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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2013 | Februar - März 2013 | Heftpreis 2,80 Euro

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

1/2013
Februar/März

Auch 2013 wird ein starker Verband benötigt:

Viele Herausforderungen für die Allgemeine Luftfahrt

AOPA SAFETY LETTER: Fliegen im Ausland

Stärker vertreten!

Konstruktives Treffen von LBA und AOPA

Deutsche Sprachprüfung für Muttersprachler

Fliegerisch fit!

3. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar

AOPA-Fly-Out nach Kroatien

Besser informiert!

Neue AERO-Specials in Friedrichshafen

Europäische Tauglichkeits-vorschriften für Piloten

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 24. – Sa. 27. April 2013

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE
QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948 TECNAM

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Die EASA braucht einen Accountable Manager

Die Institution des „Accountable Managers", auf Deutsch des „verantwortlichen Leiters", ist ein zentraler Pfeiler des europäischen Regelwerkes für die gewerbliche Luftfahrt. Alle Organisationen, die entweder Passagiere gegen Entgelt befördern oder Piloten ausbilden wollen, müssen nachweisen, dass sie an ihren Schlüsselpositionen über Personal verfügen, das für die geforderte Tätigkeit ausreichend qualifiziert ist und im Zweifelsfall für Fehler verantwortlich gemacht werden kann.

Ein Ansatz, der in Luftfahrtunternehmen und großen Flugschulen sicherlich Sinn macht. Jetzt soll er aber auch auf Teile der Privatluftfahrt übertragen werden. Denn wer ein komplexes Luftfahrzeug, also eine zweimotorige Turboprop oder einen Jet betreibt, oder wer mit seinem Flugzeug auch GPS-LPV-Anflüge verwenden will, der soll nach den demnächst einzuführenden EASA-Vorschriften ein Management-System vorweisen. Und das geht nach dem Willen der EU-Bürokratie natürlich nicht ohne den „Accountable Manager". Finden Sie das völlig überzogen? Fragen Sie sich auch wofür man ein Managementsystem braucht, wenn man als privater Eigentümer, Halter und Pilot sowieso schon für all sein Handeln uneingeschränkt verantwortlich ist? Dann sind Sie mit Ihrer Meinung nicht alleine. Europe Air Sports und IAOPA Europe haben mit einer gemeinsamen Stellungnahme die Überregulierungstendenzen der EASA kritisiert und vor dem EASA-Management-Board Abhilfe gefordert.

Zum Glück haben die Mitglieder des EASA-Management Boards, zu dem Vertreter der nationalen Behörden und der Luftfahrtbranche gehören, sich unserer Kritik angeschlossen und anerkannt, dass die Allgemeine Luftfahrt viel zu sehr reglementiert und stranguliert wird. Der Kurswechsel soll jetzt mit der sog. „EASA General Aviation Safety Strategy" erreicht werden. Der privaten Luftfahrt Managementsysteme aus der Großluftfahrt überstülpen zu wollen spricht von einer gewissen Ahnungslosigkeit, wie Allgemeine Luftfahrt überhaupt funktioniert.

Apropos „Management Systeme": Leider ist das, was die EASA von den Unternehmen fordert, nämlich bei Fehlverhalten persönlich in die Verantwortung zu gehen, in der Luftfahrtverwaltung völlig unbekannt. Versucht man zu identifizieren, wer denn für merkwürdige Vorschriften verantwortlich ist, geht das Abwimmeln los: Die EASA handelt ja nur im Auftrag der Europäischen Kommission, die EU-Kommission hat ihren Auftrag vom Europäischen Parlament, und das Europäische Parlament behauptet zu Recht, dass es wiederum nur über Vorlagen entscheidet, die es selbst nicht geschrieben hat und im Detail ohne Beratung von extern gar nicht bewerten kann.

In den USA sieht das etwas anders aus: An der Spitze der Luftfahrtbehörde FAA steht ein Administrator, der für die Aktivitäten seiner Behörde politisch verantwortlich ist und der deshalb auch erklären können muss, wo denn die Sinnhaftigkeit von Gesetzgebungsverfahren liegt. Der EASA Generaldirektor Patrick Goudou hatte der IAOPA bei seiner Amtseinführung vor zehn Jahren versprochen, dass das europäische Regelwerk für die Allgemeine Luftfahrt so innovativ und attraktiv sein wird, dass kein Europäer mehr in die USA gehen wird um dort Flugscheine zu machen oder sein Flugzeug zum Verkehr zuzulassen. Nun ja, wir kennen die Realitäten, US-Lizenzen wurden von der EASA verbannt, aber von der Attraktivität des europäischen Regelwerks redet wirklich niemand mehr. Als Martin Robinson, der Vorsitzende der europäischen IAOPA, Goudou vor kurzem auf sein damaliges Versprechen und die schärfer werdende Kritik aus der Branche ansprach antwortete er nur: „Kritik? Wollen Sie es ganz ehrlich wissen? Die interessiert mich nicht."

Hoffentlich bekommt die EASA im Herbst diesen Jahres einen neuen Generaldirektor, der Verantwortung nicht nur von uns einfordert, sondern sie auch selbst vorlebt. Das hätten wir als Piloten und Halter und die Branche, aber auch die Mitarbeiter der EASA sicherlich verdient.

AOPA-Intern

Neue AOPA-Service-Card	5
Mitglieder werben Mitglieder	5
Verkehrs- und Kollisionswarngeräte	6
Wir danken...	7

Stärker vertreten!

Gesucht: Ein Terminator	8
Treffen der Führung von LBA und AOPA	10
Die Deutsche Sprachprüfung wird für Muttersprachler aufgehoben	11

Fliegerisch fit!

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL in Egelsbach am 16. und 17.03.2013	12
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 23.03.2013	12
3. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar vom 18. bis 21.04.2013	13
AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 30.05. bis 02.06.2013	14
22. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.06.2013	14
AOPA Safety Letter: Fliegen im Ausland	***15***
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23
AOPA-Fly-Out nach Kroatien vom 09. bis 12.05.2013	24

Besser informiert!

AERO 2013: Allgemeine Luftfahrt wieder komplett vertreten	26
„VFR Sprechfunk" für das iPad	27
Implementierung der europäischen Tauglichkeitsvorschriften für Piloten	28

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Im Osten was Neues?	29
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Besuchen Sie uns im Internet

www.aopa.de
www.facebook.com/AOPAGermany
www.twitter.com/AOPAGermany

Titelfoto: Thilo Kyritz (Cessna 195)

Neue AOPA-Service-Card

AOPA-Service-Card

Kooperation mit HRS (Hotel Reservation Service)

AOPA-Mitglieder können aus über 250.000 Hotels weltweit wählen. Zusätzlich zu den ohnehin schon sehr guten Konditionen von HRS finden Sie auch ausgewählte Kooperations-Hotels, die mit dem Button CORPRATE gekennzeichnet sind. Hier erhalten AOPA-Mitglieder einen Nachlass von bis zu 30 % im Vergleich zur Standardrate. Ein weiterer Vorteil bei HRS: Sie können die meisten Buchungen auch ohne Kreditkarte durchführen und zahlen direkt im Hotel. Häufig ist eine kostenfreie Stornierung bis zum Anreisetag möglich.

Nur bei uns: Finden Sie Hotels in Flugplatznähe über den Flugplatz-ICAO-Code.

Zugriff auf die HRS-Buchungsplattform für AOPA-Mitglieder erhalten Sie im Mitgliederbereich der AOPA-Website www.aopa.de in der Rubrik „Vorteilsangebote". Bitte loggen Sie sich mit Ihrem Vor- und Zunamen sowie Ihrer AOPA-ID-Nummer ein.

Wichtiger Hinweis: Diese Karte dient nur zur Information. Bei Vorlage vor Ort haben Sie kein Anrecht auf die Sonderkonditionen.

AOPA-Service-Card

Weltweite Hotelbuchung über HRS

Sie erreichen die Buchungsplattform über das Internet unter:
www.aopa.de ⇒ Mitgliederlogin ⇒ Übernachten mit HRS

Achten Sie bei der Auswahl des Hotels auf den Button CORPRATE
Bei diesen Hotels erhalten Sie einen Nachlass von bis zu 30 % im Vergleich zur Standardrate.

Sie können natürlich auch bequem per Telefon buchen:
Telefonnummer: +49 (0)221 207600
Kundennummer: die steht auf der Originalkarte :-)

Einem Teil dieser Auflage liegt die neue AOPA-Service-Card für AOPA-Mitglieder bei.
Im Scheckkartenformat enthält sie die Telefonnummern und Reservierungscodes von verschiedenen Autovermietungen, mit denen wir für unsere Mitglieder Sonderkonditionen ausgehandelt haben.
Außerdem sind die Zugriffsmöglichkeiten auf das Hotel-Buchungsportal HRS hinterlegt. Bei einer Reservierung über das Internet sollten AOPA-Mitglieder auf das Logo CORPRATE achten. Diese Hotels gewähren für AOPA-Mitglieder einen Rabatt von bis zu 30% auf die ohnehin schon günstigen HRS-Preise.
Ein weiterer Vorteil bei HRS: Sie können die meisten Buchungen auch ohne Kreditkarte durchführen und zahlen direkt im Hotel. Häufig ist eine kostenfreie Stornierung bis zum Anreisetag möglich.
Ein zusätzliches Feature speziell für Piloten: Alle Flugplätze in Deutschland sind auf der Plattform aufgeführt. So können Hotels nach ihrer Entfernung zum Zielflugplatz angezeigt und sortiert werden.

Falls Mitglieder der AOPA-Germany in diesem Letter keine Service-Card gefunden haben, kann diese über die AOPA-Geschäftsstelle angefordert werden.

Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich schon jetzt Ihre Luftfahrtkarten für 2013

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2013 für Deutschland – wahlweise von Jeppesen oder der DFS – oder weitere attraktive Prämien. Die Karten für das Jahr 2013 werden direkt nach Erscheinen im März 2013 versandt.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
für Deutschland
bestehend aus 4 Karten

ICAO-Kartenset der DFS
für Deutschland
bestehend aus 8 Karten

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

NEU

Jeppesen JeppView VFR Europe
Elektronischer Kartenservice inklusive Berichtigungsdienst für ein Jahr und Zugriff auf die kostenlose App „Jeppesen Mobile FliteDeck".

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.

Verkehrs- und Kollisionswarngeräte

AOPA-Mitglieder können doppelt profitieren

Etwa zwei Dutzend Kollisionen weltweit sind jedes Jahr in der General Aviation (GA) traurige Realität. Nicht selten sind sogar Todesfälle die Folge. Jeder dritte Todesfall im Segelflug ist kollisionsbedingt.
Verlässliche Zahlen über Kollisionen gibt es nicht. Wenn es – glücklicherweise – keine Verletzen zu beklagen gibt und die involvierten Luftfahrzeuge nur sehr leicht beschädigt sind und eine sichere Landung gewährleistet ist, erscheinen diese Kollisionen so gut wie nie in einer Statistik.
Near-Misses, also Beinahezusammenstöße, bleiben häufig unentdeckt bzw. werden ebenfalls nicht in Statistiken zusammengeführt. Aber es steht fest, dass die Gefahr einer Kollision in der Luft in der Fliegerei täglich eine reale Begleiterin und Bedrohung ist.

Aufmerksamkeit kann man nur bedingt trainieren

Das von jedem Piloten praktizierte „See and Avoid" (sinngemäß „aufpassen/beobachten und vermeiden") ist Grundvoraussetzung für sicheres Fliegen. Aber auch jeder noch so gut trainierte und aufmerksame Pilot stößt an Grenzen, die ihm die menschliche Natur setzt. Kein Training wird das menschliche Auge derart schärfen können, da es zum Beispiel Gegenstände mit einer Größe von etwa 60 Zentimetern in einer Entfernung von 2 Kilometern nicht mehr erfasst. Der Rumpfdurchmesser eines Segelflugzeuges hat ungefähr diese Größe!
Jedes gesunde Auge hat einen sogenannten „Blinden Fleck" (eine Stelle ohne Lichtrezeptoren). Außerdem lassen Augen andere Objekte verschwimmen, wenn ein ganz bestimmtes Objekt fokussiert wird. Auch das Gehirn beeinflusst die Wahrnehmung negativ. Denn konzentriert man sich nur auf einen einzelnen Gegenstand, verliert das Gehirn andere Objekte aus dem Bewusstsein.
Neben den beschriebenen natürlichen Schwachstellen bei der optischen Wahrnehmung spielt auch die Dauer der Konzentrationsfähigkeit eine Rolle bei der Vermeidung von Kollisionen.
Die Aufmerksamkeit des Piloten lässt – dies ist eine natürliche Gegebenheit – in der Regel nach etwa drei Stunden signifikant nach. Dem kann nur sehr bedingt entgegen gewirkt werden. Bestimmte Dosengetränke mögen ja in irgendeiner Art und Weise maximal kurzfristig „Flügel verleihen", aber sie werden nicht verhindern können, dass die Leistungsfähigkeit des Piloten mit der Zeit spürbar nachlässt.

Sinnvolle Technik unterstützt den Piloten

Seit etwa zehn Jahren sind technische Unterstützungs-Systeme erhältlich, die auf die Bedürfnisse der General Aviation zugeschnitten sind. Das in der kommerziellen Verkehrsfliegerei eingesetzte und bewährte Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS) eignet sich hier nicht. Gründe hierfür sind unter anderem, dass TCAS-Systeme für den privaten Gebrauch als Baugruppe zu groß, aufgrund des hohen Stromverbrauchs nur bedingt geeignet und zu teuer sind. Kollisionswarngeräte für die GA, wie zum Beispiel das des Herstellers FLARM, verarbeiten Positions- und Bewegungsdaten von den sich im Luftraum befindenden Luftfahrzeugen. Sie zeigen die Verkehrslage an und warnen optisch und akustisch vor sich nährenden Flugzeugen oder festen Hindernissen, wie beispielsweise Stromleitungen, Seilbahnen und Antennen.
Diese Systeme sind erhältlich als mobile Geräte in der Größe einer Zigarettenschachtel oder zum Festeinbau (siehe auch AOPA-Letter 6/2012, Seite 30). Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt: Kollisionswarngeräte UNTERSTÜTZEN den Piloten. Sie ersetzen nicht das Prinzip „See and Avoid"!

Kollisionsgeräte und Versicherung

Da Kollisionsgeräte die Sicherheit in der Fliegerei deutlich erhöhen, gewähren einige Versicherer Nachlässe auf die Versicherungsbeiträge. Zum einen, um Anreize für den Einbau solcher Systeme zu schaffen. Zum anderen, um den aktiven Einsatz zu „belohnen". Daher ist eine Anfrage bei Ihrem Versicherer sinnvoll, ob entsprechende Nachlässe auf den Versicherungsbeitrag gegeben werden.

Vorteile für AOPA-Mitglieder bei der AachenMünchener Versicherung AG

In der Kasko-Versicherung erhalten Versicherungsnehmer bei Vorhandensein von bestimmten Verkehrs- und Kollisionswarngeräten (mobiles Gerät oder Festeinbau) einen Nachlass von 5 %, in bestimmten Fällen sogar 6,5 % auf den Versicherungsbeitrag.

Darüber hinaus sind weitere Nachlässe möglich:

- AOPA-Sicherheitsnachlass von 5 % in der Haftpflicht- und Kasko-Versicherung bei Absolvierung des Sicherheitstrainings gemäß der AOPA-Richtlinie im Rahmen der Verlängerung der Pilotenlizenz.
- Luftfahrtunfall-Bestandskundennachlass in Höhe von 10 % auf den Unfall-Versicherungsbeitrag. Gegebenenfalls 5 % Beitragsnachlass in der Haftpflicht-Versicherung bei Vereinbarung eines geringen Selbstbehaltes.

Bogdan Dudzinski, AachenMünchener

dvag-aviation.com

Ansprechpartner
DVAG-Aviation
Henri Hirts, Tel. 0176-84027455
oder Henri-Pierre.Hirts@dvag.de

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2013
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft
Peter Adermann

30-jährige Mitgliedschaft
Frederick Schellhorn
Wilhelm Hülpert
Dieter Böhm
Prof. Dr. Ulrich Lanz
Hans-Jürgen Schwefer
Bernd-Michael Kader
Dr. Rudolf Gambihler
Axel Weber
Joerg Lindner
Otto Lindner jun.
Wolfgang Clary
Friedrich-Wilhelm Ebbert
Dr. Dirk Brunner

25-jährige Mitgliedschaft
Freiherr von Rothkirch und Panthen
Claus-Dieter Pietsch
Dr. Thomas Reibnagel
Klaus Wolf
H.-Hellmuth Hansen
Bernhard Hampl
Klaus Melchinger
Jürgen Knorr
Dr. Michael Häfele
Jean-Philipp Sievers
Erwin Behrend
Stefan A. Kaiser
Jochen Reuth
Dr. Hans Theo Kahle
Karl-Josef Ernst
Jörg Schomaker
Knud A. Paulsen

Anzeige

Jetzt im Handel und auf dem iPad

Täglich informiert mit
www.aerokurier.de

Gesucht: Ein Terminator

Im BER-Desaster muss der Bundesverkehrsminister endlich seine Verantwortung wahrnehmen

Das BER-Drama ist offensichtlich an einem aussichtslosen Punkt angekommen. Ein Vorschlag, aus dem die pure Verzweiflung spricht: Zurück auf Los und in Sperenberg neu beginnen! Hierfür spricht zumindest die traurige Tatsache, dass Berlin beim Thema „Flughafenschließung" eine geradezu einmalige Expertise aufzuweisen hat: Mit Tempelhof ist bekanntlich bereits vor Jahren ein – allerdings funktionierender – Flughafen geschlossen und damit Kapazität vom Markt genommen worden, und zwar ausgerechnet im Hinblick auf die damals angeblich vor der Tür stehende Eröffnung des Großflughafens. Tempelhof hätte der ideale Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt werden können. BER als Alternative? Weit gefehlt! Die Allgemeine Luftfahrt hat dort keinen Platz; sie „behindert" den Großverkehr und muss deshalb mit allen Mitteln von dort ferngehalten werden. Sie wurde von der Geschäftsführung schon in Berlin-Schönefeld mit Methoden jenseits des Fairplay vertrieben, so etwa mit Phantasiegebühren für die Hangarierung, und Avgas wird dort sowieso nicht mehr verkauft.

Eine der traurigen Fehleinschätzungen der Berliner Flughafenpolitik: BER ist zu klein geplant und wird die mittlerweile strangulierenden Kapazitätsprobleme von Tegel erben; das stand und steht bereits weit vor seiner Eröffnung fest. Damit ist der Wirtschaftsentwicklung der Region ein entscheidender Schlag versetzt worden. Frachtverkehr ist wegen des Nachtflugverbots infolge der falschen Standortentscheidung nicht möglich; und Geschäftsleute, die die Allgemeine Luftfahrt nutzen würden, sind in Berlin ohnehin eine verdächtige Spezies. Es klingen immer noch die Worte Wowereits im Ohr, der über ein Milliarden-Euro-Investorenangebot für Tempelhof aus den USA hohnlachend spottete: „Wir brauchen den reichen Onkel aus Amerika nicht!" Der „reiche Onkel" war ausgerechnet der Präsident des jüdischen Weltkongresses. Eine Provinzerbse gegen einen Weltmann – so etwas wird in Investorenkreisen wahrgenommen, zum Schaden für Berlin und für uns alle.

In der Logik einer solchen „Politik" erscheint es geradezu zwingend, die Allgemeine Luftfahrt aus Berlin zu verdrängen: Tempelhof geschlossen, BER zu klein. Und auch für Schönhagen gibt es keine erkennbare Sympathie der Regionalpolitik (Verweigerung von IFR-Technik etc.).

Das BER-Desaster kann man deshalb nicht isoliert betrachten, wie es zur Zeit gern getan wird; es ist die geradezu logische Folge einer desaströsen langjährigen Entwicklung, die nicht durch den Austausch einzelner Personen in Geschäftsführung und Aufsichtsrat umgedreht werden kann. Der neue Technik-Chef Amann kann so stark sein wie er will – in einem unstrukturierten Umfeld wird er scheitern! Und auch die Frage, wer den Aufsichtsratsvorsitz übernehmen sollte, kann nicht nur anhand dessen beantwortet werden, wem man diese Aufgabe persönlich zutraut – oder eben auch nicht zutraut. Aber gerade diese Verlegenheit stand wohl Pate für die gemeinsame Erklärung der drei Gesellschafter vom 10. Januar 2013, alle erforderlichen Entscheidungen im Aufsichtsrat künftig „im gesamtstaatlichen Interesse" einvernehmlich zu treffen.

Ein ermutigender Ansatz? Wenn der Bund sich durch die Einvernehmlichkeitsregelung künftig stärker durchsetzen will, so kann dies auch nach hinten losgehen: Wenn der Bund bisher theoretisch nur eines der beiden Länder für eine Mehrheitsposition benötigte, so ist er künftig auf beide Länder angewiesen. Hat sich der Bund damit in Berlin endgültig neutralisiert?

Nein, denn ein ausschließlich beteiligungsrechtlicher Ansatz ist zu einseitig. Flughäfen unterliegen dem sog. Verwaltungsprivatrecht, was das Bundesverfassungsgericht noch vor kurzem im Zusammenhang mit dem Demonstrationsrecht auf Flughäfen ausdrücklich betont hat. Zumal bei den internationalen Verkehrsflughäfen handelt es sich nicht um x-beliebige Wirtschaftsunternehmen, sondern um unverzichtbare Bestandteile der „gesamtstaatlichen" Verkehrsinfrastruktur, mit denen Deutschland seine globale Vernetzung in verkehrlicher und vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht sicherstellt. Entgegen dem vielfachen

Foto: Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg

Main-Pier und Tower des zukünftigen BER

äußeren Anschein sind die internationalen Verkehrsflughäfen nicht in erster Linie Einkaufsmeilen, denen ihre Betriebsgenehmigung unter rein gewerberechtlichen Gesichtspunkten erteilt wird. Es besteht vielmehr ein öffentliches („gesamtstaatliches") Interesse am Betrieb einer solchen Einrichtung, das sogar durch eine gesetzliche Betriebspflicht abgesichert ist.

In der öffentlichen Wahrnehmung spielt die Rolle des Bundes bei diesem grundsatzpolitischen Thema allerdings keine sonderlich ausgeprägte Rolle, da Genehmigung und Überwachung der Flughäfen von den Ländern vorgenommen werden. Man muss allerdings wissen, dass dies nach dem Willen des Grundgesetzes im Auftrag des Bundes geschieht, was dem Bund umfassende Einflussrechte auf die Länder bis hin zum Recht auf konkrete Anweisungen sichert. Die Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden, weist das Luftverkehrsgesetz zudem ausdrücklich dem Bund zu.

Die oben aufgeführten beteiligungsrechtlichen Einflussmöglichkeiten auf das Flughafenunternehmen werden also von erheblichen öffentlich-rechtlichen Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten flankiert. Die letzteren sind sicherlich nicht dazu angetan, sich in die Detailfragen der täglichen Geschäftsabwicklung einzumischen bzw. diese zu kontrollieren. Dafür reicht der beteiligungsrechtliche Einfluss auf die Organe des Unternehmens aus. Bei den öffentlich-rechtlichen Ingerenzrechten geht es vielmehr um die grundsätzliche Positionierung des Bundes etwa hinsichtlich der Rolle eines Flughafens als Teil der globalen Verkehrsinfrastruktur. Auch die Möglichkeit eines Flughafenunternehmens, diese Rolle überhaupt und dauerhaft wahrnehmen zu können, muss hierzu gehören. Dies bedeutet beispielsweise, dass der Bund im Rahmen seiner „gesamtstaatlichen Verantwortung" eine Position formulieren muss, wie er sich die Luftfahrt in einer für ihn wichtigen Region und damit auch den Ausbau eines bestimmten Flughafens vorstellt. Er muss ferner klarstellen, welche Rolle ein bereits bestehender oder auch neu zu errichtender Flughafen in der Luftverkehrslandschaft Deutschlands spielen soll. Und er muss schließlich eingreifen können, wenn ein solches Vorhaben aus welchen Gründen auch immer in Verwirklichungsschwierigkeiten gerät. Die Betriebspflicht, die formal erst mit der Genehmigung entsteht, wirft hier bereits ihre Schatten voraus: Wenn der Bau eines Flughafens erst einmal beschlossen wurde, muss dies auch umgesetzt und der Flughafen in Betrieb genommen werden. Und wenn aus Kapazitätsgründen einem Flugplatz wie Schönhagen eine Rolle für die Allgemeine Luftfahrt zuwächst, dann muss der Bund hierfür eine Konzeption entwickeln und ebenfalls durchsetzen. Die Betriebspflicht muss diese Rolle mit einbeziehen.

Es geht also insgesamt um die Umsetzung öffentlicher Verkehrsinteressen auf verschiedenen Ebenen und mit Hilfe verschiedener Rechtsinstrumente, die erst in der Gesamtschau ein geschlossenes Bild ergeben und die deshalb nicht isoliert voneinander betrachtet werden dürfen. Diese Interessen müssen in der Flughafenpolitik des Bundes deutlich formuliert werden.

Fehlt allerdings von vornherein eine eindeutige Positionierung des Bundes, darf man sich nicht wundern, wenn das Vakuum anderweitig ausgefüllt wird; im Fall Berlins mit Wirtschaftsfeindlichkeit, Ignoranz und Wurschtigkeit. Das BER-Desaster muss deshalb zu einem grundsätzlichen Nachdenken zwingen: Der Bundesverkehrsminister muss eine Flugplatzpolitik formulieren und durchsetzen, die die Luftfahrt nicht stranguliert, sondern ermöglicht. Dies gilt für die Rolle von BER, dies gilt für die Rolle Schönhagens, dies gilt für die Luftfahrt insgesamt – und dies gilt auch für die Allgemeine Luftfahrt.

Prof. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Anzeige

Ready for departure:
Bestellen Sie gleich jetzt die neuen Luftfahrtkarten!

DFS Deutsche Flugsicherung

Von Nord nach Süd, Ost nach West oder in die Nachbarländer.

Motorflugkarten im Überblick:
– ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
– ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
– Visual 500 Austria, Switzerland, France NE, Belgium, Netherlands, Denmark, Poland NW + W und Czech Republic

Segelflugkarten im Überblick:
– ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
– ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
– Visual 500 Glider Austria

www.dfs-aviationshop.de | customer-support@dfs.de | +49 (0)6103 / 707-1205

Treffen der Führung von LBA und AOPA

Neuer LBA-Präsident Mendel ist aufgeschlossen für Themen der AL

Am 23. Januar traf sich die Führung der AOPA-Germany erstmals mit dem neuen LBA-Präsidenten Jörg Mendel und seinen Mitarbeitern Thomas Burlage (Abteilungsleiter Technik/Umwelt) und Eckhard Fegel (Referatsleiter Ausbildung). LBA-Präsident Mendel betonte gleich zu Beginn des Gesprächs, dass er beabsichtigt, auch die Allgemeine Luftfahrt nach Kräften zu fördern, dass dem LBA aber angesichts der Vorgaben der EASA in vielen Bereichen vormals noch vorhandene Entscheidungsfreiräume auf nationaler Ebene genommen sind. Wie die „Endkunden" hat es offenbar auch das LBA nicht leicht, die vielen neuen EASA-Vorschriften auf dem Gebiet der Lufttüchtigkeit, und bald auch der Lizenzierung und des Flugbetriebs, umzusetzen.

AOPA-Präsident Prof. Elmar Giemulla zeigte Verständnis für die LBA-Probleme und betonte, dass es gerade angesichts dieser Schwierigkeiten wichtig ist, zum Nutzen aller zusammenzuarbeiten. Er gehe davon aus, dass mit dem neuen Präsidenten auch ein neuer Geist in das LBA einziehe. Seine offene Art und seine Detailkenntnisse seien eine Ermutigung.

Als erstes greifbares Ergebnis konnte die AOPA mit nach Hause nehmen, dass das Problem der Sprachnachweise „Deutsch" gelöst ist. In den nächsten Tagen wird eine NfL erscheinen, in der die Details festgelegt sind. Eine simple Selbsterklärung des Piloten zu seinen Sprachkenntnissen in Deutsch wird ausreichen, um einen entsprechenden Eintrag in die Lizenz zu erhalten, so wie das auch im englischsprachigen Ausland Standard ist. Bei Flügen nach Österreich und in die Schweiz wurde dort in der Vergangenheit wiederholt moniert, dass deutsche Piloten keinen ICAO-konformen Eintrag ihrer deutschen Sprachkenntnisse in ihren Lizenzen haben.

Erkannt, aber noch ungelöst ist jedoch das Problem der immens teuren Inspektionen (Mandatory SIDs) für die Cessnas der 100er und 200er Serie. Hier neigt das LBA nach wie vor zu der Position, dass den privaten Betreibern dieser Flugzeuge nicht das von der EASA vorgesehene Wahlrecht eingeräumt werden kann, ob diese Inspektions- und Wartungstätigkeiten durchgeführt werden oder nicht. Die AOPA wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Flugzeugbetreiber dieses Wahlrecht erhalten, so wie dies die FAA und die EASA auch vorsehen. Die Ultima Ratio wäre ein Ausflaggen in einen EASA-Mitgliedsstaat, der diese Vorschrift flexibler handhabt.

In Sachen der EASA-Strategie für die Allgemeine Luftfahrt wurde vereinbart, dass sich AOPA und LBA gegenseitig informiert halten und sich bei Bedarf abstimmen. LBA Präsident Mendel stimmte unserer Auffassung zu, dass es durch die Vielzahl neuer und nicht ausgereifter EASA-Vorschriften zu einer Überregulierung in der Allgemeinen Luftfahrt kommt, die sich schädlich auf die Branche auswirkt.

Insgesamt war unser Besuch ein guter und ermutigender Auftakt für ein künftiges Verhältnis von AOPA und LBA, das mehr von Vertrauen und gegenseitigem Verständnis geprägt ist als von Vorbehalten und Unterstellungen. Die unprätentiöse und professionelle Herangehensweise des neuen LBA-Präsidenten wird sicherlich auch die LBA-Mitarbeiter ermutigen, die Allgemeine Luftfahrt künftig eher als Partner denn als Störenfried zu empfinden.

Dr. Michael Erb

V.l.n.r: Dr. Michael Erb (AOPA), Eckhard Fegel (LBA), Thomas Burlage (LBA), Sibylle Glässing-Deiss (AOPA), Prof. Elmar Giemulla (AOPA), Jörg Mendel (LBA), Dr. Klaus-Jürgen Schwahn (AOPA)

Die Deutsche Sprachprüfung wird für Muttersprachler aufgehoben

Eine sog. Selbsterklärung nach der neuen NfL I 16/13 soll helfen

Nachdem die ICAO englische Sprachprüfungen verlangt hatte, wurde in der europäischen VO (EU) 1178/2011 ein Sprachvermerk geregelt. Es blieb jedem Staat überlassen, wie dieser bei einer Muttersprache zustande kommt.
Nur in Deutschland wurde mit § 125 LuftPersV und § 2 Abs. 2 der 3. DV LuftPersV ein unsägliches Bürokratiegebilde erfunden:

„Die Muttersprache kann durch die Vorlage von Dokumenten nachgewiesen werden, aus denen hervorgeht, dass der Antragsteller
1. die entsprechende Sprache in der frühen Kindheit ohne formalen Unterricht als Erstsprache erlernt hat und
2. mindestens acht der ersten zwölf Lebensjahre in einem Land verbracht hat, in dem die entsprechende Sprache als Amtssprache verwendet wird.
Ersatzweise kann statt dieser Dokumente eine schriftliche Beurteilung eines vom Luftfahrt-Bundesamt für die Feststellung der Muttersprache anerkannten Sprachprüfers vorgelegt werden, der mit dem Antragssteller ein Gespräch in der Muttersprache geführt hat."

Von den Piloten wurden damit teils unmögliche, in jedem Fall jedoch unsinnige und überflüssige Beweise und wieder kostenpflichtige Einträge bei der Muttersprache verlangt oder sogar kostenpflichtige Sprachprüfungen. Kein anderer Staat hatte derartig weltfremde Anforderungen aufgestellt.

- Dokumente für die frühe Kindheit?
- Dokumente, dass ohne formalen Unterricht?
- Dokumente, dass als Erstsprache?
- Dokumente für mindestens acht der ersten zwölf Lebensjahre?
- Dokumente für die entsprechende Sprache als Amtssprache dort?

Seitens der Behörden kamen haarsträubende Vorschläge, wie die Nachweise zu erbringen sind: wie z.B. Schwimm- und Sportabzeichen, Kindergartennachweise oder eidesstattliche Erklärungen von (noch lebenden) Tanten oder Lehrern. Sei das nicht möglich, müsse der Pilot eben eine Level 6 Sprachprüfung machen.
Die AOPA hatte hiergegen seit dem Sommer 2012 nachhaltig protestiert. Immerhin wurde bei den Behörden dadurch erkannt, welcher Unsinn da in die Vorschriften gerutscht war. Schließlich haben die anderen europäischen Staaten den Spracheintrag der Muttersprache ganz unbürokratisch einfach in die Lizenz eingetragen. In Deutschland wird diese Regelung wieder aufgehoben werden. Das ist gut, braucht aber natürlich seine Zeit: Der Bund-Länder Fachausschuss muss abstimmen, von der Zustimmung durch den Bundesrat ganz zu schweigen. Das dauert jetzt mindestens bis zum August 2013.
Glücklicherweise gibt es eine Zwischenregelung: Mit der soeben verkündeten NfL I 16/13 vom 29.01.13 wird eine sogenannte Selbsterklärung zum Sprachnachweis ermöglicht: **„Ich versichere durch meine Unterschrift, dass Deutsch meine Muttersprache ist und bitte um Eintrag des Sprachniveau 6 „Expertenniveau" in die Erlaubnis."** Diese Selbsterklärung kann auf unserer Internetseite heruntergeladen werden. Der Spracheintrag kann € 15- 35 kosten! Es gibt allerdings noch keinerlei bundeseinheitliche Regelung für die Landesbehörden. Das muss alles erst noch in den nächsten Monaten abgestimmt werden..
Aber was gilt für deutsche Piloten im deutschsprachigen Ausland? Aus der Schweiz ist uns bereits jetzt ein Fall bekannt, wo ein deutscher Pilot drangsaliert wurde, weil er den Deutscheintrag nicht hatte. In Österreich kann es ab dem 08.04.2013 ebenfalls zu Kontrollen kommen. Wir haben jetzt vorgeschlagen, dass der deutsche Spracheintrag wie damals bei dem englischen Spracheintrag übergangsweise durch ein kostenfreies Beiblatt der Lizenzbehörde überbrückt werden kann. Wahrscheinlich wird diese Lösung nicht kommen, so dass die Piloten, die ins deutschsprachige Ausland fliegen wollen, per Selbsterklärung, wie oben erwähnt, den Eintrag bei ihrer Lizenzbehörde beantragen sollten.
Die AOPA freut sich, mit ihren Diskussionsbeiträgen bei den beteiligten Stellen jetzt mit zu einer hoffentlich bald praktikablen Lösung beigetragen zu haben.

Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany

Anzeige

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

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

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

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

AOPA-Veranstaltungsprogramm

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL

Datum:	**16. + 17.03.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**16.02.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von JAR-FCL 1.355(a)(2) bzw. Jar-FCL 2.320G(a)(2) durgeführt. Der Lehrgang wird als anerkannte Fluglehrerfortbildung vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung
- § 96 Nr. (4)2. LuftPersV - Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs. Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste, das von AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

Datum:	**23.03.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**10:00 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**99 €**
Nichtmitglieder:	**149 €**
Anmeldeschluss:	**23.02.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Der Traum vom eigenen Flugzeug! Damit dieser nicht zum Alptraum wird, bieten wir dieses Seminar an. Es beinhaltet wichtige Aspekte, die beim Flugzeugkauf eine Rolle spielen.

Thomas Haberland, Rechtsanwalt und Mitglied des AOPA-Arbeitskreises „Fliegende Juristen und Steuerberater“ wird die wesentlichen juristischen Themen beleuchten, die beim Kauf eines Flugzeugs von Bedeutung sind:

- Kaufvertrag
- Gewährleistung
- Verjährung
- Neukauf/Gebrauchtkauf
- Wirksamkeit von Haftungsausschlüssen
- Gerichtsstand

Aircraft Guaranty wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

Röder Präzision wird im praktischen Teil an einem Flugzeug die neuralgischen Punkte aufzeigen, auf die bei einem Flugzeugkauf unbedingt geachtet werden sollte.

3. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar

Datum:	**18. - 21.04.2013**
Ort:	**Flugplatz Fritzlar**
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**18.03.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Auch in diesem Jahr 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
- Non Gyro-Approaches
- NDB-Approches
- Radar-Vectoring-Training
- Radar-Führung allgemein
- CVFR-Training
- Airwork
- 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.

Anzeige

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Available on the iBookstore

Join the mobile revolution.

Holen Sie sich Jeppesen e-books günstiger als die gedruckten Versionen mit folgenden Vorteilen:

- Kostenersparnis
- Suchfunktion
- Markieren
- Verlinkungen
- Notizen
- Lesezeichen
- Zoomfunktion für Abbildungen
- Kompatibel mit iPad®

Jeppesen e-books stehen für viele unserer beliebtesten Ausbildungs Bücher zur Verfügung, jetzt auch die gesamte Serie der Guided Flight Discovery Bücher und unsere Airframe und Powerplant Technician Serie.

Besuchen Sie jeppesen.com/e-books5 für weitere Informationen.

iPad is a trademark of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries. iBookstore is a service mark of Apple Inc.

AOPA-Seeflugtraining in Flensburg

Datum:	**30.05. - 02.06.2013**
Ort:	**Flugplatz Flensburg**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**30.04.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

„Von der Dänischen Südsee bis zum Skagerrak" – unter diesem Motto steht das AOPA-Seeflugtraining am Flugplatz Flensburg. Flensburg ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee. Helgoland lockt, die Friesischen Inseln können angeflogen und auch die Dänische Südsee erkundet werden. Bei passendem Wetter sind Flüge bis zum Skagerrak und vielleicht auch darüber hinaus möglich.

Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt.

Im Rahmen des Seeflugtrainings können Proficiency Checks für SEP, MEP und FI abgelegt werden. Außerdem wird die Wasserflugschule Clipper Aviation die Veranstaltung unterstützen, so dass die Möglichkeit zu Flügen mit dem Wasserflugzeug und zur Verlängerung von SEP(S)-Berechtigungen besteht.

Unterkünfte in der attraktiven Innenstadt von Flensburg sind bereits vorreserviert.

22. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Datum:	**06. - 09.06.2013**
Ort:	**Flugplatz Stendal**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Ferrypauschale:	**190 €**
Anmeldeschluss:	**06.05.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 22. Mal statt. Es beginnt am 6. Juni um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen. Die Theorie umfasst Themen wie Wetterbriefing, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors etc.

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

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden nach Ende des Trainingscamps in Rechnung gestellt. Zzgl. ist von den Charterkunden eine Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR zu zahlen.

Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (05.06.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

AOPA SAFETY LETTER

FLIEGEN IM AUSLAND

Nr. 06, Februar 2013

Ein Flug ins Ausland, das ist für die einen eine ganz besondere Herausforderung, für die anderen der Höhepunkt des Fliegerlebens. Im Ausland kann man die „eingeflogenen" heimatlichen Fliegerpfade verlassen, viel Neues und Schönes entdecken, und wertvolle Flugerfahrung sammeln. Europa mit weit über 2.000 Flugplätzen bietet eine Fülle von Möglichkeiten, interessante Orte und Landschaften fliegerisch zu entdecken.
An einem verlängerten Wochenende kann man leicht die meisten europäischen Hauptstädte anfliegen oder den Sprung über die Alpen wagen und in Venedig Station machen. Und wer eine Woche Zeit hat kann bis an den Rand Europas kommen, selbst mit einer einmotorigen Piper oder Cessna, und einen so entlegenen Ort wie Lerwick auf den britischen Shetlands oder die italienische Insel Pantelleria nahe der tunesischen Küste erreichen.
Fliegen im Ausland ist nicht kompliziert, vorausgesetzt man bereitet, wie von zuhause aus gewohnt, jeden Flug gewissenhaft vor und geht kein Wetterrisiko ein.

AM ANFANG STEHT IMMER EINE GRÜNDLICHE FLUGVORBEREITUNG

TROTZ ICAO-STANDARDS, DIE REGELN IM LUFTRAUM SIND NICHT ÜBERALL GLEICH

Ein Flug ins oder im Ausland erfordert ohne Frage eine sehr viel gründlichere Flugvorbereitung als ein Flug in der Heimat, allein schon wegen des unbekannten Geländes, der zum Teil anderen Vorschriften, und vielleicht auch wegen der anderen Sprache.

Trotz weltweit einheitlich festgelegter ICAO-Standards gibt es in jedem Land Abweichungen von den internationalen Luftfahrtregeln. Und genau damit muss man sich befassen bevor es losgeht. Auskunft geben die entsprechenden Luftfahrthandbücher der Länder oder das Jeppesen VFR Manual und die einschlägigen Luftfahrtkarten. Insgesamt kommen schon einige Unterlagen zusammen, die man sorgfältig sichten und lesen sollte – natürlich muss alles aktuell sein.

Natürlich sind die Lufträume auch im Ausland, wie überhaupt weltweit, gemäß ICAO in Luftraumklassen von A bis G eingeteilt, wobei meist nicht immer alle Klassen genutzt werden. Wie Deutschland auch, so weichen einige Staaten von den für die Luftraumklassen festgelegten Regeln ab (bezüglich Sichtwerte, Funkkontakt, Staffelung). Diese Abweichungen müssen bekannt sein. Im Ausland gibt es auch einige Lufträume, die man so in Deutschland nicht kennt, wie Traffic Information Areas (TIA) und Traffic Information Zones (TIZ) in Dänemark und anderen nordischen Staaten, Special Rules Area (SRA) in Österreich, Air Traffic Zones (ATZ) in Italien oder Temporary Segregated Areas (TSA) in Polen, um einige Beispiele zu nennen.

In einigen europäischen Staaten ist der Luftraum durch eine Fülle von Flugbeschränkungsgebieten scheinbar versperrt und ein Durchkommen ist kaum möglich. So stellt ein Flug ins benachbarte Frankreich wegen der vielen Flugbeschränkungsgebiete dort, den LF-Rs, für viele eine große navigatorische Herausforderung dar. Wer allerdings einen Blick ins Luftfahrthandbuch AIP France wirft, wird feststellen, dass viele der Beschränkungsgebiete nur selten wirksam sind oder lediglich bei Bedarf per NOTAM aktiviert werden. Zusätzlich sind noch Funkfrequenzen veröffentlicht, auf denen man den Status der LF-Rs abfragen bzw. eine Durchfluggenehmigung erhalten kann. Natürlich muss man sich diese Informationen vor dem Flug aus den jeweiligen Publikationen herausholen, zusätzlich die NOTAM abfragen und während des Fluges alles parat haben. Und dann verliert die französische Luftraumstruktur jeden Schrecken, und man kann ohne Behinderung entlang der in die Karte eingezeichneten Kurslinie fliegen.

ES GEHT NICHTS ÜBER GUTES KARTENMATERIAL

Trotz GPS an Bord, einem vielleicht mehrfarbigen Navigationsdisplay und einer weltweiten Navigationsdatenbank, ohne die entsprechenden Luftfahrtkarten, ob nun in Papier oder elektronisch, geht es nicht. Wer die verschiedenen nationalen Luftfahrtkarten ICAO 1:500.000 für die Streckennavigation nutzt, sollte sich zu allererst mit der immer noch teilweise unterschiedlichen Farbgebung und Symbolik vertraut machen, damit bei der Navigation nichts schief geht. Aber auch wenn man die einheitlich gestalteten VFR+GPS Karten von Jeppesen verwendet, muss man sich in die Luftraumstruktur, die VFR-Verfahren und die teilweise schwierig auszusprechenden Namen von Meldepunkten anderer Länder einlesen, bevor es losgeht. Der obligatorische Strich auf der Karte für die geplante Flugstrecke, ob mit Bleistift oder elektronisch, sollte nicht fehlen. Nur so kann man entdecken, was einen auf der Strecke erwartet.

Anflug auf den Flughafen von Palermo (LICL) auf Sizilien

In manchen Lufträumen Europas wird man aufgefordert, sich über für den IFR-Verkehr festgelegten Navigationspunkten zu melden, auch wenn man nach VFR fliegt. Es ist daher ratsam, sich eine entsprechende IFR-Streckenkarte auf die Reise mitzunehmen, es sei denn, man ist in der Lage, die IFR-Meldepunkte schnell aus der Navigationsdatenbank abzurufen.

MET-BRIEFING, DER WICHTIGSTE TEIL DER FLUGVORBEREITUNG

Ist der Zielfluglatz bestimmt und liegt die Flugstrecke fest, muss die Wetterberatung eingeholt werden. Allerdings, eine persönliche Beratung durch einen ausgebildeten Wetterberater gibt es in Europa immer seltener. Lediglich an größeren Flugplätzen und an Verkehrsflughäfen gibt es noch das klassische MET-Office.

Wetterinformationen werden heute meist von einem „Flugwetterdienstleister" oder im Rahmen eines nationalen Self-Briefing-Systems über Terminals am Flugplatz oder im Internet (Homebriefing) angeboten. Diese Self-Briefing-Systeme verlangen oftmals eine erstmalige Registrierung. Das kann man schon zuhause erledigen und dabei gleich mal schauen, welche Daten in dem jeweiligen Land bereitgestellt werden, und prüfen, ob man die in englischer Sprache dargestellten Informationen auch wirklich versteht. Auf jeden Fall sollte man sich mit den bei METAR und TAF verwendeten Abkürzungen vertraut machen und in der Lage sein, Wetterkarten und deren Symbolik zu lesen. Die Zugangsdaten zum jeweiligen Briefing-System findet man im Internet, meist über die Adresse des nationalen Flugsicherungsanbieters.

Viel einfacher geht es allerdings, wenn man den (kostenpflichtigen) Dienst des Deutschen Wetterdienstes (DWD) unter www.flugwetter.de nutzt. Hier erhält man für beinahe ganz Europa die METARs und TAFs, Wetterkarten, Vorhersagekarten, Satellitenbilder und vieles mehr.

Wer ins Ausland fliegt, sollte sich bewusst sein, dass das Wetter und der Wetterverlauf dort ganz anders als zuhause sein können und zudem Wetterphänomene auftreten, die einem bislang unbekannt waren. Starke Winde und Turbulenzen können dem Flugzeug nicht nur bei einem Flug über oder in den Alpen, sondern auch im Rhonetal (Mistral) oder entlang der kroatischen-

dalmatinischen Küste (Bora) gefährlich werden. Wer entlang von Küstenregionen fliegt, muss zudem bei bestimmten Wetterlagen mit plötzlich auftretendem Seenebel rechnen. Sicherlich lohnt es sich, vor Antritt des Fluges nochmals das Wetterlehrbuch herauszuholen und das entsprechende Kapitel über Wetterphänomene zu lesen.

ÜBUNG IN DER AUFGABE VON FLUGPLÄNEN

Auch wenn dank Schengener Abkommen das Fliegen in Europa sehr viel einfacher geworden ist, in den meisten Ländern muss für einen grenzüberschreitenden Flug weiterhin ein Flugplan aufgegeben werden. In einigen wenigen Fällen besteht sogar Flugplanpflicht für Flüge im kontrollierten Luftraum, in wenigen Fällen sogar für alle Inlandsflüge. Das Kapitel über Einflugbestimmungen und Flugplanpflicht im AIP, Teil GEN sollte man sorgfältig lesen. Manche Staaten verlangen bei einem Einflug die Landung auf einem Zollflugplatz (vor allem außerhalb der EU) oder auf einem sogenannten Airport of Entry und beim Ausflug den Abflug von einem Airport of Exit.

Wer aus Deutschland kommt, ist, was die Flugplanaufgabe anbetrifft, verwöhnt. Neben der Aufgabe über das Internet gibt es weiterhin die Möglichkeit der mündlichen Aufgabe über die Telefonnummer des AIS in Frankfurt. Diese persönliche Ansprache ist im Ausland nicht überall zu finden und oft steht man an einem Flugplatz nur noch vor einem Eingabeterminal, über das man den Flugplan aufgeben, NOTAM abrufen und ein Wetterbriefing durchführen kann. Leider sind diese Systeme europaweit nicht vereinheitlicht und es braucht schon ein bisschen Geduld, um sich in das Bedienungsmenü einzuarbeiten. Aber auch hier gilt wie beim Wetterbriefing, dass man sich für einige dieser Systeme bereits von zuhause aus registrieren lassen kann. Hat man sein eigenes Laptop oder iPad dabei, kann man den Flugplan auch über das Internet aufgeben, vorausgesetzt, man hat einen Internetzugang.

Neben der Flugplanaufgabe über ein Eingabeterminal und das Internet ist die klassische Aufgabe eines Papierflugplans weiterhin verbreitet in Europa, insbesondere an kleinen Flugplätzen. Dort wird der Flugplan noch über Fax weitergeleitet oder telefonisch an AIS übermittelt. Wer ins Ausland fliegt, sollte schon eine gewisse Übung im Ausfüllen von Flugplänen haben und in der Lage sein, den Flugplan persönlich in englischer Sprache an das entsprechende AIS-Office zu übermitteln.

Halbinsel Bonifacio im Süden von Korsika

Ist der Flugplan einmal aufgegeben und aktiviert darf man nicht vergessen, diesen (spätestens) nach der Landung zu schließen. An kontrollierten Flugplätzen erfolgt das automatisch durch ATC, an unkontrollierten Flugplätzen muss man dafür selbst Sorge tragen. Am besten macht man das persönlich per Telefon beim zuständigen AIS-Office oder auch bei der nächsten Kontrollzentrale, oder man bittet den Flugleiter vor Ort dort anzurufen.

DIE RICHTIGE AUSRÜSTUNG FÜR DAS FLUGZEUG

Mit der in Deutschland vorgeschriebenen Ausrüstung für Motorflugzeuge bei der Durchführung von VFR-Flügen, insbesondere was Funk, Transponder und Notsender betrifft, kann man auch ohne größere Probleme ins Ausland fliegen. Allerdings sollte man auf jeden Fall einen Transponder mit an Bord haben, auch wenn er in Teilen des deutschen Luftraums nicht vorgeschrieben ist.

Nach den deutschen Vorschriften (LuftBO) muss bei Flügen mit einmotorigen Flugzeugen über Wasser für jede Person eine Schwimmweste mitgeführt werden, wenn

Mikkeli (EFMI), ein kleiner Flugplatz in Finnland

die Küste im Gleitflug nicht erreicht werden kann. Bei einer Entfernung von über 100 NM von der Küste ist eine ausreichende Anzahl von Rettungsflößen mitzuführen. Im jeweiligen Land können zusätzliche Regeln gelten. Man kann sich im jeweiligen Luftfahrthandbuch des Landes (Teil GEN) oder im Jeppesen VFR Manual über die geforderte Ausrüstung informieren.

IM AUSLAND IST EINIGES ANDERS

RICHTIG NAVIGIEREN

Zuhause, am Heimatflugplatz, kennt man sich aus, und für einen kurzen Flug in die Umgebung wird man keine lange Flugvorbereitung benötigen. Anders in der Fremde, hier sollte man nie auf eine gründliche Flugvorbereitung vor jeder neuen Flugetappe verzichten. Das Terrain ist noch unbekannt, und auch die Luftraumstruktur muss erst verstanden werden. Wer sich nicht gründlich vorbereitet, kommt nachher im Fluge schnell mal in Bedrängnis, verliert die Orientierung und fliegt dann vielleicht ohne Freigabe in einen genehmigungspflichtigen Luftraum ein. Das geht manchmal ganz schnell.

Mit einem satellitengestützten Navigationssystem an Bord kann man sich natürlich viel besser orientieren, aber in manchen Fällen auch nur eingeschränkt. Die preiswerten Systeme zeigen die Lufträume nur in vereinfachter Form, ohne Höhenangaben, und es bleibt beim Piloten, die Anzeigen richtig zu interpretieren. Wer auf Nummer Sicher gehen will, sollte weiterhin einen Flugdurchführungsplan ausfüllen und mit Kontrollpunkten, Kursangaben und Flugzeiten arbeiten. Bei längeren Flügen über Gebirge oder über Wasser ist ein Flugdurchführungsplan ein Muss. Das Auffinden eines neuen Flugplatzes bleibt trotz GPS-Navigation weiterhin eine spannende Angelegenheit, besonders in unbekanntem Gelände. Am besten navigiert man „konventionell" mit Auffanglinien und markanten Landmarken und verlässt sich nicht nur auf das GPS. Das gilt besonders dann, wenn erst Mal ein Meldepunkt – meist bei Kontrollzonen – angeflogen werden muss. Hat man den Meldepunkt nicht eindeutig ausgemacht, sollte man auf gar keinen Fall einfach weiterfliegen. Schließlich gehen von einem Meldepunkt meist VFR-Anflugverfahren los, die man genau zu befolgen hat.

Wer im Ausland auch mal bei Nacht fliegen möchte, sollte die nationalen Vorschriften sehr genau studieren. In vielen europäischen Ländern sind VFR-Nachtflüge gänzlich verboten.

KLEINE UND GROSSE FLUGPLÄTZE

In Deutschland ist man, was die Öffnungszeiten der Fluglätze, zumindest der Verkehrslandeplätze, anbetrifft, kaum eingeschränkt. Sie sind tagsüber durchgehend geöffnet. Es gibt auch meist eine Tankstelle am Platz, und eine Abstellmöglichkeit, auch mal über Nacht, steht fast immer zur Verfügung. Diese komfortable Situation findet man nicht überall im Ausland. In manchen Ländern muss man sich vorher genau informieren und genau planen. So sind z.B. die Flugplätze auf den griechischen Inseln teilweise nur wenige Stunden am Tag geöffnet, und nicht alle verfügen über AVGAS. Wenn man die Öffnungszeiten verpasst, hat man ein Problem.

Auch wenn man in den Unterlagen liest, dass ein Flugplatz über eine Tankmöglichkeit verfügt, so heißt das noch lange nicht, dass die Tankstelle zum Zeitpunkt der Landung auch geöffnet ist. Es empfiehlt sich, vorher dort anzurufen und einen Tanktermin auszumachen. Und nicht jeder Tankwart akzeptiert eine Kreditkarte, deshalb sollte man immer genügend Bargeld dabei haben.

Manchmal bleibt es nicht aus, dass man einen großen Verkehrsflughafen anfliegen muss (oder möchte), da es am Zielort keine andere Alternative gibt, oder weil nur dieser Flughafen ein Airport of Entry ist. Die Landegebühren an einem Verkehrsflughafen sind meist sehr viel höher als an einem kleinen Grasplatz, dafür steht aber vor der Tür ein Bus, der einen für wenig Geld in die nächste Stadt bringt. Viele große Verkehrsflughäfen in Europa verlangen die obligatorische Abfertigung durch einen sogenannten Handling Agent, bei dem man sich schon vor der Landung telefonisch anmelden muss. Bei diesem Telefonanruf erhält man dann auch vielleicht eine Landezeit zugeteilt und erfährt, was der Aufenthalt am Flughafen insgesamt kosten wird.

Vorflugkontrolle auf dem Vorfeld von Catania (LICC), Sizilien

FLIEGEN OHNE FLUGLEITER, IM AUSLAND IST DAS MÖGLICH

Wer daran gewöhnt ist, immer erst INFO zu rufen, bevor man einen Flugplatz anfliegt, wird sich bei einigen Flugplätzen im Ausland umstellen müssen. Ganz abgesehen davon, dass das Rufzeichen vielleicht „RADIO" heißen kann, einige Flugplätze verfügen über keinerlei Flugplatzinformationsdienst (AFIS – Aerodrome Flight Information Service) und man kann mit keinem Flugleiter am Boden sprechen (z.B. in Frankreich, Dänemark, Finnland). Man überfliegt einfach den Flugplatz, beobachtet die ausgelegten Signale und Zeichen, ordnet sich in die Platzrunde ein und landet entsprechend der im Signalfeld angegebenen Landerichtung.

Schon vor Einflug in die Platzrunde gibt man über Funk auf der festgelegten Frequenz blind sein Rufzeichen, Flugzeugtyp, Position und Flugabsicht bekannt und meldet sich erneut beim Eindrehen in den Gegen-, Quer- und Endanflug und nach Verlassen der Piste. Beim Abflug verfährt man ähnlich. Da auch andere Piloten in gleicher Weise ihre Positionsmeldungen absetzen, wissen alle im Flugplatzverkehr Bescheid und können ihren An- oder Abflug entsprechend einrichten. Wie das im Detail geht, sollte man sich vorher im nationalen Luftfahrthandbuch oder im Jeppesen VFR Manual anschauen. Dabei entdeckt man dann vielleicht auch, dass die Meldungen nicht in Englisch, sondern in der Landessprache zu erfolgen haben.

FLIEGEN ÜBER BERGE UND MEERE

Will man nach Südeuropa fliegen, so muss man über die Alpen. Und wenn das Wetter passt, dann ist ein Alpenflug ein unvergessliches Erlebnis. Ist man noch unerfahren, sollte man die Alpen entlang der Autobahnen oder der empfohlenen VFR-Strecken überqueren, immer in der größtmöglichen Flughöhe und in gebührendem Abstand zu den Bergspitzen. Aber auch in größerer Höhe muss man auf der Hut vor plötzlich auftretenden Turbulenzen oder plötzlichen Fallwinden sein. Unter Umständen reicht die in der Höhe erheblich reduzierte Flugleistung nicht mehr aus, um diese Fallwinde auszugleichen und die Flughöhe zu halten.

Ein Flug durch Alpentäler, womöglich noch bei geschlossener Wolkendecke, kann sich nur der „leisten", der eine gründliche Alpenflugeinweisung absolviert hat und das Risiko genau einschätzen kann. Hat man aufgrund der Wetterlage Zweifel an einen sicheren Alpenüberflug, sollte man den Flug verschieben oder bereit sein, die Alpen im Westen über das Rhonetal oder im

Flug über die schweizer Alpen in FL 120 Richtung Süden

Osten bei Wien zu umfliegen. Bei einem Flug über die Alpen kann es keine (Wetter-) Kompromisse geben.

Wer allerdings meint, hohe Berge gibt es in Europa nur in den Alpen, der täuscht sich. Auch die Pyrenäen oder der Apennin in Italien sind nicht zu unterschätzen und können bei bestimmten Wetterlagen unüberwindbare Barrieren darstellen.

Auch bei einem längeren Flug über Wasser sollte das Wetter stimmen. Es ist schon erstaunlich, wie viele Flugstunden man in Europa über Wasser verbringen kann. Das gilt nicht nur für Flüge über den Kanal nach England oder zu den griechischen Inseln, sondern auch für Flüge nach Korsika, den Balearen, nach Korfu, nach Sardinien oder im Norden auf die Insel Gotland. Dass diese Flüge über Wasser einer sorgfältigen Flugvorbereitung bedürfen, insbesondere was den Zustand des Flugzeuges betrifft, steht außer Frage. Die Aufgabe eines Flugplans, ständiger Funkkontakt mit FIS oder einer anderen ATC-Stelle, Fliegen in der größtmöglichen Flughöhe (um bei einem Motorausfall eine möglichst lange Gleitstrecke zu haben) und das Anlegen von Schwimmwesten sind ein Muss. Wenn dann noch ein Schlauchboot hinzukommt, ist eine genaue Absprache zwischen Piloten und Passagieren, wer was im Falle einer Notwasserung zu tun hat, unbedingt erforderlich. Auch sollte man sich tunlichst mit dem Gebrauch des Schlauchboots vorher vertraut machen und das Boot natürlich so ins Flugzeug legen, dass es im Notfall sofort griffbereit ist.

Ein Flug über ein Hochgebirge oder über das offene Meer ist schon etwas Außergewöhnliches. Einige Luftfahrtbehörden der entsprechenden Länder haben besondere Empfehlungen für diese besondere Art

von Flügen herausgegeben, die man lesen sollte. Im Einzelfall, insbesondere für Flüge über Wasser, sind die Vorschriften für die Notausrüstung (Notsender, Schwimmwesten, Rettungsinsel) zu beachten.

AM BESTEN IMMER MIT FIS FLIEGEN

Bei Flügen im Ausland sollte man sich angewöhnen, generell mit dem Fluginformationsdienst (FIS) in Funkkontakt zu treten. In vielen Ländern ist es sogar Pflicht, sich (zumindest) beim Grenzüberflug bei FIS zu melden. FIS ist kein Ersatz für die eigene Flugvorbereitung, aber dieser Dienst kann Piloten bei der Flugdurchführung wirkungsvoll unterstützen und navigatorische Hinweise geben, ganz abgesehen von Informationen über anderen Luftverkehr. In einigen Ländern gibt es auf Grund des geringen Luftverkehrsaufkommens Luftträume, die nur zeitlich beschränkt für wenige Stunden am Tag wirksam sind. Über FIS lässt sich während des Fluges der Status dieser Lufträume erfragen und so unter Umständen ein Umweg um einen Luftraum vermeiden.

Auch wenn man in den meisten Fällen den Transponder auf den VFR-Code 7000 schalten muss, so kann man nicht überall davon ausgehen, dass der FIS-Lotse einen auch wirklich „sieht". Nicht überall ist FIS mit Radar ausgerüstet. Während in Deutschland der Fluginformationsdienst auf eigens dafür festgelegten Frequenzen durchgeführt wird, kann es im Ausland schon mal vorkommen, dass der Fluginformationsdienst im Rahmen des Flugverkehrskontrolldienstes auf der ATC -Frequenz erfolgt. Es gibt einfach zu wenige VFR-Flüge, um einen eigenen FIS-Arbeitsplatz mit einer separaten Frequenz vorzuhalten. In solchen Fällen ist man dann zusammen auf einer Sprechfunkfrequenz mit dem IFR-Verkehr und darf sich nicht wundern, wenn Lufthansa, Air France oder Ryanair „reinrufen". Dass man hier absolute Funkdisziplin wahrt und sich an die vorgeschriebene Phraseologie hält, ist selbstverständlich. Ist man einmal mit FIS in Sprechfunkkontakt getreten, so sollte man nicht vergessen, sich vor Verlassen der Frequenz abzumelden.

PRAKTISCHE TIPPS

DAS SOLLTE MAN MIT DABEI HABEN

Bei einem Auslandsflug über mehrere Tage stellt sich die Frage, was man neben den für das Fliegen erforderlichen Unterlagen und den persönlichen Sachen noch mitnehmen sollte. Natürlich darf kein Handy fehlen, vielleicht zusätzlich noch ein Notebook oder Tablet-PC, das erleichtert ungemein die Flugvorbereitung. Unbedingt dabei haben muss man eine gelbgrüne Warnweste. Das Tragen dieser Weste ist heute auf vielen Vorfeldern europäischer Flugplätze Pflicht.

Ohne Warnwesten darf man das Vorfeld nicht betreten, wie hier am Flughafen Tallinn (EETN), Lettland

Ein kleiner Eimer, zumindest aber ein Schwamm oder ein Leder, um die Fenster mal ab und zu sauber zu machen, sollte auch mitgenommen werden. Nicht im Gepäck fehlen darf ein großer Regenschirm. Dann kann man auch bei strömenden Regen gefahrlos tanken.

Je nach Länge der Flugstrecke empfiehlt es sich, einige Liter Motoröl mitzunehmen, denn nicht an jedem Flugplatz gibt es frei verkäufliches Öl. Einen Einfülltrichter für das Motoröl sollte man dann auch nicht vergessen. Meist weiß man vorher nicht, ob der Flugplatz, an dem man über Nacht sein Flugzeug abstellt, eine Möglichkeit bietet, das Flugzeug zu verzurren. Mit einer eigenen Garnitur zum Verzurren an Bord erlebt man keine Überraschungen, wenn der Wind über Nacht heftig wird.

Vielleicht macht es auch Sinn, einen Ersatzreifen mitzunehmen. Wenn es mal einen Platten gibt, wird man auf vielen Flugplätzen nicht gleich den passenden Ersatzreifen bekommen, und muss unter Umständen mehrere Tage auf Hilfe warten. Ein Mechaniker, der den Reifen wechseln kann, ist dagegen meist an jedem Flugplatz zu finden.

Was immer man einpackt, zum Schluss darf man nicht vergessen, das Gesamtgewicht bzw. die Gesamtmasse zu bestimmen. Die meisten einmotorigen Flugzeuge verfügen nur über eine sehr begrenzte Zuladung und schnell ist das Gesamtgewicht erreicht oder überschritten.

KEINE EXPERIMENTE MACHEN

Flüge ins Ausland sind meist Flüge in neues Terrain. Selten fliegt man wie zuhause die gleiche Route zweimal oder landet an einem und demselben Flugplatz mehrmals. Es gibt keine Routine, und jeder Anflug zu einem neuen Flugplatz ist spannend und erfordert höchste Konzentration. Man hat zwar die Anflug- und Flugplatzkarte genau studiert, aber letztlich sieht man nun die Piste zum ersten Mal, muss die Flughöhe genau abschätzen, den plötzlich auftretenden Seitenwind ausgleichen und auf der vielleicht mehr als erwartet abfallenden Grasbahn sicher landen. Gerade bei einem Anflug auf einen neuen Flugplatz sollte man bereit sein durchzustarten, wenn der Anflug nicht passt und eine sichere Landung nicht gewährleistet ist. Was macht es schon, wenn man nochmals die Platzrunde fliegt. Meistens klappt es beim zweiten Mal. Stellt sich allerdings heraus, dass die zulässige Seitenwindkomponente überschritten wird oder die Grasbahn feucht ist und Furchen aufweist, sollte man den Anflug abbrechen und zum Ausweichflugplatz fliegen. Sicher ist sicher.

Auch bei schlechtem Wetter darf man keine Experimente machen. Der Druck, die geplante Tagesroute zu schaffen, egal wie, kann enorm sein, besonders wenn man Passagiere an Bord hat, oder am Zielflugplatz die Freunde auf einen warten. Verschlechtert sich das Wetter, wird die Sicht geringer, muss man auf Grund abnehmender Wolkenuntergrenze immer tiefer sinken, dann gibt es nur eines, umkehren und auf dem nächst gelegenen Flugplatz landen. Das ist einfacher gesagt als getan, denn man fliegt nicht in seinem Heimatland, wo man sich auskennt, sondern auf fremdem Gebiet. Wer hier schon vorgeplant und Ausweichflugplätze rausgesucht hat, ist eindeutig im Vorteil.

Bei einem mehrtägigen Flug, vielleicht bis zum Nordkap oder nach Lissabon, weiß man nie, was auf einen zukommt. Das gilt nicht nur für das Wetter, sondern auch für das persönliche Wohlergehen. Fühlt man sich unwohl, hat man plötzliche Zahnschmerzen oder spielt der Magen verrückt, darf man auf keinen Fall ins Flugzeug steigen. Auch wenn man nun eine Hotelübernachtung mehr bezahlen muss oder die geplante Etappe nicht schaffen wird, man sollte erst weiter fliegen, wenn man sich wirklich top fit fühlt.

AUS ERFAHRUNG ANDERER LERNEN

Mit jedem Flug zu einem neuen Flugplatz gewinnt man Erfahrung hinzu, nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden. Es gibt Flugplätze, die klein und gemütlich sind und dazu noch nah an einer attraktiven Stadt liegen. Es gibt große Flughäfen mit allem Komfort, dafür aber auch sehr teuer und fernab der nächsten Stadt. Anhand der Luftfahrtkarten ist es manchmal sehr schwierig, den „richtigen" Flugplatz in einem anderen Land zu finden.

Hilfe bieten neben dem Internet auch die verschiedenen Flugzeitschriften, die beinahe regelmäßig Pilotenberichte über Auslandflüge veröffentlichen. Diese Berichte machen nicht nur Appetit, „auch mal" bis nach Sizilien zu fliegen oder die baltischen Staaten zu besuchen, sie geben auch wertvolle Hinweise zu Flugrouten und Flugplätze und Tipps, was man gesehen haben sollte; und sie enthalten persönliche Erfahrungen der Piloten mit dem Umgang der Luftraumstruktur, der Flugsicherung und der Flugplätze. Meist findet man aber auch Fliegerkameraden im eigenen Fliegerclub oder am Heimatflugplatz, die über Auslandsflugerfahrung verfügen und die man befragen kann. Man sollte nichts ungenutzt lassen, den Auslandsflug sorgfältig vorzubereiten und dabei auf Erfahrungen anderer zurückgreifen.

Auch unterwegs sollte man die Gelegenheit wahrnehmen, an Flugplätzen ortsansässige Piloten zur geplanten nächsten Flugroute zu befragen. Manchmal erhält man wertvolle Informationen (z.B. dass die Tankstelle am Zielflugpatz geschlossen ist) oder man bekommt Tipps, was auf der Route zu beachten hat.

Einige europäische Länder veröffentlichen spezielle Broschüren für VFR-Piloten. Diese, meist von der nationalen Flugsicherung herausgegebenen Informationsschriften, enthalten eine Zusammenstellung der nationalen Regelungen für die VFR-Luftfahrt und manchmal zusätzlich wertvolle Tipps insbesondere für ausländische Piloten. Für die Flugvorbereitung sind diese Broschüren sehr hilfreich.

Landschaft an der französischen Atlantikküste nördlich von Nantes

ZUSAMMENFASSUNG

- **Einen Flug ins Ausland sollte man immer ganz besonders gründlich vorbereiten. Dazu gehört auch die Planung von Alternativrouten und Ausweichflugplätzen.**
- **Natürlich fliegt man nur mit den gültigen Luftfahrtkarten und einer aktuellen Navigationsdatenbank.**
- **Im Ausland gelten in einigen Fällen andere Luftfahrtvorschriften, die man im jeweiligen Luftfahrthandbuch (AIP) oder im Jeppesen VFR Manual finden kann.**
- **Bei einem Flug im Ausland sollte man, wie auch im Heimatland, kein Wetterrisiko eingehen, insbesondere wenn man über Hochgebirge oder offene See fliegt.**
- **Für die Flugvorbereitung und die Flugplanaufgabe kann man in vielen Ländern das nationale Homebriefing über das Internet nutzen.**
- **Trotz Schengener Abkommen gilt für die meisten grenzüberschreitenden Flüge weiterhin eine Flugplanpflicht.**
- **Nicht alle Flugplätze im Ausland verfügen über eine Tankmöglichkeit. Am besten ruft man vorher an, damit man keine Überraschung erlebt.**
- **An einigen ausländischen Flugplätzen fliegt man ohne Flugleiter. Darauf sollte man sich vorbereiten.**
- **Flüge über die Alpen und andere Hochgebirge erfordern eine besonders gründliche Flugvorbereitung.**
- **Bei Flügen über der offenen See gelten besondere Vorschriften für die Mitnahme von Schwimmwesten und Rettungsinseln.**
- **Wer über See fliegt, sollte auch bei kurzen Distanzen so hoch wie möglich fliegen, um bei Motorausfall genügend Gleitstrecke bis zum Festland zu haben.**
- **Achtung: In einigen europäischen Staaten sind VFR-Flüge bei Nacht verboten.**
- **Bei Flügen im Ausland empfiehlt es sich, immer mit FIS Funkkontakt zu halten.**
- **Auf vielen Vorfeldern europäischer Flugplätze ist heute das Tragen einer Warnweste vorgeschrieben.**
- **Damit man auch bei Regen tanken kann, sollte man immer einen Regenschirm dabei haben.**
- **Man kann aus der Erfahrung anderer Piloten lernen, die schon einen Auslandsflug gemacht haben.**

Autor:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
Jürgen Mies, Rainer Biebrach

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

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 16. und 17.03.2013**

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

☐ **AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 23.03.2013**

Kosten: 99 € für AOPA-Mitglieder, 149 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 18. bis 21.04.2013**

Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 30.05. bis 02.06.2013**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 15

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.06.2013**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 €, Ferrypauschale: 190 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Fritzlar und Stendal)

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR
☐ IFR

☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt
☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.

Bitte legen Sie der Anmeldung eine Kopie Ihrer Lizenz und Ihres Medicals bei.

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

AOPA Fly-Out nach Kroatien

Datum:	**09. - 12.05.2013**
Ort:	**Mali Losinj**
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Anmeldeschluss:	**15.03.2013**

Das erste große AOPA-Fly-Out führte uns im Jahr 2003 über Wiener-Neustadt nach Portoroz an der slowenischen Adria. Zehn Jahre später wollen wir nach diversen Ausflügen quer durch Europa wieder Kurs Süd einschlagen, über das Himmelfahrtswochenende vom 9. bis zum 12. Mai 2013.

Ziel ist diesmal die kroatische Insel Losinj, deren Flugplatz von Egelsbach 400 NM entfernt auf Kurs 142° liegt. Zwischen Egelsbach und Kroatien liegen allerdings die Alpen, sie gilt es je nach Wetterlage zu überfliegen, zu durchfliegen oder im Osten im flacheren Land zu umfliegen. Von Egelsbach sollte man deshalb auch eine Flugstrecke von bis zu 600 NM einkalkulieren.

Die Insel Losinj ist ein beliebtes Ferienziel: Sie ist etwa 33 km lang und hat eine Küstenlinie von 112 km, der höchste Berg hat immerhin eine Höhe von 588 m. Der größte Ort ist das Hafenstädtchen Mali Losinj mit etwa 8.000 Einwohnern. Man lebt dort heute überwiegend vom Tourismus, der sich angesichts des angenehmen Klimas (2600 Sonnenstunden im Jahr), mehrerer neuer Hotels, des kleinen Hafens und der Schönheit der Natur sehr gut entwickelt.

Veli Losinj war ein Lieblingskurort der österreichischen Aristokratie. Warum, das sieht man noch heute: Viele Fassaden mit leuchtenden Farben und die Kirche findet man im Stadthafen.

Mali Losinj gehörte bis zum 1. Weltkrieg zu Österreich-Ungarn, dann bis 1945 zu Italien, danach zu Jugoslawien und seit 1991 zu Kroatien.

Der Flugplatz Mali Losinj (LDLO) liegt etwa 6 km Luftlinie nordwestlich des Städtchens und hat eine Piste von 900 x 30 m Länge mit der Ausrichtung 02/20. Mit starken Winden und „Windshear" ist auf Grund der Lage zum Wasser häufig zu rechnen. Die Anzahl der Parkpositionen ist begrenzt, aber wir haben die Bestätigung vom Flugplatz, dass wir mit unseren 25 Flugzeugen willkommen sind. Avgas kostet derzeit ca. 2,37 EUR/Liter. Ein IFR-Anflugverfahren gibt es auch, ein NDB-Anflug ist installiert.

Übernachten werden wir im Hotel Aurora. Die Übernachtung in diesem 4-Sterne-Hotel direkt am Meer kostet 39,20 EUR pro Person im Doppelzimmer bzw. 49,20 EUR im Einzelzimmer, und das inklusive Frühstück, Zugang zum Innenpool und Internet. Zusätzlich gezahlt werden muss die Kurtaxe von 7 Kuna (ca. 1 EUR) pro Übernachtung und 7 Kuna Anmeldegebühr pro Gast.

Ein Formular zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent senden wir Ihnen bei Interesse zu. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.

4-Sterne-Hotel Aurora

Fotos: AOPA (1), Losinj Hotels & Villas (5)

Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen. Es bieten sich z.B. Portoroz, Venedig oder Dubrovnik an, oder einer der nahegelegenen Flugplätze der kroatischen Adria wie Vrsar und Pula. Natürlich kann man auch einfach auf Losinj entspannen, durch die Altstadt und den Hafen von Mali Losinj bummeln, das Wellness-Angebot unseres Hotels nutzen oder die Wassertemperatur der Adria testen.
Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen wichtigen Karten und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen.
Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die 25 freien Plätze sind innerhalb kurzer Zeit ausgebucht.

Cikat Bucht und Stadt Mali Losinj

Mali Losinj Hafen

Stadt Veli Losinj

Anmeldeformular

AOPA-Fly-Out Kroatien vom 09. bis 12.05.2013

Kosten: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder
Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

☐ Einzelzimmer ☐ Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ | Kennung

Wie viele Plätze haben Sie noch frei? ☐

Sie fliegen ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Anmeldung und Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive MwSt.

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

Mit dieser Einzugsermächtigung ist die AOPA-Germany berechtigt, die Veranstaltungspauschale von untenstehendem Konto per Lastschrift einzuziehen.

Name der Bank

Kontonummer | BLZ

Ort, Datum | Unterschrift

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden. **Bitte legen Sie Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!**

AERO 2013

Allgemeine Luftfahrt wieder komplett vertreten

Friedrichshafen – Die Vorbereitungen für die AERO (24. bis 27. April 2013) laufen auf Hochtouren und Projektleiter Roland Bosch ist überzeugt, dass die Internationale Luftfahrtmesse in Friedrichshafen in ihrer 21. Auflage gut belegt sein wird: „Wir verzeichnen einen sehr guten Zuspruch." Im neuen Ausstellungsbereich „Avionics Avenue" erfahren die Fachbesucher alles über Bordelektronik- und Cockpitausstattung, in der „Engine Area" gibt es Antriebssysteme der verschiedensten Technologien zu sehen. Auch Maintenance und Motormanagement werden dort integriert. Helikopter stehen ebenso im Mittelpunkt.

Das ganze Spektrum der internationalen Luftfahrtbranche präsentiert sich am Bodensee: Mehr als 200 Fluggeräte, Segelflugzeuge, Ultraleicht- und Motorflugzeuge, Hubschrauber, Gyrocopter und Turboprops bis hin zum Business Jet bieten einen kompletten Überblick. Projektleiter Roland Bosch: „Wir haben das fachliche Angebot weiter verstärkt und bieten als Fachmesse eine umfassende Produkttiefe in allen Bereichen der Allgemeinen Luftfahrt."

Beim Branchenmeeting am Bodensee sind alle führenden Firmen vertreten, insgesamt werden mehr als 600 Aussteller aus 30 Ländern und rund 600 Journalisten aus aller Welt erwartet. Die Fachbesucher sind ausgesprochen stark mit dem Thema verbunden. Mehr als 30.000 werden erwartet, über 60 Prozent der befragten Besucher haben einen Pilotenschein.

Auf dem Messegelände werden verschiedene neue und schon bewährte Sonderbereiche zu sehen sein, die ganz spezielle Fachinformationen bieten.

Engine Area

Zum zweiten Mal stehen auf der AERO 2013 Technologien und Antriebssysteme verschiedenster Bauart im Mittelpunkt der Engine Area. Kolbenmotoren, Elektroantriebe bis hin zu Jet-Turbinen für Business und Light Jets werden zu sehen sein. Ebenfalls im Fokus stehen die Schwerpunkte Maintenance und Motormanagement sowie alternative und nachhaltige Treibstoffentwicklungen.

Avionics Avenue

In Halle A6 dreht sich ein neuer Ausstellungsbereich um das Thema Avionik. Hier erfahren die Besucher alles über Flugkontroll-, Management- und Kommunikationssysteme, Navigationsgeräte, Wetter- sowie Luft- und Bodenradarsysteme verschiedenster Hersteller. Im Avionik Testareal können neueste Geräte in einer Blackbox unter Nachtsichtbedingungen getestet werden.

AEROCareer

Die Jobbörse der Allgemeinen Luftfahrt informiert Schüler, Studenten und Berufstätige umfassend über Berufsbilder, Ausbildungsmöglichkeiten und Karrierechancen in der Luftfahrt. Arbeitgeber und Hochschulen stellen sich und ihre Karrieremöglichkeiten vor und laden zum persönlichen Gespräch. Verschiedene kostenlose Workshops sowie eine große Stellenbörse unterstützen beim Berufseinstieg.

Observe by air

Der Forschungsflug spielt auch in der Allgemeinen Luftfahrt eine immer größere Rolle. Unterschiedliche Flugzeugtypen aus dem Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, aber auch zivile UAVs, umgangssprachlich Drohne genannt, werden mit Sensor- und Messtechnik ausgerüstet und zur Umweltforschung sowie Erdbeobachtung eingesetzt. In der Sonderschau „Observe by air" werden zivile Anwendungsbereiche und verschiedene Forschungsprojekte des bemannten und unbemannten Forschungsfluges vorgestellt.

Foto: Messe FN

Static Display 2012

AOPA vor Ort

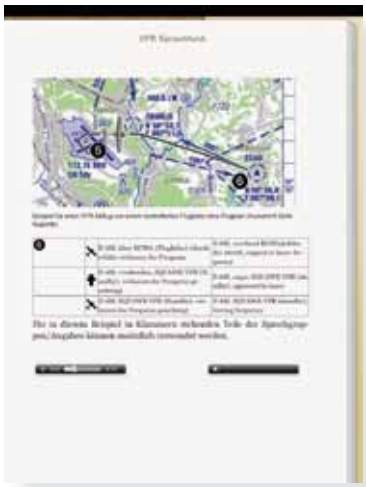
Die AOPA-Germany, neben dem DAeC seit mehr als zwei Jahrzehnten ideeller Träger der AERO, wird sich gemeinsam mit der AOPA-Switzerland, der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) in der Halle A4 an altbekannter Stelle präsentieren.

Gastkarten für AOPA-Mitglieder

Auch in diesem Jahr verfügt die AOPA-Germany über ein kleines Kontingent an Gastkarten, die wir gerne an unsere Mitglieder zum Preis von 10 EUR (zzgl. Versandkosten) weitergeben möchten. Allerdings nur so lange der Vorrat reicht. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach.

„VFR Sprechfunk“ für das iPad

iBook jetzt erhältlich



Praxisbeispiel mit Audio-Datei

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlicht eine elektronische Version des Lehrbuches „VFR Sprechfunk“ für das iPad. Damit ist der gesamte Wissensstoff, der in den Prüfungen für die Sprechfunkzeugnisse BZF I und II abgefragt werden kann, auch als „iBook“ verfügbar. Unterschiedliche Animationen tragen zur anschaulichen Vermittlung der Lerninhalte bei.

Das iBook enthält neben den knapp hundert farbigen und teils dreidimensionalen Grafiken der Printversion zusätzlich verschiedene Animationen. Der Funkverkehr eines kompletten An- und Abflugs kann auf Deutsch und Englisch angehört werden, die Position des Flugzeugs ist dabei jeweils auf der entsprechenden Flugplatz- oder Sichtanflugkarte dargestellt. Weitere Funkbeispiele und eine ATIS-Ansage sind zusätzlich aufgesprochen. Des Weiteren verdeutlichen verschiedene Filme den Umgang mit dem Höhenmesser und dem Mode-S Transponder, sowie Ausweichregeln und die Anzeige des Precision Approach Path Indicator.

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

„VFR Sprechfunk“ behandelt umfassend theoretische Grundlagen, etwa die Organisationen und Behörden der Luftfahrt, Dienste der Flugsicherung und anderer Organisationen oder rechtliche Vorschriften des Flugfunks. Darüber hinaus ist der komplette Fragenkatalog des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Lösungen aufgeführt. Ein ausführliches Kapitel ist außerdem den Sprechfunkverfahren gewidmet. Ein umfangreiches Glossar auf Deutsch und Englisch sowie ein Abkürzungsverzeichnis runden den Band ab. Das iBook „VFR Sprechfunk“ steht seit Ende Januar im Apple Store zum Download zur Verfügung.

Anzeige

Jetzt testen: 3 Hefte für nur € 9,60 plus Zugabe

fliegermagazin

Kienzle ALPHA Armbanduhr
Diese Uhr mit Datumsanzeige paart das schöne alte Kienzle-Design mit neuer Technik. Sie hat ein Präzisionsquarzwerk und ist bis 1 ATM wasserdicht. Das Gehäuse hat einen Durchmesser von 40 mm und ist nur 6 mm flach. Das Armband ist schwarz in Kroko-Optik gehalten.

GRATIS zum ABO!

Sie sparen 35%

Wer fliegen will, muss lesen!
Laden Sie sich die gewünschte Ausgabe vom ***fliegermagazin*** ganz einfach auf Ihr iPad: Ab sofort gibt es das ***fliegermagazin*** auch als digitalisierte Ausgabe im App Store von iTunes. So haben Sie immer die wichtigsten Infos rund ums Fliegen dabei, für nur € 3,99.

Bestellen Sie hier: Tel. 01805/ 025 502 06 * - abo@fliegermagazin.de - www.fliegermagazin.de
* 0,14 € /Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 € /Min. aus dem Mobilfunk

JAHR TOP SPECIAL VERLAG

fliegermagazin erscheint im:
JAHR TOP SPECIAL Verlag GmbH & Co. KG
Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

Implementierung der europäischen Tauglichkeitsvorschriften für Piloten

Nach Ablauf der von Deutschland in Anspruch genommenen „horizontal optout period“ werden am 08.04.2013 die Vorschriften EU 216/2008, EU 1178/2011, EU 290/2012 zur Tauglichkeitsuntersuchung von Piloten in Deutschland verbindlich in Kraft gesetzt.

Im Rahmen dieser Umsetzung wird die Verantwortung für wesentliche Aspekte der Tauglichkeitsentscheidung für Verkehrspiloten (Klasse I) von den flugmedizinischen Sachverständigen (AME) und den flugmedizinischen Zentren (AeMC) in das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig als Aufsicht führende Behörde verlagert, obwohl dort weder die personellen Voraussetzungen noch die technischen Möglichkeiten für die Bewältigung dieser Aufgabe gegeben sind. Zusätzlich ist seitens des LBA vorgesehen, auch die Tauglichkeitsentscheidungen für Privatpiloten (Klasse II) nach Braunschweig zu verlagern.

Ein über Jahre in Deutschland funktionierendes, effektives und flexibles System der Tauglichkeitsuntersuchungen für Piloten durch flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren wird zugunsten eines zentralistisch organisierten Verfahrens verlassen, dessen kostspielige Auswirkungen die deutsche Luftfahrt schon in den Anfangsjahren der derzeit noch gültigen Tauglichkeitsvorschriften nach (JAR-FCL3) erfahren musste.

Die damals gemachten negativen Erfahrungen mit einem durch das LBA zentralistisch geregelten und ineffektiven Tauglichkeitsverfahren führten nach massiven Protesten von Piloten, Luftfahrtunternehmen und Flugmedizinern zur Veränderung des Verfahrens hin zu einer effektiven, dezentralen und auf der fachlichen Kompetenz der AME und AeMC basierenden Verfahrensweise, die sich bis heute hinsichtlich Verfahrensqualität und -geschwindigkeit bewährt hat und von allen Beteiligten positiv bewertet wird. Eine weitgehende Erhaltung dieses Systems wäre nach Auffassung des Deutschen Fliegerarztverbandes (DFV) und namhafter Flugmediziner auch im Rahmen der neuen EU-Verordnungen möglich gewesen.

Der ursprüngliche Stichtag der Einführung der EU-FCL war bereits der 08.04.2012 gewesen. Den Verantwortlichen im Verkehrsministerium und im LBA stand per „horizontal opt-out“ Regelung somit ein zusätzliches Jahr zur Organisation und Vorbereitung zur Verfügung, welches nicht genutzt wurde.

Sie wurden seit Anfang 2011 wiederholt vom DFV auf die Notwendigkeit der zeitgerechten Einführung eines in der EU-Regelung geforderten geeigneten EDV-Verfahrens zur Übermittlung der Pilotendaten hingewiesen.

Ein geeignetes Übertragungsverfahren wird nach Aussage des LBA auch zum 08.04.2013 in Deutschland nicht zur Verfügung stehen.

Diese Aussage ist für den DFV nicht nachvollziehbar. Die Datenübermittlung ist in 15 europäischen Staaten mit dem System EMPIC bereits erfolgreich eingeführt und zwingend erforderlich für das Funktionieren des geplanten zentralistischen Entscheidungssystems. EMPIC ermöglicht dem LBA, den Landesluftfahrtbehörden als auch den AME und AeMC eine dezentrale Mitarbeit an der vom LBA/EASA gewünschten zentralen Luftfahrerdatei. Zudem vermeidet die Nutzung dieser bereits existenten Software die kostspielige Eigenentwicklung einer zweifellos anfangs insuffizienten deutschen Insellösung.

Die deutschen Fliegerärzte fordern daher das LBA nachdrücklich auf, das System EMPIC unverzüglich zu beschaffen und verbindlich einzuführen.

Darüber hinaus werden die fehlenden personellen Kapazitäten im LBA zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen und zusätzlichen Kosten bei den nach dem 08.04.2013 anstehenden Tauglichkeitsentscheidungen führen. Dieses wird sowohl Berufs- als auch Privatpiloten treffen.

Der DFV weist nachdrücklich darauf hin, dass diese Verzögerungen nicht von den untersuchenden Fliegerärzten zu verantworten sind.

Der DFV empfiehlt daher in Übereinstimmung mit dem LBA allen Piloten, deren Medical zeitnah nach dem 08.04.2013 abläuft, die Tauglichkeitsuntersuchung auf ein Datum vor dem 08.04.2013 vorzuziehen.

Vorstand des DFV

Foto: Alexander Raths - Fotolia.com

Besser vor dem 08.04.2013 zum Fliegerarzt, um eventuelle Verzögerungen und zusätzliche Kosten zu vermeiden.

„Full Motion" Cirrus Simulator in Poznan, Polen

Im Osten was Neues?

Ein Fliegerwochenende in Posen

Es ist wirklich was Neues. Denn, soviel ich weiß, nirgendwo im restlichen Europa gibt es einen „Full Motion" Simulator für ein viersitziges einmotoriges Flugzeug. Genauer gesagt für eine Cirrus SR2X mit einem Perspective Glascockpit von Garmin. Nebenbei auch noch ein zertifizierter FNPT II. Da meine Kapitänin ja bekanntlich gern und viel Cirrus SR22 fliegt lag nichts näher, als dieses Gerät mal auszuprobieren. Und nicht nur das. Sondern auch ein regelrechtes Training auf dem Simulator zu absolvieren mit dem Ziel die Sicherheit zu erhöhen und die Handhabung von Funktionen, die man sonst wenig oder gar nicht nutzt, zu üben. Das gilt natürlich hauptsächlich für das CAPS. Das „Cirrus Airframe Parachute System". Kurz, dem Rettungsfallschirm.

Und wo steht der Simulator? In Poznan in Polen. Dem früheren Posen. Im alten Terminal des Flughafens EPPO. Nur ca. 50 Flugminuten (gerechnet mit einer Cirrus SR22) Kurs Ost von Schönhagen entfernt.

Aber nun mal der Reihe nach. Unsere Idee eines Sicherheitstrainings auf dem SR22 Simulator ist nicht neu. Nur einen Zeitpunkt zu finden, bei dem wir beide einmal gemeinsam ein Wochenende Zeit haben und auch der Simulator verfügbar ist, war gar nicht so leicht. Aber letztlich passte alles zusammen und wir sind das Ganze konsequent angegangen. Die Anreise nach Posen hätten wir leicht mit der CityLine bewerkstelligen können. Es gibt täglich Direktflüge von München nach Posen. Aber so einfach und banal wollten wir es uns nicht machen. Abflug Stuttgart und München mit dem Treffpunkt Berlin Hbf. Mit dem Vorortzug nach Trebbin und die restlichen fünf Kilometer mit dem Taxi zum Flugplatz Schönhagen. Da war es schon mal Samstagmittag. Die SR22 stand schon für uns bereit und so sind wir VFR bei bestem Wetter und strahlendem Sonnenschein Richtung Osten gestartet. Flug und Anflug, permanent überwacht durch aktuelle Software von Jeppesen auf unseren iPads, waren problemlos und der höfliche Tower-Controller in Posen hat für uns kurz mal die Bahn gedreht und wir konnten bei leichtem Südwind direkt anfliegen.

Unser Simulatortrainer hat schon auf uns gewartet und wir haben uns erst mal bei Keksen und einem Kaffee entspannt und uns auf die kommenden Stunden vorbereitet. Ich muss schon sagen, das war alles sehr professionell vorbereitet. In einer absolut angenehmen Atmosphäre.

In einem einstündigen Briefing wurden wir auf die Eigenheiten und die Wirkungsweise des CAPS vorbereitet. Wir wurden mit der Funktion vertraut gemacht und haben einige Bilder gesehen, die Cirrus Flugzeuge mit aktiviertem und auch nicht benutztem Rettungssystem gezeigt haben. Es war schon beeindruckend zu sehen, dass die Aktivierung des CAPS, aus einer vertretbaren Höhe von mindestens 500 ft, eine Cirrus aus eigentlich jeder Lage sicher auf den Boden gebracht hat. Mit einer Aufschlaggeschwindigkeit, die für die Insassen ein Überleben ohne große Blessuren so gut wie sicherstellt. War schon beruhigend und unser Vertrauen in das System wuchs und wuchs. Vor einiger Zeit kam übrigens im ZDF Neo Programm eine Reportage über

Fotos: Aero Poznan (3), I. Panzer (2), Julian Nitzsche/pixelio.de (1), MOs810/Wikimedia.de (1)

Fallschirmsysteme. Dort wurde u.a. auch ein Video über eine „ Cirrus am Schirm" gezeigt, die doch recht sanft zu Boden geschwebt ist. Doch das nur nebenbei.

Ja, und dann ging es zur Praxis. Der Simulator hat mich schon an die komplexen Airliner Simulatoren bei CST in Berlin erinnert. Alles nur ein bisschen kleiner, aber immerhin beweglich und mit einem realen, sprich originalem Cirrus Cockpit. Ich durfte als Erster ran und nach einigen Minuten, natürlich mit angelegtem Gurtsystem, habe ich mich wie im richtigen Flugzeug gefühlt und den SIM einfach vergessen. Dazu beigetragen hat auch die gute Graphik mit doch erstaunlich vielen Details.

Aero Poznan betreibt den ersten Cirrus-Simulator in Europa

Vor wem ich wirklich den Hut gezogen habe war der polnische Trainer. Mit seiner sehr ruhigen Art, seinem Wissen und ausgesprochen viel Einfühlungsvermögen hat er mich schrittweise an kritische Situationen herangeführt. Nach zwei Platzrunden zur Eingewöhnung an den Simulator hat er immer wieder kleinere oder größere Fehlfunktionen simuliert und mich so an die Entscheidungsfindung für die Aktivierung des CAPS herangeführt. Das war schon eine sensible Geschichte. Einerseits muss man Situationen erkennen, die zwar unangenehm erscheinen, aber nicht gefährlich sind. Z.B. Falschanzeigen von Instrumenten ohne erkennbare Redundanzen, Fehlen von Fahrt- und Höhenmesser, Ausfall der Static Source, permanentes Vollgas in der Platzrunde, Motorausfall kurz nach dem Abheben in geringer Höhe, starke Turbulenzen und vieles mehr. Aber immer war das Flugzeug, Entschuldigung, der SIM, kontrolliert fliegbar und die Fehlfunktionen sollten ja nicht dazu führen, das CAPS zu aktivieren.

Anders die Situation bei Kontrollverlust. Herbeigeführt entweder durch mögliches Fehlverhalten des Piloten oder durch Ausfall wichtiger Komponenten wie z.B. „Trim run away" oder Motorausfall in Höhen größer 500 ft, bei dem normalerweise eine sofortige Landung auf dem Startflugplatz nicht mehr sinnvoll oder möglich ist. Auch hat er Wert darauf gelegt, in sicherer Höhe, gehen wir mal von mindestens 2000 ft aus, jeden möglichen Versuch zu unternehmen, die Kontrolle über das Flugzeug wieder zu erlangen. Bei Motorausfall z.B. auf Dinge wie Mixture, Tankwahlschalter, Kraftstoffpumpe, bestes Gleiten, etc. zu achten.

Und erst dann, wenn alle machbaren oder zeitkritischen Möglichkeiten ausgeschöpft sind, das CAPS rechtzeitig zu aktivieren und dabei noch auf die VDP, die Maximum Demonstrated Parachute Deployment Speed, zu achten.

Das CAPS ist sozusagen das Ultima Ratio und stellt sogar ein MUSS in der Emergency Checkliste dar. Aussage von Cirrus: Die Versicherungen sehen das übrigens genauso, zahlen für den Schaden bei aktiviertem CAPS. Und können Piloten regresspflichtig machen, wenn sie der Emergency Checkliste nicht folgen und althergebracht einen Landeversuch im Gelände unternehmen. Klingt zumindest erwähnenswert.

Nach eineinhalb Stunden vollem Programm war ich erst richtig in Fahrt und hätte noch lange weitermachen können.

Das Simulatorzentrum wurde im Oktober 2011 erföffnet

Zertifikate für erfolgreiches Training

Das Rathaus von Posen

Aber schließlich war ich ja nicht allein hier und habe meinen Platz gern geräumt um nun Gabi die Kontrolle zu überlassen. Sie hatte ja eineinhalb Stunden aufmerksam auf dem rechten Sitz verbracht und meine CAPS Aktivierungen auf dem schüttelnden und schwankenden Simulator tapfer ertragen. Respekt. Denn wenn es schlecht läuft kann man in diesem Gerät leicht seekrank werden. Aber auch sie hat ca. eine Stunde lang ihr Programm durchgearbeitet und so haben wir das Training zufrieden und um einige Erfahrungen reicher beendet. Ein gründliches Debriefing mit guten Tipps hat die Session abgeschlossen. Schön war's und sicher nicht das letzte Mal.

Die Zeit und der Abend waren schon sehr weit fortgeschritten und so haben wir den Besuch der sehenswerten Altstadt auf den nächsten Vormittag verschoben: Posen. Die fünftgrößte Stadt Polens ist ein Zentrum von Industrie, Handel und Forschung und gehört zu den kulturellen Mittelpunkten des Landes. Die Universitätsstadt ist zudem größter Verkehrsknotenpunkt zwischen Berlin und Warschau. Posen ist ein Kandidat für die Kulturhauptstadt Europas 2016. Sehenswert ist die Altstadt mit dem Alten Rathaus und dem Alten Markt sowie die Kathedrale, die sich auf der Dominsel befindet. Sie ist den Heiligen Peter und Paul geweiht. Herausragend ist das Nationalmuseum. Im Zentrum der Stadt befindet sich das Stary Browar, ein 2003 eröffnetes Kultur- und Geschäftszentrum, das im Gebäude einer ehemaligen Brauerei eingerichtet wurde.

Eines der markanten neueren Bauwerke ist das ehemalige kaiserliche Residenzschloss. Es wurde nach 1945 als Rathaus benutzt; es ist heute das Kulturzentrum „Zamek".

Altstadt und Königsschloss

Sonntagmittag. Unser Besichtigungsprogramm ist durch. Aber: Es herrscht dichter Nebel und wir wollen doch zurück nach Schönhagen. Was also tun? Erst mal zum Flughafen, vorsorglich einen Y-Flugplan nach Schönhagen aufgeben, denn dort ist wunderschönes Wetter, und auf den Moment warten bis wir starten können. Hoffentlich. Denn das METAR zeigt 200 m RVR und OVC 100 ft. Das TAF ist nicht viel besser. Aber in Posen gibt es noch ein traditionelles AIS-Büro und eine, man höre und staune, persönliche Wetterberatung. Um es kurz zu machen. Der „Frosch" hat mir Mut gemacht. Und er hatte Recht. Es gab einen (ganz) kurzen Moment mit Wetterbedingungen, die geradeso mal für meine CAT I Berechtigung reichen.

Also nichts wie raus und nach 1000 ft sind wir in der Sonne und genießen den Flug nach Westen über ausgedehnte Nebelfelder. In Schönhagen ist CAVOK, wir treffen noch Karen, eine liebe Fliegerfreundin aus Flensburg, mit ihrer funkelnagelneuen Aquila, fahren per Taxi und Zug nach Berlin und dann hoffen wir, dass die Flieger in Tegel nach München und Stuttgart noch warten. Hat alles geklappt und auf meinem Sitz bin ich mit vielen Erinnerungen doch recht schnell eingeschlafen. Wie immer, wenn ich nicht im Cockpit bin.

Wir hatten ein sehr schönes, erlebnis- und erfolgreiches Wochenende in Posen, haben viel gelernt, die Gastfreundschaft genossen und eine sehr schöne historische Stadt erkundet. Den Simulator und die Kompetenz der Trainer kann ich nur empfehlen. Soviel ich weiß gibt es für AOPA-Mitglieder einen kleinen Discount. Rufen sie doch mal an. Es lohnt sich.

Ingolf Panzer

Aero Poznan
Poznan Ławica International Airport
General Aviation Terminal
Bukowska 285, 60-189 Poznan
Polen

Tel: +48 61 847 47 73
E-Mail: office@poznan.aero
Web: www.poznan.aero

Rückflug nach Schönhagen mit der „echten" Cirrus

IAOPA Europe eNews

2013 – year of threats and opportunities

2013 will be a make-or-break year for general aviation in Europe, with the industry's future prosperity likely to be ordained by decisions made in the next 12 months. IAOPA Senior Vice President Martin Robinson has set out the issues that need to be tackled during a year of upheaval in which the European Aviation Safety Agency will see a change of leadership, and hopefully of attitude to a general aviation industry that is battling an unprecedented recession while struggling to cope with costly, unnecessary and badly-written new regulations.

Patrick Goudou retires in July after ten years as Director General of EASA, a period which has been characterised by inflexible bureaucratic diktat, deafness to industry and GA market contraction. His departure coincides with the EASA's Management Board's deadline for EASA to produce a set of internal guidelines designed to restore some common sense to rulemaking – something that should have been done before the first rule was written a decade ago. Will change at the top make a difference? Under Goudou, EASA has shrugged off every criticism, whether from the European Commission, the Parliament, the aviation industry or its own Management Board, and has justified every new imposition by referring to the Basic Regulation, the EC's framework document which it takes as its bible. For that reason, Martin says, amendment of the Basic Regulation is vital if any of our goals are to be achieved – and the only chance we have for amendment falls early in 2013.

New opportunities are opening up, too – the European Parliament has gained more powers over the Commission, and IAOPA will be putting ever more effort into lobbying the Parliament in 2013. MEPs are keen to understand why Europe, with a larger population than America, has a general aviation industry that is a fraction of the size of America's, turns over €30 billion compared with America's $103 billion and employs one quarter as many people. They can see that comparative regulation is the root of the problem, and that change has got to come.

Focus on Brussels in 2013

IAOPA's Brussels lobbyist Lutz Dommel is planning an active year, focusing both on individual issues and general support for GA. One of the most pressing issues at stake in the legislative process between the European Commission and the Parliament is the new rules for non-commercial complex aircraft – that is, aircraft with more than one turboprop engine or at least one turbo-jet engine – which is being discussed intensively and in which IAOPA has taken the lead.

Lutz says: "The current draft of EASA and Commission foresees the introduction of performance requirements similar to or beyond those for commercial air transport. This would affect around 900 of the 1400 airfields in Europe, for which the runway lengths would not be sufficient any more and non-commercial operations with aircraft like the King Air would have come to an end. This represents a severe threat for Europe's GA infrastructure as those operations provide for a substantial part of the income of many airfields across Europe. Members of European Parliament who have been informed about the forthcoming regulation now understand the effect of such over-regulation, going beyond ICAO requirements, and plan to examine and reject the proposal of EASA and Commission if necessary."

AOPA-NL fights Eindhoven infringements

AOPA-Netherlands is participating in an infringement-reduction exercise in the Eindhoven area, near the Belgian border, and is asking European pilots to increase their awareness of controlled airspace around the airport because about half of all infringements are by foreign-registered aircraft. Eindhoven Airport (EHEH) is used by airlines and state aircraft, but only local general aviation aircraft have access to the airport. Eindhoven has a Class C CTR up to 1500 feet and a Class D SRZ from 1500 feet to FL 65.This SRZ will be converted to a TMA in 2013. The SRZ is not on the actual VFR charts.

In the infringements reduction programme in which AOPA-Netherlands is participating, AOPA analyses the 'hot spots' and tries to reshape the outline of controlled airspace for more convenient navigation, while keeping as much open airspace as possible. AOPA is also educating pilots as to where the hot spots are, and since about 50% of infringements are by aircraft from other than Dutch registration, it has asked IAOPA Europe to make known the whereabouts of the Eindhoven hotspots.

A PDF of the relevant charts can be downloaded from the AOPA Netherlands website. Click here then click on: Artikel hotspot Eindhoven – WG AI – v1 0. The PDF also carries a chart of the design of the new Eindhoven TMA, which becomes effective in April 2013 and will be depicted on the VFR Chart for 2013.

Termine 2013

Februar

16.02.2013
AOPA-Seminar „FliteDeck“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

16.02.2013
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

16. - 17.02.2013
Fly-In der Skiflieger
in Isny
Info: www.lsg-isny.de

März

04. - 05.03.2013
AOPA-HPL-Seminar
bei der Luftwaffe in Königsbrück
Info: www.aopa.de

16. - 17.03.2013
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

16. - 17.03.2013
OUV-Wintertagung
im Technikmuseum Speyer
Info: www.ouv.de

23.03.2013
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

April

17. - 21.04.2013
AOPA-Trainingscamp
in Fritzlar (ETHF)
Info: www.aopa.de

24. - 27.04.2013
AERO 2013
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

Mai

01.05.2013
Tag der offenen Tür / Fly-In
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

09. - 12.05.2013
AOPA-Fly-Out
nach Mali Lošinj (LDLO)
Info: www.aopa.de

30.05. - 02.06.2013
AOPA-Seeflugtraining
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

Juni

05. - 09.06.2013
22. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

14. - 16.06.2013
Klassikwelt Bodensee
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.klassikwelt-bodensee.de

21. - 23.06.2013
30. PA-18/J3C-Treffen
in Schmidgaden (EDPQ)
Info: www.aeroclub-schmidgaden.de

Juli

06. - 07.07.2013
Airshow 2013
in Coburg (EDQC)
Info: www.edqc.de

August

03. - 10.08.2013
35. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

23. - 25.08.2013
TANNKOSH 2013
in Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.com

24. - 25.08.2013
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

06. - 08.09.2013
Oldtimer Fliegertreffen
auf der Hahnweide
Info: www.oldtimer-hahnweide.de

25. - 29.09.2013
23. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2013 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **16.02.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **04.05.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **14.09.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **09.11.2013,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter der Telefonnummer 07154-21654 oder per eMail an gs@aopajur.de anmelden.

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop

AOPA-Schlüsselanhänger
12,7 x 2,5 cm, Marineblau mit Goldstickerei
Vorderseite AOPA-Schwinge
Rückseite Schriftzug „AIR CREW“ € 9,50

AOPA-Aufnäher
Oval 11 x 7 cm
Marineblau mit Goldstickerei € 8,50

AOPA-Schwinge
9,5 cm
Marineblau mit Goldstickerei € 6,50

AOPA-Tasse
AOPA-Tasse in Marineblau
mit goldenem Aufdruck € 5,00

AOPA-Pin
12 mm vergoldet
inkl. Geschenketui € 5,00

AOPA-Cap
100% Baumwolle
mit Metallschließe
Marineblau ~~€ 10,00~~ € 5,00

AOPA-Warnweste
mit Aufdruck „AOPA AIR-CREW“
auf Vorder- und Rückseite
leuchtendes Gelb, Einheitsgröße € 7,50

NEU

„Fliegen in den USA“
von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
9. Auflage, 2012, 400 Seiten € 27,50

AirShampoo-Landegutscheinhefte **NEU**
Ausgabe Nord&Süd
5 EUR Rabatt für AOPA-Mitglieder
auf den regulären Verkaufspreis
~~€ 79,90~~ € 74,90

Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name	AOPA-ID
Straße	
PLZ	Ort
Land	
eMail (für PayPal)	

Zahlungsart für AOPA-Mitglieder

- ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung
- ☐ auf Rechnung
- ☐ PayPal (unbedingt eMail-Adresse angeben)

Zahlungsart für Nichtmitglieder

- ☐ Vorkasse (bitte AOPA-Rechnung abwarten)
- ☐ PayPal (unbedingt eMail-Adresse angeben)

Bestellung

	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Cap		€ 5,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Buch: Fliegen in den USA		€ 27,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 74,90	
		Summe (zzgl. Versandkosten)	

Die Lieferung des Buchs „Fliegen in den USA“ erfolgt versandkostenfrei. Die Versandkosten für die Produkte „Landegutscheinhefte“, „AOPA-Cap“ und „AOPA-Tasse“ betragen innerhalb Deutschlands € 7,00, für alle anderen Artikel € 2,50, sofern unter 1000 g Versandgewicht. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum	Unterschrift

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

Email: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger
Sibylle Glässing-Deiss

Gestaltung

Kathrin Diederich

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.

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 6172 598-300
Telefax: +49 6172 598-400
Email: info@mediatur.de
Internet: www.mediatur.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2013
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
4. Quartal 2012 IVW geprüft

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL(A) ☐ GPL ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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. Die Kündigungsfrist von drei Monaten schriftlich zum Jahresende wird anerkannt.

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

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung - Hiermit ermächtige ich die AOPA-Germany widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

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

SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
Hrs.aopa.de

HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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

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

HRS
Das Hotelportal