder körperlicher Beeinträchtigungen in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung eingeschränkt ist."

VFR-MINDESTHÖHEN

SERA.3105 und 5005, § 13 und 40 LuftVO (Entwurf)

SERA enthält die bekannten Mindesthöhen für VFR-Flüge von 1.000 ft (600 m Abstand zu Hindernissen) über bewohntem Gebiet und 500 ft (150 m Abstand zu Hindernissen) über unbewohntem Gebiet. Zusätzlich muss in Deutschland bei Überlandflügen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen eine Höhe von mindestens 2.000 ft über Grund oder Wasser eingehalten werden (§ 40 LuftVO (Entwurf)).

Weiterhin gilt die allgemeine Regel, dass mindestens so hoch geflogen werden muss, dass über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe geflogen werden muss, die im Falle einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt. Die Werte 500 ft, 1.000 ft und 2.000 ft sind also weiterhin nur Mindestwerte. Dies sollte jedem Piloten bewusst sein.

VON LUFTFAHRZEUGEN ZU FÜHRENDE LICHTER

SERA.3215

Gemäß SERA müssen Positionslichter bei im Betrieb befindlichen Luftfahrzeugen nachts geführt werden. Bislang galt in Deutschland der Zeitraum von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang.

FLUGPLANABGABE

SERA.4001, § 30 LuftVO (Entwurf), NfL 1-252-14

Zusätzlich zu den bislang bekannten Fällen, in denen ein Flugplan abzugeben ist, wurde nun ein weiterer Punkt hinzugenommen: Ein Flugplan ist vor der Durchführung eines Fluges oder Flugabschnitts, der der Flug-

verkehrskontrolle unterliegt, aufzugeben. Danach muss ein Flugplan also auch bei einem VFR-Durchflug durch eine Kontrollzone oder Luftraum C und D aufgegeben werden. Hierzu erklärt SERA.4001: Der Begriff "Flugplan" wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, enthalten.

Im NfL 1-252-14 (Flugpläne) wird dieser Sachverhalt noch genauer beschrieben: Ein Flugplan kann auch in der Luft aufgegeben werden und kann beschränkte Informationen enthalten, die ausschließlich dem Flugverkehrsdienst zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise das Kreuzen einer Kontrollzone, zu erhalten.

In der Praxis ändert sich also gegenüber der bislang geltenden Regelung nichts. Eine Freigabe für einen VFR-Durchflug durch eine Kontrollzone oder einen Luftraum C oder D kann weiterhin während des Fluges angefordert werden, auch wenn nun per Definition die vom Piloten zu übermittelnden Informationen unter dem Begriff "Flugplan" fallen.

FLUGPLANABGABE WÄHREND DES FLUGES

SERA.4001, § 30 LuftVO (Entwurf), NfL 1-252-14

Flugpläne sollten (wie üblich) vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle (z.B. AIS) aufgegeben werden, können aber auch während des Fluges der zuständigen Flugverkehrsdienststelle übermittelt werden. Die Möglichkeit, einen Flugplan in der Luft zu "filen" (AFIL FPL), z.B. um von VFR zu IFR zu wechseln, war bislang in Deutschland kaum möglich. Mit SERA und der hierzu geänderten Bekanntmachung zu Flugplänen (NfL 1-252-14) ist dies ab 5. Dezember 2014 nun auch hier möglich, selbst für einen Flug ins Ausland.

Wird der Auslandsflugplan in der Luft aufgegeben, so muss dies so rechtzeitig erfolgen, dass ihn die zuständige Flugverkehrsdienststelle mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich den geplanten Einflugpunkt erreicht.

ANGABEN BEI FLUGPLANÄNDERUNGEN

SERA.4015

Es gilt weiterhin, dass Änderungen von im Flugplan angegebenen Daten der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln sind. Hinzu kommt nun, dass Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmen, eine erhebliche Flugplanänderung darstellen und daher ebenfalls zu übermitteln sind.

VFR-MINDESTSICHTWETTERBEDINGUNGEN

SERA.5001, 5005, § 43 LuftVO (Entwurf), NfL 1-244-14

Luftraum D (CTR)

Bislang war in Kontrollzonen ein Flug frei von Wolken erlaubt

Gemäß SERA gilt nun ein Abstand von Wolken von 1.500 m horizontal und 1.000 ft vertikal. Zusätzlich gilt wie bisher: Flugsicht/Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 1.500 ft.

Luftraum E

Bislang galt im Luftraum E unter 10.000 ft eine Flugsicht von 8 km.

Gemäß SERA gilt nun eine Flugsicht von 5 km.

Luftraum G

Bislang galt im Luftraum G: frei von Wolken, Erdsicht, Flugsicht: 1.500 m (Hubschrauber 800 m).

Gemäß SERA und LuftVO (Entwurf) gilt nun:

In/unter 3.000 ft MSL oder 1.000 ft AGL: frei von Wolken, Erdsicht, Flugsicht 1.500 m (Hubschrauber 800 m), bei max. 140 kt IAS.

Oberhalb 3.000 ft MSL oder 1.000 ft AGL: Abstand von Wolken von 1.500 m horizontal und 1.000 ft vertikal, Flugsicht 5 km.

VFR-FLÜGE ÜBER WOLKENDECKEN

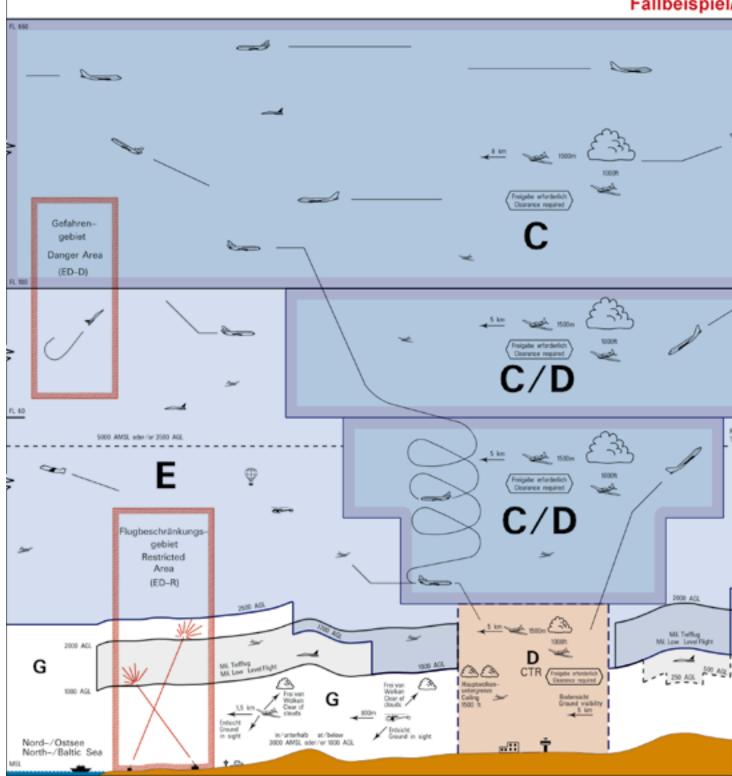
SERA.5001

Der bisherige § 32 LuftVO "Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken" wird mit der neuen Bekanntmachung der LuftVO entfallen. Es gelten also auch für VFR-Flüge über Wolkendecken die in SERA genannten Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken in den verschiedenen Luftraumklassen. Der frühere Hinweis, dass der Anflug zum

DFS Deutso

Luftraumstruktur/Sichtflugregeln in Airspace Structure/Visual Flight Rules

Fallbeispiel

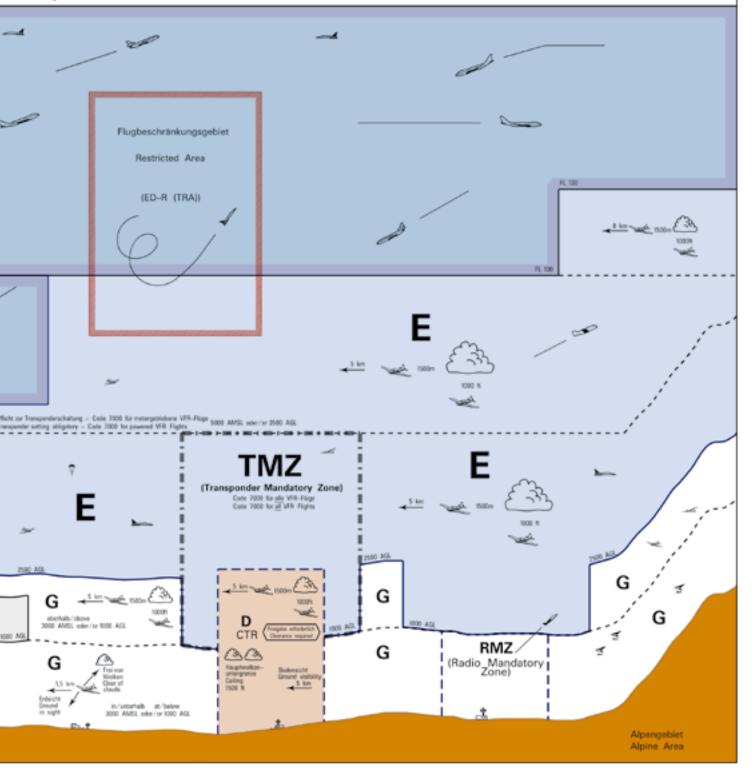




der Bundesrepublik Deutschland in the Federal Republic of Germany

Example

Schematische Darstellung Schematical Figure © DFS 12/2014



Zielflugplatz einschließlich Landung bei Flugverhältnissen erfolgen muss, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden kann, entfällt. Er macht in der Tat auch keinen Sinn, da ein VFR-Flug in jedem Fall nur dann durchgeführt werden kann, wenn die entsprechenden Sichtwetterbedingungen herrschen.

VFR-FLÜGE BEI NACHT

SERA.5005, 8001, 8005, § 39 LuftVO (Entwurf), NfL 1-249-14

Für die Durchführung von VFR-Flügen bei Nacht gelten weiterhin die gleichen Mindest-Sichtwetterbedingungen (Flugsicht, Abstand von Wolken) wie am Tag, allerdings darf nach SERA die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 1.500 ft liegen. In und unter 3.000 ft MSL oder 1.000 ft AGL (maßgebend ist der höhere Wert) muss der Pilot ununterbrochen Erdsicht haben.

Für Hubschrauber gilt im Luftraum G in und unter 3.000 ft MSL bzw. 1.000 ft AGL eine Flugsicht von 3 km, sofern der Pilot ununterbrochene Erdsicht hat und mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden.

Ist vom Staat keine Mindestflughöhe festgelegt, so gilt als Mindestflughöhe für VFR-Nachtflüge eine Höhe von mindestens 1.000 ft über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km um das Luftfahrzeug.

Weiterhin ist, wenn der VFR-Nachtflug über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgeht, ein Flugplan aufzugeben. Allerdings unterliegt der Nachtflug nicht der Flugverkehrskontrolle. Damit ist keine Freigabe erforderlich, und für den Fluglotsen besteht keine Staffelungsverpflichtung in den Lufträumen D und E. Jedoch ist Funkkontakt mit einem Flugverkehrsdienst (Fluginformationsdienst, Flugverkehrskontrollstelle) aufzunehmen.

SONDER-VFR-FLÜGE

SERA.5010, NfL 1-250-14

Bislang galt für Sonder-VFR-Flüge in Kontrollzonen: frei von Wolken, Bodensicht und Flugsicht 1.500 m (Hubschrauber 800 m), Hauptwolkenuntergrenze 500 ft.

Gemäß SERA gilt nun eine höhere Hauptwolkenuntergrenze von 600 ft. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 140 kt IAS begrenzt, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden. Sonder-VFR-Flüge sind in Deutschland bei Tag und Nacht erlaubt.

VFR-FLÜGE OBERHALB FL 195

SERA.5005, § 37 LuftVO (Entwurf)

Oberhalb FL 195 dürfen VFR-Flüge nur durchgeführt werden, wenn sie von der zuständigen Behörde genehmigt werden. In Deutschland ist dies das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

LUFTRAUMKLASSIFIZIERUNG

SERA.6001, 6005, § 18 LuftVO (Entwurf), AIC VFR 03/2014

Luftraum F

Gemäß SERA ist die Einrichtung eines Luftraums F nur als Übergangsmaßnahme anzusehen, bis diese Klasse durch eine andere Klasse ersetzt werden kann. In Deutschland wird der Luftraum Klasse F zum 11. Dezember 2014 (AIRAC Datum) abgeschafft und durch RMZ ersetzt.

Zone mit Funkkommunikationspflicht (RMZ)

Mit SERA wird ein neues Luftraumelement eingeführt, das es in dieser Form bislang noch nicht in Deutschland gab, die Zone mit Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone, RMZ). In der RMZ müssen Luftfahrzeuge dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr aufrechterhalten und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung herstellen, sofern nicht abweichende Bestimmungen eingehalten werden, die für den betreffenden Luftraum von der Flugsicherungsorganisation vorgeschrieben sind. Örtliche Ausnahmeregelungen können durch die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder festgelegt werden. Vor dem Einflug in eine



Beispiel für die Darstellung einer RMZ auf der ICAO-Karte (Nicht für navigatorische Zwecke geeignet)

RMZ hat der Pilot auf dem entsprechenden Funkkommunikationskanal eine Erstmeldung zu machen, die die Kennung der gerufenen Station, das Rufzeichen, das Luftfahrzeugmuster, den Standort, die Höhe, die Flugabsichten und andere, von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Informationen enthält.

In Deutschland wird das Modell der RMZ am 11. Dezember 2014 eingeführt bei gleichzeitiger Abschaffung des Luftraums F. Bislang wurde der im unkontrollierten Luftraum stattfindende IFR-Flugbetrieb an kleineren Flugplätzen durch Luftraum F geschützt. Dieser Schutz wird nun durch die Einrichtung von RMZ gewährleistet. Dazu wird oberhalb der betroffenen Flugplätze der kontrollierte Luftraum E auf 1.000 ft AGL abgesenkt und unterhalb jeweils eine RMZ (bis zum Boden) eingerichtet.

Für das Kreuzen einer RMZ muss der VFR-Pilot lediglich vorher Funkkontakt auf der entsprechenden Frequenz (Info) aufnehmen und Standort, Flughöhe und Flugabsichten nennen. Während des Fluges ist dauernde Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten und der Ausflug aus der RMZ zu melden. Sofern seitens der gerufenen Bodenfunkstelle (Info) keine Antwort erfolgen sollte, kann der Flug durch die RMZ trotzdem mit Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft fortgesetzt werden. Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, dass seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt. Neben der Möglichkeit der Erteilung von gezielten Verkehrsinformationen durch die Info-Stelle des Flugplatzes erhalten somit auch die in diesem Luftraumbereich befindlichen Piloten direkt auf Basis der einzelnen Meldungen Hinweise über anderen Verkehr. Die Sprechgruppen für die RMZ werden im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht.

Örtliche Ausnahmereglungen (z.B. für in der RMZ liegende VFR-Flugplätze oder Luftsportgelände) können durch die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder festgelegt werden.

Achtung: Für das hier beschriebene RMZ Modell gelten weiterhin die Sichtwetterbedingungen für Luftraum G.

IFR-FLÜGE IM LUFTRAUM G

SERA.5025. NfL 1-245-14

Gemäß SERA dürfen IFR-Flüge auch im unkontrollierten Luftraum Klasse G durchgeführt werden und

erhalten auf Anforderung Fluginformationsdienst. Alle IFR-Flüge müssen in der Lage sein, eine Flugfunk-Sprechfunkverbindung herzustellen. Es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 10.000 ft MSL. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist nicht erforderlich.

In Deutschland wird aus Sicherheitsgründen von dieser Regelung bis auf weiteres kein Gebrauch gemacht werden. IFR Flüge im Luftraum G sind daher bis auf weiteres nur auf durch eine Durchführungsverordnung festgelegten IFR-Verfahren (und durch RMZ geschützten Lufträumen) zulässig.

ALLEIN SERA REICHT NICHT

In einigen Staaten Europas wurde die SERA-Verordnung bereits in 2013 eingeführt. Zum 5. Dezember 2014 gilt sie nun EU-weit. Damit kommt Europa einen Schritt weiter in der Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im europäischen Luftraum. Allerdings lässt SERA an vielen Stellen zu, dass die nationalen Luftfahrtbehörden weiterhin zu bestimmten Sachverhalten eigene bzw. zusätzliche Regelungen erlassen können. Davon macht zumindest Deutschland mit der neuen Luftverkehrsordnung und mehreren Bekanntmachungen dazu Gebrauch. Dies wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten der Fall sein. Als Pilot, insbesondere als VFR-Pilot, wird man sich nicht allein auf die SERA-Verordnung "verlassen" können. Wer sicher und vorschriftsmäßig durch den europäischen Luftraum fliegen möchte, muss also weiterhin die nationalen Vorschriften des jeweiligen Staates kennen und beachten. Dies gilt nicht nur für deutsche Piloten im Ausland, sondern genauso auch für ausländische Piloten in Deutschland.

Hinzu kommt, dass nicht alle SERA-Regeln angewandt werden müssen. Das gilt in ähnlicher Form auch für die ICAO-Standards. So bleibt es dem einzelnen Staat überlassen, ob er z.B. VFR-Flüge bei Nacht erlaubt, oder, wie nun in Deutschland, weiterhin IFR-Flüge im unkontrollierten Luftraum G nur auf festgelegten und durch eine Verordnung veröffentlichten Strecken zulässt.

Für Piloten gilt weiterhin, dass sie sich vor Beginn eines Fluges mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flug von Belang sind, vertraut zu machen haben (SERA.2010, b)

DIE WICHTIGSTEN PUBLIKATIONEN ZU SERA

VERORDNUNGEN

"Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012" (SERA), Amtsblatt der Europäischen Union I 281/1 vom 13.10.2012

"Verordnung zur Umsetzung und Ergänzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienst und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung von Durchführungsvorschriften vom …" (LuftVO neu).

Diese Verordnung liegt im Entwurf vor und wird voraussichtlich Anfang 2015 veröffentlicht werden.

BEKANNTMACHUNGEN

"Bekanntmachung über die Einrichtung von Lufträumen mit vorgeschriebener Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone – RMZ)", NfL 1-240-14 vom 22. Okt. 2014

"Aufhebung der Festlegung niedrigerer Mindestwerte für Flugsicht, Abstand von Wolken, Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze für Flüge nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen", NfL 1-244-14 vom 22. Okt. 2014

"Staffelung", NfL 1-246-14 vom 22. Okt. 2014

"Bekanntmachung über die Festlegung von Bedingungen für die Durchführung von Formationsflügen", NfL 1-248-14 vom 22. Okt. 2014

"Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht", NfL 1-249-14 vom 22. Okt. 2014

"Durchführung von Sonderflügen nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen bei Nacht", NfL 1-250-14 vom 22. Okt. 2014

"Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren", NfL 1-251-14 vom 22. Oktober 2014

"Bekanntmachung von Einzelheiten über Begriff, Arten, Inhalt, Form, Abgabe, Annahme, Änderung und Aufhebung von Flugplänen", NfL 1-252-14 vom 22. Okt. 2014

"Bekanntmachung über Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln im Luftraum der Klasse G", NfL 1-293-14 vom 17. Nov. 2014

AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR (AIC)

AIC VFR 01, 17 APR 14 "Zukünftiger IFR-Flugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen – Einrichtung von Radio Mandatory Zones (RMZ)"

AIC VFR 03, 27 NOV 14 "Einrichtung von Radio Mandatory Zones (RMZ)"

AIC IFR 09, 16 OCT 2014, "Änderung luftrechtlicher Vorschriften zum 05 Dec 2014 aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ("SERA-Verordnung")"

Publikation zu SERA siehe auch **www.aopa.de**, Rubrik "Publikationen/SERA" und **www.dfs.de**, Rubrik "Services/Customer Relations/SERA".

Autor:

Jürgen Mies

Bildnachweis:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (2), virtua 73 – Fotolia.com (1)

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

Training und Sicherheit für die allgemeine Luftfahrt in der AOPA-Germany

Liebe Mitglieder, sehr geehrte Damen und Herren,

eins ist sicher: der Winter ist da und damit auch die Zeit Vergangenes zu reflektieren und neue Ziele für das kommende Jahr zu setzen oder nun dann endlich doch zu realisieren.

Da stellt sich für viele von uns die Frage, wie wir es selbst mit der Flugsicherheit halten. Sind wir wirklich noch fit für diese anspruchsvolle Aufgabe und fühlen wir uns noch sicher (genug) die Flüge zu verantworten, die wir durchführen, oder hoffen wir das eine oder andere Mal auf das Quäntchen Glück bei unserer Tätigkeit?

Hand aufs Herz!

Mir selbst erging es genau so, als ich vorhatte, meine Wasserflugberechtigung aufzufrischen. Ich bin Inhaber eines Commercial Seaplane Rating (FAA), das ich vor langen Jahren im Nordwesten der USA an der Grenze zu Kanada bei einer renommierten Wasserflug-Airline mit angeschlossener Schule erwarb. Ich trainierte damals auf C172 und DH-C 2 "Beaver" — eine rundum komplette Ausbildung an die ich heute noch gerne zurückdenke.

Die Beaver gibt es noch, Gottseidank, aber die Grundschulung wird nun auf PA-18 durchgeführt. Da ich beruflich wieder einmal in Seattle, WA war, entschloss ich mich meine "currency" dort mit einem erfahrenen Fluglehrer zu erfliegen.

Am zweiten Tag, so der Plan, dachte ich die alten bekannten Wasserplätze der Umgebung zu besuchen, um auch etwas fürs Auge zu haben.

Es kam wie es kommen musste: Es hat zwar für die Überprüfung gereicht, aber nicht für meinen Anspruch an mich selbst: ich konnte das schon einmal besser – viel besser und so wurde auch am zweiten Tag trainiert bis es dann gut war: train to proficiency – unser altes Motto.

Es hat mir Anerkennung in meiner alten Flugschule gebracht, aber viel wichtiger war mein eigenes Gefühl, die Zufriedenheit mir mir selbst. Touristik kann noch später kommen, beim nächsten Mal dann eben. Als Vizepräsident der AOPA-Germany und verantwortlich für Training und Sicherheit möchte ich mich heute an Sie wenden. Vielleicht kommt Ihnen ja meine kleine Geschichte auch ein klein wenig bekannt vor. Ein guter Zeitpunkt einmal in aller Ruhe darüber nachzudenken, wie es um einen selbst so steht in Sachen Praxis, Erfahrung, Übung und Routine.

Oder sich noch einmal etwas Neues vorzunehmen, dazuzulernen und den (fliegerischen) Horizont zu erweitern.

Schauen Sie doch einmal auf die Homepage der AOPA-Germany unter der Rubrik "Training und Sicherheit" – es lohnt sich bestimmt.

Die Termine der Trainingscamps stehen für 2015 nun fest, manches Camp wird sicher wieder ausgebucht sein.

Fritzlar: Vier Tage ganz im Zeichen von IFR-Ausbildung, live an einem Bundeswehrflugplatz der Heeresflieger. Zusammen mit Profis in professioneller Umgebung.

Donaueschingen: Das "Wandercamp" ist diesmal im Schwarzwald zu Hause, nachdem es im letzten Jahr im sächsischen Bautzen stattfand. Vier Tage unter dem Motto Mittel- und Hochgebirge, Flüge ins nahe Ausland oder einfach einmal eine neue reizvolle Umgebung kennenzulernen.

Seeflugtraining: An einem küstennahen Platz wird unsere Basis sein, um die Inseln der Nordund Ostsee, sowie die Küstenflugplätze in der Umgebung zu erkunden. Ortskundige Ausbilder sind zur Stelle wenn die Inseln, die Niederlande, Dänemark, Schweden oder Polen rufen.

Stendal: Schon fast ein Klassiker unter unseren Camps. Bis zur Wandlung des zweiten Camps in Stendal zum Wandercamp, haben wir sogar zweimal jährlich hier trainiert – nahezu ideale Voraussetzungen in familiärer Atmosphäre.

Eggenfelden: Die Mutter aller AOPA-Trainingscamps!

Im kommenden Jahr erstmals in der kompakten Form der anderen Ereignisse. Es zeigte sich, dass die Dauer von über eine Woche nicht mehr als attraktiv erachtet und gebucht wurde. Die Trainingsleitung der AOPA-Germany ist immer offen für Ihr Feedback, natürlich auch zu diesem Thema. EDME steht im Zeichen von höchster Professionalität und ist sicher das aufwendigste Camp in unserem Angebot. Die nahen Alpen, Österreich, Italien, das Mittelmeer und die Schweiz setzen herrliche Akzente. Aber auch militärische und zivile IFR-Verfahren werden an nahen Zivil- und Militärflugplätzen trainiert. Ein Highlight ist das Wettertraining unter der Leitung eines Ausbilders für Flugwetterberater des Deutschen Wetterdienstes DWD.

Die Inhalte des Camps in Eggenfelden wurden dem neuen Rahmen angepasst: weg von starren Fächern, hin zum persönlichem Trainingserlebnis mit möglichst nur einem Fluglehrer.

EDME ist ideal um mit einem "personal Trainer" eine große Palette abzudecken. Es ist geplant dieses Ereignis für europäische Partner zu öffnen, bekannt zu machen und aktiv zu bewerben.

Bleiben Sie auf dem Laufenden, auf unserer Website, unseren Trainingscamps und den Seminaren, die die AOPA-Germany jährlich veranstaltet:

Sprechfunkrefresher BZF I und II, AZF Seminar zum Flugzeugkauf Sea Survival – Überleben auf See Atlantikflugseminar, mit dem Kleinflugzeug HPL menschliches Leistungsvermögen Fluglehrerfortbildungen VFR und IFR

Sind Sie auf den Geschmack gekommen?
Wie wärs mit einem fliegerischen WellnessKurzurlaub? Die personal Trainer stehen bereit.
Es gibt bestimmt ein Ereignis in Ihrer Nähe oder
dort, wo Sie schon immer einmal hin wollten.
Gönnen Sie sich doch einmal wieder das Gefühl
etwas Gutes für sich selbst getan zu haben, in
fliegerischer Hinsicht. Für Ihre Sicherheit und die
der Allgemeinen Luftfahrt.

Ich wünsche Ihnen allen frohe besinnliche Feiertage, ein glückliches neues Jahr 2015 und stets unfallfreie Flüge, natürlich aus das Quäntchen Glück, von dem wir eingangs sprachen.

In diesem Sinne, mit freundlichen Grüßen Thomas Neuland, VP AOPA- Germany

AOPA-Seminar in Kooperation mit GARMIN: Elektronische Systeme im Cockpit



Datum: 24.01.2015 Ort: **Egelsbach**

AOPA-Mitglieder: 79 € Nichtmitglieder: 149 € **Anmeldeschluss:** 05.01.2015 Anmeldeformular: Seite 28 -oto+Logo: © Garmii



Das erste Seminar des Jahres wird sich ganz um das Thema "Elektronische Systeme im Cockpit" drehen. Damit gemeint sind nicht nur Navigationshilfen, sondern alles was dem Piloten mehr Sicherheit und weniger Belastung verspricht. Ob das nun Wetter, Kommunikation, Verkehr oder Terrain bedeutet, Allgemeine Luftfahrt oder Business Aviation, Flugzeugeigner oder Charterer, für fast alle Bereiche kann Hersteller Garmin etwas anbieten. Das Seminar wird von Garmin Vertriebsmann Fabian Kienzle und seinen Kollegen gehalten und wir freuen uns, dass sie unterschiedlichste Anschauungsobjekte aus den Bereichen "Portable / iPad", Fest Installationen und "non-certified" zu Demonstrations- und Trainingszwecken mitbringen werden.

Der Vormittag wird mit einem umfassendern Überblick der Lösungen aus dem Hause Garmin starten, wobei der Focus hier auf den allgemeinen Bedürfnissen und Anforderungen aus Pilotensicht eingegangen wird. Sämtliche Neuigkeiten und Updates werden ebenso vorgestellt wie ein Rückblick auf die Geschichte von Garmin.

Nachmittags geht es dann mehr in einen praktischen Teil über. Flugplan erstellen auf der App und den Geräten, IFR Procedures laden, Troubleshooting und vieles mehr wird den Nachmittag in eine interaktive Session verwandeln, wo jeder auch eingeladen ist, seine individuelle Anforderung zu besprechen.

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF



Datum: 31.01.2015 Ort: **Egelsbach**

AOPA-Mitglieder: 50 € Nichtmitglieder: 80 € **Anmeldeschluss:** 09.01.2015 Anmeldeformular: Seite 28 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
- Fluoplan
- 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.

Sea Survival Training - Überleben auf See



Datum: 20. + 21.03.2015 Ort: Elsfleth

AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 20.02.2015
Anmeldeformular: Seite 28

In Kooperation mit



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

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

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

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







AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR



Datum: 28. + 29.03.2015

Ort: Egelsbach

Zeit: 09:00 - 18:00 Uhr

AOPA-Mitglieder: 130 €
Nichtmitglieder: 180 €
Anmeldeschluss: 28.02.2015
Anmeldeformular: Seite 28

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

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

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

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

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

5. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar



Datum: 23. - 26.04.2015
Ort: Flugplatz Fritzlar

AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Anmeldeschluss: 23.03.2015
Anmeldeformular: Seite 28

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

- verschiedene Radar-Anflugarten
- NDB-Approches
- Radar-Führung allgemein
- Airwork

- Non Gyro-Approaches
- Radar-Vectoring-Training
- CVFR-Training
- Notlagentraining

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. Eventuell bestehen beschränkte Chartermöglichkeiten. Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

2 neue Mitglieder

Mitglieder werben Mitglieder

Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

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

1 neues Mitglied



ICAO-Kartenset der DFS

für Deutschland bestehend aus 8 Karten



Jeppesen JeppView VFR Europe

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



Mobile FliteDeck VFR

Kostenloses <u>3 Monats</u>-Abonnement für die iPad-App von Jeppesen Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)



Mobile FliteDeck VFR

Kostenloses <u>Jahres</u>-Abonnement für die iPad-App von Jeppesen Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)



Prämienzahlung

von 40 EUR für jedes neue Mitglied



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.

AOPA-Veranstaltungsprogramm

AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II



Datum: 21.02.2015 Ort: Egelsbach

AOPA-Mitglieder: 50 €
Nichtmitglieder: 80 €
Anmeldeschluss: 23.01.2015
Anmeldeformular: Seite 28

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständlicher und umständlicher Sprechfunkverkehr ist für alle Beteiligten zumindest lästig, kann aber im schlimmsten Fall auch zum Sicherheitsrisiko werden. Das muss nicht sein! Martin Birnkraut, FIS-Spezialist bei Langen Information, bietet mit diesem Flugfunkrefresher fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle Inhaber eines BZF I oder BZF II, die theoretisches Grundlagenwissen auffrischen und eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf unkontrollierten und kontrollierten Flugplätzen simuliert. Auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie die richtigen Sprechgruppen in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen werden trainiert. Die Sprechübungen können wahlweise in deutscher oder englischer Sprache absolviert werden.

Anzeig



Elevate your flying.

IFR. Trust, when it matters most.

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

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



Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

	AOPA-Seminar in Kooperation mit Garmin: Elektronische Systeme im Cockpit in Egelsbach am 24.01.2015 Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 149 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25									
	AOPA AZF Funk-Refresher in Egelsbach a Kosten: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnel									
	AOPA BZF Funk-Ro Kosten: 50 € für AOPA-Mitglie									
	AOPA Sea Survival Lehrgang in Elsfleth am 20. und 21.03.2015 Kosten: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12									
	AOPA Fluglehrerfortbildung VFR/IFR in Egelsbach am 28. und 29.03.2015 Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25									
	AOPA-Trainingscamp Fritzlar vom 23. – 26.04.2015 Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30 Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort									
Anga	iben zum Teilnehm	erfl	ugzeug	bzw. Charter	wunsch	1				
Bitte Typ eintragen Kennung					☐ VFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ IFR ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern					
	n Flugzeug soll noch von weitere	en Pe	rsonen genut	zt werden, die auch a	angemeldet		lung ist wegen o	der Versicherung notwendig).		
Name					AOPA ID					
Angaben zum Teilnehmer								Anmelde-, Rücktritts-		
Name			AOPA ID			undTeilnahmebedingungen				
Straße	Straße				Geburtsda	tum		Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.		
PLZ Ort							Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung			
Telefon/Mobil E-Mail				E-Mail			Kosten. Bis	bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50%		
Erlaubnis/Berechtigung						des Rechn Absage ist	des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu			
seit	gültig bis				Flugstunden		Teilnahme	e partielle Rückerstattung von gebühren bei nur zeitweiser Teilnahme eranstaltung ist nicht möglich.		
Bestätigung und Anmeldung Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:						Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.				
	Überweisung nach Rechnungserhalt bitte nutzen Sie die vorliegende				Einzugsermä	chtigung	Sie könner	Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083		
Ort, Dat	atum Unterschrift					senden.				

Aktuelle Statistik zur Allgemeinen Luftfahrt

Mit einer Umfrage im September 2013 wollten wir für unseren europäischen Dachverband IAOPA aktuelle Informationen über die Allgemeine Luftfahrt (AL) gewinnen und herausfinden, wo die Probleme der Luftfahrzeugbetreiber und der Piloten liegen, für welche Verwendungsarten die AL in welcher Häufigkeit eingesetzt wird und wo ihre wirtschaftlichen Stärken liegen. Diese Informationssammlung war uns besonders wichtig, da unsere nationalen und europäischen Luftfahrtbehörden aus Datenschutzgründen und Geldmangel nur noch wenig aussagekräftige Statistiken erstellen, so dass uns selbst Basisdaten wie die Anzahl der Flugstunden pro Jahr und Flugzeugklasse schon seit vielen Jahren nicht mehr vorliegen.

Viele Fachzeitschriften und andere Verbände haben sehr erfolgreich zur Unterstützung unserer Umfrageaktion aufgerufen, so dass wir Informationen von 3852 Piloten und 1166 Luftfahrzeugbetreibern aus ganz Europa erhalten haben. 60 % der Teilnehmer waren keine AOPA-Mitglieder, so dass die Ergebnisse auch nicht als verbandsinternes Stimmungsbild abgetan werden können.

Allerdings hat uns diese hohe Anzahl von Teilnehmern auch vor neue Herausforderungen bei der Datenanalyse gestellt. Zusammen mit Herrn Professor Ulrich Desel und zwei Studentinnen der IUBH School of Business and Management in Bad Honnef konnten wir das umfangreiche Datenmaterial auswerten.

Die Ergebnisse waren sehr aufschlussreich, allerdings war der Rücklauf an Antworten außerhalb des europäischen Kerngebiets (Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, Italien, Großbritannien) relativ schwach. Besonders stark vertreten waren Antworten aus der fliegerischen "Mittelklasse" der Kolben-Singles und -Twins. Sowohl die ganz leichten Flugzeuge wie auch die besonders großen Business-Jets und Hubschrauber waren vergleichsweise schwach repräsentiert.

Wie schon in früheren Analysen wurde auch jetzt wieder klar, dass auf die privaten Verwendungsarten wie Reisen, Rundflüge und Luftsport 59 % die Mehrzahl der Flugstunden in der Allgemeinen Luftfahrt entfallen, aber nur etwa ein Viertel des Branchenumsatzes. Geschäftsreisen, Trainingsflüge und Arbeitsluftfahrt generieren zwar nur 41 % der Flugstunden, erzeugen aber gemeinsam 74 % des Umsatzes der Branche.

Was die Analyse der Ergebnisse noch bremst ist der Umstand, dass die Anzahl der in Europa zugelassenen Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt derzeit noch nicht zentral erfasst wird. Damit wird es natürlich schwer die Ergebnisse der Stichprobe auf die unbekannte Gesamtheit hochzurechnen. Wir haben somit eine sehr gute und detailreiche Karte unserer Branche, aber wir kennen ihren Maßstab nicht genau. Für Deutschland ist auch die Zusammensetzung der Allgemeinen Luftfahrt in Bezug auf die Zugehörigkeit zu den verschiedenen Luftfahrzeugtypen statistisch erfasst und transparent nachvollziehbar, in den meisten europäischen Staaten jedoch nicht. Damit können wir auch schlecht Korrekturen vornehmen, um die schwach repräsentierten Randgruppen hochzurechnen und die überrepräsentierten Bereiche herunter zu schrumpfen.

Die EASA hat jedoch großes Interesse an den Ergebnissen der Umfrage zum Ausdruck gebracht und unterstützt aktuell bei der Erhebung dieser noch fehlenden Branchendaten.

In den folgenden Ausgaben des AOPA-Letters werden wir weitere Ergebnisse der Umfrage veröffentlichen.

Vorab kann man bereits mitteilen, dass in unserer Stichprobe die Anzahl der Flugstunden während der letzten fünf Jahre pro Luftfahrzeug durchschnittlich um 4,6 % zurückgegangen ist, der allgemein empfundene Abwärtstrend konnte somit auch statistisch belegt werden. Die einmotorigen und die mehrmotorigen Kolbenflugzeuge, die den wesentlichen Teil der Flotte der Allgemeinen Luftfahrt ausmachen, verloren im gleichen Zeitraum sogar 7,1 % bzw. 7,4 % der Flugstunden. Die deutlich weniger von Vorschriften betroffenen Ultraleichtflugzeuge hingegen konnten sich gegen den Abwärtstrend stemmen und ihre Flugstunden mit einem Rückgang von nur 1,5 % knapp behaupten, festzustellen ist um UL-Bereich auch ein deutliches Wachstum der Flotte. Die einzigen Flugzeugklassen mit einem Wachstum der Flugstunden waren Jets mit 9,9 % und Kolbenhubschrauber mit 2,3 %.

Dr. Michael Frh

	Private Flüge von A nach B	Private Flüge von A nach A	Luft- sport	Geschäfts- reisen	Training	Arbeitsluftfahrt, Sonstige	Total
Flugstunden in %	41	13	5	19	13	9	100
Umsatz in %	18	4	4	53	5	16	100
Umsatz in %	18	4	4	53	5	16	100

Fotokalender der Stiftung Mayday

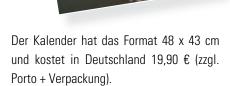


Die Stiftung Mayday wurde 1994 in Frankfurt am Main von Piloten ins Leben gerufen. Sie unterstützt in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. Das geschieht materiell und ideell, und es geschieht unabhängig von Unfallursache, Schuldfrage oder einer versicherungsrechtlichen Klärung. Alle Mitarbeiter der Stiftung sind ehrenamtlich tätig. Mit der Herausgabe eines jährlichen Fotokalenders möchte die Stiftung ihren Bekanntheitsgrad erhöhen

und ihre Ziele in der Öffentlichkeit bekannt machen. Die Motive des Kalenders, mit dem die Fa. Print Manufaktur M., Detlef Mönch für 2015 den Namen der Stiftung Mayday in die Welt hinausträgt, wurden von Ben Cooper, Eric Dumigan, Frank Herzog, Jim Koepnick, Anke Rabener, Daniel Rychcik, Andreas Zeitler und Lufthansa zur Verfügung gestellt.

In facettenreicher Weise haben sie die Luftfahrt ins Bild gebannt und damit diesem Kalender ein ganz individuelles Gesicht gegeben.





So können Sie bestellen:

Print Manufaktur Mönch Schürmannstraße 25 a 45136 Essen Fax: +49(0) 2 01 21 10 16

Email: print@druckerei-moench.de Telefon: +49(0)2018214670

Vorab-Rabatt! Ab 10 Kalendern wird ein Mengenrabatt von 10% gewährt!

Unterschiedsschulung für zweimotorige Flugzeuge

Muss die Schulung an einer ATO durchgeführt werden?

Da es auch bei Fluglehrern und Schulen unterschiedliche Auffassungen darüber gibt, ob bei zweimotorigen Kolbenflugzeugen die Unterschiedsschulung (Differenztraining) außerhalb einer ATO mit entsprechend qualifiziertem Fluglehrer durchgeführt werden darf,



haben wir beim LBA nachgefragt. Nachdem wir die ursprünglich erhaltene Auskunft, dass die Schulung an einer ATO durchgeführt werden müsse, noch einmal hinterfragt haben, soll nun eine rechtliche Prüfung der Fragestellung erfolgen. Leider ist auch nach mehr als 2 Monaten die rechtliche Prüfung nicht abgeschlossen, so dass das LBA betroffenen Piloten eine Einzelfalllösung anbietet:

- Die Unterschiedsschulung muss über eine ATO laufen, ein qualifizierter FI reicht nicht
- Die ATO muss für das betreffende Flugzeug ein Ausbildungsprogramm schreiben, das auch einen Teil Unterschiedsschulung enthält
- Das Programm muss vom LBA, Referat L1, genehmigt werden

Dass dies mit einem hohem Aufwand verbunden ist, sieht sogar das LBA ein, eine andere Lösung kann man aber derzeit nicht anbieten.

Wegweisende Beschlüsse des Bundesfinanzhofs:

Energiesteuerbefreiung für den Werkverkehr ist doch möglich



Die AOPA hat sich seit gut zehn Jahren für eine Energiesteuerbefreiung für die gewerblichen Verwendungsarten der Allgemeinen Luftfahrt eingesetzt. Denn die EU hat schon 2003 die "Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom" in Kraft gesetzt, in der es heißt:

"Artikel 14

(1) ... befreien die Mitgliedstaaten ... die nachstehenden Erzeugnisse von der Steuer:

b) Lieferungen von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt".

Allerdings war die Auseinandersetzung mit den Behörden und letztlich auch mit den Gerichten nicht so einfach, wie der Gesetzestext eigentlich vermuten lässt. Der Steuerexperte und ehemaliges Mitglied des Vorstands der AOPA-Germany Prof. Gustav Real hat eine ganze Reihe von erfolgreichen Gerichtsverfahren geführt, bis der Europäische Gerichtshof (EuGH) leider im Jahr 2011 in letzter Instanz entschieden hat, dass eine Energiesteuerbefreiung im Werksverkehr nicht gewährt werden kann, wenn Mitarbeiter oder Kunden des eigenen Unternehmens befördert werden. Siehe Rechtssache C-79/10 des EuGH.

Hartnäckigkeit zahlt sich aber doch noch aus: Denn inzwischen gibt es neue gerichtliche Entscheidungen, die in engem Rahmen, aber doch sehr klar und eindeutig eine Steuerbefreiung von Firmenflügen außerhalb von Luftfahrtunternehmen ermöglichen. Und zwar sind dies die Entscheidungen des Bundesfinanzhofs (BFH) vom 14. Mai 2014 mit dem Aktenzeichen VII B 117/12, vom 20. Mai 2014 mit dem Aktenzeichen VII R 29/12 und speziell vom 8. Juli 2014 mit dem Aktenzeichen VII R 9/13.

Der Grundgedanke ist der, dass man um eine Steuerbefreiung zu erhalten die Unterschiede der Begriffe der Gewerblichkeit im Energiesteuerrecht und in der Luftfahrtgesetzgebung gezielt für die eigenen Zwecke nutzen

muss. Denn aus den Erfordernissen der Gewerblichkeit bzw. Entgeltlichkeit kann nicht gleichzeitig auf die Notwendigkeit einer Betriebsgenehmigung für gewerblichen Luftverkehr geschlossen werden.

Ein Flug ist aus der steuerrechtlichen Perspektive immer dann gewerblich, wenn sinngemäß ein Unternehmen einen Beförderungsvertrag abschließt und Kunden außerhalb des eigenen Unternehmens gegen Entgelt transportiert oder andere Luftfahrtdienstleitungen erbringt. Grundlage ist die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003. Der Begriff der Gewerblichkeit wird aus der luftfahrtrechtlichen Perspektive gemäß Artikel 3 i) der EASA-Grundlagenverordnung EU 216/2008 wie folgt definiert:

Der Ausdruck "Gewerbliche Tätigkeit" bezeichnet den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

Der Lösungsweg könnte also sein, dass ein Unternehmen ein juristisch selbständiges, aber wirtschaftlich abhängiges Tochterunternehmen vertraglich mit der Durchführung von Transportflügen beauftragt. Damit ist die Beziehung aus der steuerlichen Perspektive gewerblich. Das Tochterunternehmen führt aber gemäß der luftrechtlichen Definition keine gewerbliche Tätigkeit aus, da der Kunde, also das Mutterunternehmen, eine Kontrolle über das Tochterunternehmen als den Betreiber der Flüge ausübt.

Eine solche Konstruktion sollte auf der Grundlage dieser neuesten Rechtsprechung von einem Steuerberater oder Rechtsanwalt sorgfältig geprüft werden, damit sie auch wirklich ein Erfolg wird. Es geht um viel Geld: Die Energiesteuer auf Avgas beträgt 721 Euro auf 1.000 Liter, auf Kerosin 654,50 Euro auf 1.000 Liter.

Anzeige



AOPA-Austria News



Der Weg zum Erfolg besteht aus vielen kleinen Schritten – Einigkeit würde uns die Kraft zu Größerem geben. Günstige LPC-Validierung und ICAO Karten für AOPA-Mitglieder

AOPA Austria hat zuletzt darüber berichtet, dass aufgrund unserer Initiative und unserer ganz konkreten Forderungen an die Austrocontrol der KOSTENLOSE Handeintrag für die Verlängerung des Language Proficiency Checks möglich geworden ist – und zwar als eines der ersten Länder (gleichzeitig mit Polen) im EASA-Raum.

Dafür haben wir und auch die handelnden Personen nicht nur Lob sondern auch Kritik ernten müssen, da wir auch die Beseitigung der höchst fragwürdigen und durch ein aufgeblähtes Procedere sündteuren Validierung und Standardisierung durch LPLE's und LAB's angestrebt haben. Dies ist leider im ersten Anlauf nicht gelungen. Dass sich dabei sowohl hochrangige Vertreter des Bundesministeriums als auch der ACG als nicht paktfähig erwiesen haben, sei hier nicht weiter kommentiert – enttäuschend ist es dennoch.

Es ist durchaus nicht ungewöhnlich, in einer ersten Schlacht nicht gleich den ganzen Krieg zu gewinnen. Wir strengen uns im Interesse unserer Mitglieder weiter an. Und dazu gibt es gleich mehrere Ansätze:

- a) der beschrittene Rechtsweg, der halt nicht nur hierzulande sehr zeitintensiv ist und dessen Ergebnisse abzuwarten bleiben;
- b) die Erkenntnis, dass Austrocontrol durchaus das von der EASA zugestandene Recht hätte, (sehr preisgünstige) ausländische LPCs z.B. aus Deutschland anzuerkennen – aber das würde halt bequeme und zehn Mal so hohe Einnahmen wie in Deutschland kanibalisieren – ohne die der aufgeblähte und fürstlich bezahlte ACG-Apparat nicht erhalten werden kann. Und das obwohl sich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sogar in der österreichischen Verfassung wiederfindet. Leider ist eine bereits von (nicht nur österreichischen) Juristen seinerzeit begonnene Bemühung auf EASA-Ebene LPC's anderer EASA-Länder VERPFLICHTEND anzuerkennen, schlicht

und einfach im Sande verlaufen. Hoffen wir, dass diese Bemühung im Rahmen der task force "lighter rules for GA" wieder zum Leben erwacht.

 Konstruktive und gesichtswahrende Gespräche mit den LAB und LPLEs.

Wir bemühen uns auf allen Ebenen und Kanälen, die Kosten und das Procedere für die Piloten der österreichischen GA weiter zu vereinfachen und zu verbilligen.

Wir freuen uns daher, heute über einen weiteren Teilerfolg bei diesem Thema berichten zu dürfen:

Ein erstes LAB hat sich für AOPA-Mitglieder in sehr konstruktiver Weise bereit erklärt, die dzt. rechtlich notwendige Validierung um einen deutlich ermäßigten Betrag von nur 40 € durchzuführen. Dies ist so brandneu, dass wir Details dazu erst in den nächsten Tagen veröffentlichen können. Schließlich soll die Information auch korrekt und unmissverständlich sein. Wir werden dann auch die entsprechenden Kontaktadressen kommunizieren. Der LPC für Level 4 (und das ist die ganz überwiegende Mehrheit) kann daher nach dzt. Stand der Dinge um etwa 50 € (9 € für die L-Plus Lizenz und 40 € für die Validierung) zuzüglich der vom LPE verrechneten Kosten, welche dem freien Markt unterliegen, erhalten werden. Insgesamt sollte also mit etwas Verhandlungsgeschick die 100 € Marke (für 4 Jahre) beim Level 4 nicht oder nicht wesentlich überschritten werden.

Und weil wir schon beim Sparen sind: AOPA Austria bietet in Kooperation mit einem Vetriebspartner die neueste LUFT-FAHRTKARTE-ICAO 1:500.000 um einen Betrag von 12,50 € excl. Ust und Versand für AOPA Mitglieder an.

Formlose Bestellungen dazu einfach per Mail an die AOPA-Austria Adresse: office@aopa.at

IAOPA Europe News



EASA Safety Conference towards lighter simpler better rules for GA

Each year the European Aviation Safety Agency (EASA) hosts a safety conference to consider various safety issues affecting civil aviation; this year the focus was on General Aviation (GA). The aim of the conference was primarily to continue the agency's efforts towards developing a better regulatory framework for GA across Europe.

Patrick Ky, the Executive Director, is committed to improving the regulations that GA in Europe must comply with. KY stated that, "the conference needed to focus on the need to have proportional rules and he added by focusing on safety culture, safety promotional and common sense". The first panel was chaired by Patrick, where the subject under discussion was "Is GA safe enough?" Patrick reminded everyone that last year in Europe, 250 people were killed in GA; an unacceptable statistic. IAOPA Senior Vice President, Martin Robinson, responded in his presentation by saying the GA was safe, but not risk free. It was clear during the conference that EASA

was in listening mode and many of the senior managers were also visible through their participation. The Agency has committed itself to providing a progress report during the 2015 AERO event at Fried-richshafen.

This year's event was one of the larger events that EASA has organized with 338 individual attendees representing 250 organizations from over 30 countries including places like UAE. All of the presentations can be downloaded from http://bit.ly/1u5MgEa including the presentations given by Dr Michael Erb and Martin Robinson who gave presentations on behalf of IAOPA Europe.

In closing the conference Patrick Ky said that EASA has committed to six objectives:

Easier access for GA pilots to IFR ratings as a concrete measure that will improve safety

- By the end of 2018 there will be fully developed 3rd option for licensing providing a simpler system for training outside an ATO
- Work towards a simpler more proportionate framework for aircraft maintenance and license: Part M light
- Continue development of CS-STAN and similar tools to enable the introduction of new technologies which contribute
- Simpler certification, including a simpler framework for certifying LSA. The longterm goal is to be radical through the simplification of the existing rules
- Build on the improvements to CS23/ Part 23 and other CS (Community Standards) or other regulations and through more delegation to industry groups

Overall the conference was a success for EASA. For GA, there is a positive new approach coming from Cologne. IAOPA welcomes this and is committed to assisting the agency in achieving its goal towards simpler, lighter, better rules for GA as they are IAOPA s goal also.

Martin Robinson – IAOPA SVP

IAOPA Addresses Language Proficiency Concerns at ICAO **Regional Meeting**

Philippe Hauser, AOPA Switzerland, represented IAOPA at the ICAO European Region Language proficiency Task Force Meeting (LPRI TF) that was held in Paris. The main focus of the meeting was to find a harmonization process in the field of testing and recognition of level 4, 5 and 6. In his presentation to the group, Philippe explained the difficulties that general aviation pilots are still encountering operating in Europe and offered solutions for consideration by the group. In a related paper, ICAO European and North Atlantic Office noted that the following issues relating to the implementation and maintenance of the language proficiency requirements still need to be addressed:

- the lack of transparency regarding
 - the oversight activities by States on LPR implementation;
 - the activities performed by the assessment bodies (test development, test maintenance and test maintenance);
 - the tests in use; and
 - the recognized test service provi-
- the lack of harmonization regarding the requirements for the establishment of language assessment bodies;
- the challenges for States to provide effective supervision and oversight on the LPR implementation for pilots due to the large diversity of available tests, of certificate validity and other administrative issues:
- the lack of harmonization and lack of equivalence among the different testing standards
- the requirements to award a lifelong language endorsement for candidates at level 6, which does not address the risk of language attrition, language erosion and language loss in general; and
- the identification of risks and issues related to working in an intercultural environment and the impact this may have on language behavior, which have not been addressed so far.

A follow-on meeting is scheduled for March. 2015 in which IAOPA is planning on continuing our participation to find a solution to the current problems that general aviation is facing. IAOPA is now a member of the LPRI Task Force for ICAO's European and North Atlantic Region, the first and only GA Association that is addressing LPR at the ICAO level. If you have any suggestions, or need additional information, contact Philippe at AOPA Switzerland.

Termine 2015

Januar

24.01.2015

AOPA Seminar in Kooperation mit GARMIN: Elektronische Systeme im Cockpit in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

28. - 29.03.2015

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

August

06. - 09.08.2015

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

31.01.2015

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

April

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

29. und 30.08.2015

Fluoplatzfest 2015 Luftsportverein Degerfeld in Albstadt (EDSA) Info: www.lsv-degerfeld.de

31.01. - 01.02.2015

Hexentreffen 2015 in Berlin Info: www.hexentreffen.com

23. - 26.04.2015

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

Oktober

01. - 04.10.201525. AOPA Trainingscamp in Stendal (EDOV) Info: www.aopa.de

Februar

21.02.2015

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

Juni

04. - 07.06.2015

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

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis "Fliegende Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2014 zu folgenden Terminen im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:

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

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

März

20. - 21.03.2015 **AOPA** Sea Survival Training

Info: www.aopa.de

in Elsfleth

12. - 14.06.2015

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

25. - 28.06.2015

AOPA Seeflugtraining über die Nord- und Ostsee Info: www.aopa.de

Juli

10.07. - 12.07.2015

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



Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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

www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb Clemens Bollinger Sibylle Glässing-Deiss

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

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

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH electronic publishing Industriestraße 24 61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2015 http://mediadaten.aopa.de

IVW geprüft

Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt Konto: 330 021 48

BLZ: 506 521 24 IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48

BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen							
Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EU	R) Fördern Außerorden	Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR) Außerordentliche Mitgliedschaft					
Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR) Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich		Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)					
IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR) Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich	Schüler, Jährlicher N	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		Nachname					
Straße							
PLZ Ort							
Land							
Geburtsdatum	tsort						
Beruf	Geworben	Geworben von					
Kontaktdaten							
Telefon	Telefax	Telefax					
Mobiltelefon	Telefon Ge	Telefon Geschäftlich					
E-Mail	Telefax Ge	Telefax Geschäftlich					
Fliegerische Daten Lizenzen LAPL PPL	CPL AT	TPL UL SPL					
Lizenznummer	seit						
lch bin Halter Eigentümer	des Luftfahrzeugs						
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung							
Heimatflugplatz	Heimatver	rein					
Ich besitze folgende Berechtigungen Lehrberechtigung IFR Kunstflug Wasserflug Ballon	1-Mot] 2-Mot					
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-German	y, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.				
Ort, Datum		Unterschrift			

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



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

15. – 18. April 2015

Messe Friedrichshafen, Bodensee



www.aero-expo.com

