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

AOPA LETTER

Ausgabe 02/2013 | April - Mai 2013 | Heftpreis 2,80 Euro

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

2/2013
April/Mai

EASA-FCL tritt in Kraft:

Was ändert sich jetzt, wo gibt es noch Probleme?

Besuchen Sie uns auf der AERO in Halle A4, Stand 101

Stärker vertreten!

Berufspiloten über 60 im Single Cockpit?

Fragen zur Einführung von 8.33 kHz Radios

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: Vorflugkontrolle

Erfolgreiches HPL-Seminar in Königsbrück

Besser informiert!

AVGAS-Quelle beim polnischen Nachbarn

BFU-Zwischenbericht zur Kollision in der Wetterau

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

EASA-FCL kommt zum April 2013, wo klemmt´s denn noch?

Der 8. April 2013 ist nach der Verschiebung des Einführungstermins in Deutschland um ein Jahr der Stichtag für das Inkrafttreten der Vorschriften von EASA-FCL gemäß der EU-Verordnung 1178/2011.

Was ändert sich, wo klemmt´s denn noch?

Für all diejenigen, die bereits nach JAR-Standards ausgestellte Lizenzen und Berechtigungen besitzen, ändert sich fast gar nichts. Für die Besitzer nationaler Lizenzen, für viele Flugschulen und auch die lizenzausstellenden Behörden wird sich jedoch einiges ändern:

Gerade wurden mehrere Fragen zum PPL-N Erwerb an uns herangetragen, nachdem es hier missverständliche Meldungen der Regierungspräsidien und Luftämter gab. Wer zur PPL-N Ausbildung bis zum Stichtag am 8. April 2013 angemeldet worden ist, muss seine Ausbildung bis zum August 2013 abgeschlossen haben, um dann den LAPL beantragen zu können. Die Voraussetzungen zur Umschreibung fallen danach weg, denn im August 2013 wird die deutsche LuftPersV außer Kraft gesetzt.

Während die Inhaber des PPL-N sich darüber freuen, dass sie mit minimalem Aufwand einen LAPL mit weitreichenderen Privilegien erhalten können, sind die Inhaber eines ICAO-PPL zum Teil sehr ungehalten. Denn ohne absolvierte CVFR-Prüfung bekommen sie den LAPL, der es ihnen nicht mehr erlaubt, außerhalb eines EASA-Mitgliedsstaates zu fliegen oder mit mehr als vier Personen an Bord. Einige der ICAO-PPL-Inhaber haben uns gegenüber bereits angekündigt gegen diesen Privilegienverlust den Klageweg bestreiten zu wollen. Sie erwägen auch eine Klage? Melden Sie sich bitte bei uns, wir stellen gerne den Kontakt unter Ihnen her und beraten Sie.

Auch ist noch nicht klar, welche Anforderungen die Flugschulen erfüllen müssen, die bislang Registered Facilities (RF) waren und jetzt als Authorised Training Organisations (ATO) eine Ausbildung anbieten wollen, die über den PPL hinausgeht. Die IAOPA und Europe Airsports sind von der EASA eingeladen worden, um das hierzu noch fehlende sog. „Guidance Material" zu entwickeln.

Auch die lizenzführenden Behörden wissen derzeit noch nicht wirklich verbindlich, welche Anforderungen an sie gestellt werden, da die Authority Requirements noch nicht veröffentlicht sind. Auch haben wir den Eindruck, dass man sich mancherorts noch nicht wirklich intensiv mit dem neuen Regelwerk auseinandergesetzt hat und noch nicht vollständig realisiert, dass man als Regierungspräsidium oder Luftamt demnächst in den eigenen Amtsstuben von der EASA auditiert wird, und zwar "in English please!"

Der LBA-Chefmediziner Dr. Kirklies hat vor kurzem einen Aufschrei unter den deutschen Flugmedizinern verursacht, als er erklärt hat, zukünftig von den Flugmedizinern grundsätzlich die Übersendung aller medizinischen Daten der von ihnen untersuchten Piloten zu verlangen. Allerdings steht dies im Widerspruch zur Vorschrift MED.025, die die Übersendung der vollständigen Akte nur im Bedarfsfall vorsieht, und auch im Widerspruch zu den im deutschen Grundgesetz verankerten Datenschutzbestimmungen.

Dr. Kirklies hatte schon bei der Einführung von JAR-FCL einen übersteigerten Datenappetit bewiesen. Er wurde damals allerdings deutlich eingebremst, wir denken das wird auch diesmal wieder so geschehen.

Eine Umstellung wird es auch für Luftsportvereine geben, die bislang gegen Bezahlung Rundflüge zu Vereinsfesten durchgeführt haben. Da PPL-Inhaber gemäß EASA FCL.205.A nicht gegen Vergütung tätig sein dürfen, werden Vereine zukünftig nur noch mit CPL-Inhabern und Fluglehrern im Rahmen einer speziellen Genehmigung diese Flüge gegen Entgelt „von A nach A" anbieten dürfen. Die Details, wie diese Genehmigungen zu beantragen sind, werden aktuell noch entwickelt.

Sie haben Probleme mit den Behörden oder noch offene Fragen? Dann wenden Sie sich doch bitte an unsere Geschäftsstelle.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Termin vormerken: JHV der AOPA-Germany am 7. September 2013	5
Luftfahrtschutzbrief in der Kasko-Versicherung	6

Stärker vertreten!

AERO fliegt auf hohem Niveau	8
Berufspiloten über 60 Jahre – Dürfen sie im Single Cockpit weiterfliegen?	9
Leider noch immer keine Klarheit bei Mandatory SIDs für 100er und 200er Cessnas	10
Haushaltskrise der USA trifft auch FAA hart	10
EASA: Was wird aus dem vereinfachten IFR und den Third Country Licenses?	11
IAOPA- und AOPA-USA-Präsident Craig Fuller tritt zurück	11
Fragen zur Einführung von 8.33 kHz Radios	12
128. IAOPA Regional-Meeting auf Malta	12

Fliegerisch fit!

22. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.06.2013	13
35. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 03. bis 10.08.2013	14
AOPA Safety Letter: Vorflugkontrolle	*15*
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23
AOPA – Sicherheit – Trainingscamps	24
HPL-Seminar in Königsbrück	26

Besser informiert!

Warter Aviation – Avgas-Quelle beim Nachbarn	28
Kollision zweier Flugzeuge in der Wetterau, BFU-Zwischenbericht	30
Zwei Frauen, zwei Männer: Viermal [flugsucht]	30
Flugplatz Spa in Belgien in Not: Online-Petition für den Erhalt	31
Jeppesen Mobile Flite Deck VFR	32
Diamond Aircraft stoppt D-Jet Entwicklung	32

Rubriken

Editorial	3
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Pilatus Aircraft Ltd. (PC-12)

Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft
Heinz Conzelmann

30-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Steen
Bruno Rixen
Heiner Halberstadt
Richard C. Scheerer
Horst Kozljanic
Richard Böser
Andre Bade

25-jährige Mitgliedschaft
Dr. Gerhard J. Steiger
Edgar Pammer
Robert Bauer jr.
Prof. Dr. H Landgraf
Martin Mayer
Frank W. Uhlig
Bodo Müller
Hans-Detleff Schulz
Dr. Joachim Röhr
Johannes Oberreuter
Gerhard Tschischke
Willi Lauck
Dirk Gebhardt
Prof. Dr. Kai Mertins
Dr. Gerold Kotmann
Andreas Brombacher
Gerhard Patrick Hill
Horst-Dieter Kronenberg
Klaus-Jochen Hahn
Hans-Martin Schempp
Helmut Müller

TERMIN VORMERKEN!

Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany

Datum: Samstag, 7. September 2013
Uhrzeit: 10:30 Uhr
Ort: Flugplatz Egelsbach

Einladung und Tagesordnungspunkte werden im AOPA-Letter 03/13 veröffentlicht.

Anzeige

Luftfahrtschutzbrief in der Kasko-Versicherung

AOPA-Mitglieder können noch entspannter fliegen

Wohl fast jeder Autofahrer hat ihn: den Kraftfahrzeugschutzbrief. Entweder als Bestandteil seiner KFZ-Versicherung oder als eigenständiges Leistungspaket zum Beispiel über einen Automobilclub. Aber auch in anderen Lebensbereichen finden die Assistanceleistungen – so werden Leistungen aus Schutzbriefen auch genannt – in der Bevölkerung mehr und mehr Zuspruch.
Einer aktuellen Studie zufolge hat sich die Bedeutung von Assistanceleistungen aus Kundensicht auf hohem Niveau eingependelt. So gaben 83 Prozent der Befragten an, dass Assistanceleistungen in der Form eines Produktzusatznutzens „sehr wichtig" oder „wichtig" sind.
So findet man entsprechende Leistungsangebote, neben dem oben bereits angesprochenen Bereich der Kraftfahrzeuge, in folgenden Bereichen des täglichen Lebens:

- Gesundheitsassistance
- Wohnassistance
- Seniorenassistance
- Assistance in Rechtsstreitigkeiten
- Familienassistance
- Reiseassistance

In der General Aviation (GA), gibt es nach der Recherche des Autors kaum Anbieter von Assistanceleistungen. Und das, obwohl der Bedarf bei mehreren Millionen Flugbewegungen im Jahr in Deutschland vorhanden ist!

AOPA-Mitglieder können die Vorteile von Assistance-Leistungen nutzen

Im Rahmen des in der Luftfahrtkasko enthaltenen Luftfahrtschutzbriefes sind bei der AachenMünchener Versicherung AG privat genutzte, in Deutschland stationierte Flugzeuge (mit einer MTOM von bis zu 2,7 t), Segelflugzeuge, Motorsegler und aerodynamischgesteuerte Ultraleichtflugzeuge versicherbar.
Versicherungsschutz besteht – abgestimmt auf die Bedürfnisse in der General Aviation – bei Schadensfällen auf Flügen in Deutschland, Europa im geographischen Sinne, sowie auf den Kanarischen Inseln, den Azoren, Madeira, Malta und Zypern.

Welche Assistance-Leistungen umfasst der Luftfahrtschutzbrief?

Im Folgenden werden die Leistungen stichwortartig aufgeführt, um Ihnen einen ersten Überblick zu geben.
Weitergehende Informationen gibt Ihnen gerne Ihr persönlicher Ansprechpartner, Herr Henri Hirts, dessen Kontaktdaten am Ende dieses Artikels angegeben sind.

Pannen- und Unfallhilfe am Schadenort

Erstattung der für die Wiederherstellung der Flugbereitschaft entstehenden Kosten bis zu 100 EUR.

Transport des Flugzeuges nach Panne oder Unfall

Kosten für den Überlandtransport des versicherten Flugzeuges einschließlich Gepäck der Insassen bis zu einem Höchstbetrag von 1.500 EUR.

Mietwagen bei Luftfahrzeugausfall

Nach einer Panne oder einem Unfall organisiert der Versicherer die Anmietung eines Fahrzeuges und erstattet hierfür entstehende Kosten bis max. 50 EUR je Tag (inkl. Fahrzeugversicherung, Diebstahlschutz, Zustellkosten etc.).

Weiter- oder Rückfahrt bei Flugzeugausfall

In bestimmten Fällen erfolgt eine Kostenübernahme bis zur Höhe der Bahnkosten 2. Klasse einschließlich Zuschlägen. Bei größerer Entfernung kann eine Bahnfahrt 1. Klasse mit Schlaf- bzw. Liegewagen oder ein Flug (Economy Klasse) gewählt werden.

Übernachtung bei Luftfahrzeugausfall

Nach einer Panne oder Unfall bis zu einem Höchstbetrag von 50 EUR inkl. Frühstück je Übernachtung und Person. Weiterer Service: Auf Anfrage informiert der Versicherer über Übernachtungsmöglichkeiten in der Umgebung.

Ersatzteilversand

Kostenübernahme bis zu 150 EUR.

Flugzeugunterstellung nach Flugzeugausfall

Übernahme der Kosten bis zu 50 EUR pro Tag, maximal zwei Wochen.

Passagiertransport nach Pilotenausfall

Der Versicherer organisiert die Rückführung der Insassen vom Schadenort zum Hauptwohnsitz und übernimmt die hierfür anfallenden Kosten.

Ersatzschlüsselversand

Erstattung der Versandkosten bis maximal 150 EUR.

Arzneimittelversand im Ausland

Der Versicherer organisiert nach Abstimmung mit dem Hausarzt den Versand und übernimmt die Kosten hierfür (inkl. Abholungs- bzw. Verzollungskosten).

Vermittlung ärztlicher Betreuung

Benötigt einer der Insassen im Ausland ärztliche Betreuung, organisiert der Versicherer den Kontakt zum Hausarzt und übernimmt die Kosten für die Kontaktherstellung.

Krankenrücktransport

Der Versicherer sorgt für die Durchführung des Rücktransportes und übernimmt hierfür die Kosten, wenn der Versicherungsnehmer oder ein Insasse infolge Erkrankung zum Hauptwohnsitz zurücktransportiert werden muss.

Krankenbesuche

Bei Krankenhausaufenthalten von mehr als zwei Wochen Übernahme von Fahrt- und Übernachtungskosten einer nahestehenden Person bis zu 500 EUR.

Rückholung von Kindern

Der Versicherer organisiert Abholung und Rückfahrt einer Begleitperson und übernimmt bestimmte Kosten.

Rückholung von Haustieren

Der Versicherer vermittelt und bezahlt den Heimtransport des Haustieres. Falls nach dem Heimtransport eine Weiterversorgung des Haustieres immer noch nicht möglich ist, vermittelt der Versicherer eine anderweitige Unterbringung und Versorgung.

Ersatz von Reisedokumenten

Beschaffung der für die Reise notwendigen Ersatzdokumente und Erstattung der entstehenden Gebühren.

Ersatz von Zahlungsmitteln

Bei Verlust von Zahlungsmitteln im Ausland stellt der Versicherer den Kontakt zur Hausbank her. Falls dies nicht möglich ist, gewährt der Versicherer je Schadenfall ein Darlehen von 1.500 EUR.

Strafverfolgung im Ausland

Der Versicherer gibt einen Vorschuss bis zu 500 EUR zu Gerichts-, Anwalts- und Dolmetscherkosten, wenn der Versicherungsnehmer, ein oder mehrere Insassen inhaftiert wurde(n) oder Haft angedroht wird. Der Vorschuss zu einer von Behörden verhängten Strafkaution beträgt max. 2.500 EUR.

Allgemeine Serviceleistungen

Benennung und Vermittlung von Dolmetschern, Rechtsanwälten, Sachverständigen usw. Beratung im Aufenthaltsland für das richtige Verhalten gegenüber Behörden.

Besondere Notfälle

In besonderen Notlagen – die nicht in den vorbenannten Punkten bereits geregelt sind – veranlasst der Versicherer Hilfe. Hierfür werden Kosten bis zu 250 EUR übernommen.

Falschbetankung

Bei einer Panne wegen Falschbetankung Kostenübernahme bis zu 150 EUR.

Dieses sinnvolle Bündel an Leistungen lässt Sie sicherlich beruhigter fliegen. Denn es tut gut zu wissen, im Fall der Fälle auf kompetente Hilfe vertrauen zu können.

Bogdan Dudzinski

Ihr persönlicher Ansprechpartner bei Fragen hierzu und für ein individuelles Angebot zur Luftfahrthaftpflicht-, Luftfahrtkasko- und Luftfahrtunfall-Versicherung ist:

dvag-aviation.com

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

Anzeigen

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH

Kompetente Aus- und Weiterbildungsliteratur aus dem Hause Schiffmann plus EXAM Trainingssoftware

In unserem Sortiment:

- Der **Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- Die vollständig überarbeitete Fachbuchreihe **„Der Privatflugzeug-Führer“** gegliedert nach EASA-Syllabus.
- Die interaktiven Trainingssoftware-Produkte **GOTO PPL, GOTO PPL-C** und **GOTO UL** zur optimalen Prüfungsvorbereitung.
- Der amtliche **PPL-Fragenkatalog** mit allen relevanten Prüfungsfragen …

… und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de • www.peterssoftware.de

AERO fliegt auf hohem Niveau

21. Auflage mit mehr als 600 Ausstellern

Mit einem attraktiven Programm, mehr Ausstellern und zahlreichen Sonderveranstaltungen geht die AERO vom 24. bis 27. April 2013 in Friedrichshafen in den Steigflug. Präsentiert wird die ganze Palette modernster Segelflug-, Ultraleicht- und Motorflugzeuge sowie Helikopter und Businessjets der Allgemeinen Luftfahrt, dazu die entsprechende Maintenance. Hinzu kommen umfassende Sonderausstellungen wie die Engine Area und die in diesem Jahr als Premiere stattfindende Avionics Avenue. Ein umfangreiches Konferenzprogramm sowie die erstmals veranstaltete AERO-Career als Jobbörse für Luftfahrtberufe machen die internationale Luftfahrtmesse am Bodensee noch attraktiver. Mit mehr als 600 Ausstellern aus 30 Ländern wird die AERO laut Messechef Klaus Wellmann und Projektleiter Roland Bosch wieder auf sehr hohem Niveau stattfinden. „Die AERO ist die führende Messe für die Allgemeine Luftfahrt in Europa", betont Roland Bosch angesichts der großen Zahl an Aussteller-Anmeldungen.

Nach eher durchwachsenen Jahren spüren die Hersteller der Allgemeinen Luftfahrt – also die gesamte zivile Luftfahrt mit Ausnahme von Linien- und Charterverkehr – wieder Wind unter den Flügeln. So stieg in Deutschland im Jahr 2012 die Zahl der zugelassenen einmotorigen Flugzeuge in der Echo-Klasse bis zwei Tonnen leicht an. Auch die Nachfrage größerer Unternehmen nach Business-Flugzeugen – entweder als Turboprop oder Jet – erholt sich nach einer Durststrecke in jüngster Zeit. Spritsparende Ultraleichtflugzeuge und Light Sport Aircraft sind seit Jahren gefragt, ebenso wie die boomenden Gyrocopter. Traditionell sind in diesem Jahr auch die weltweit führenden Hersteller von Segelflugzeugen auf der AERO präsent. Im Rahmen der fünften „e-flight-expo" werden unter dem Motto „electrical, ecological, evolutionary" wieder innovative Luftfahrzeuge mit alternativen Antrieben vorgestellt.

Die AERO hat sich weit über europäische Grenzen hinweg einen Namen gemacht. Ein Zeichen dafür ist die Vielzahl nordamerikanischer Flugzeug-, Triebwerks- oder Avionikhersteller, die am Bodensee ausstellen. US-Firmen stellen 2013 wiederum die größte Zahl unter den internationalen AERO-Teilnehmern, darunter Branchenprimus Cessna mit mehreren Flugzeugen oder Avionik-Hersteller Garmin. Die ein- und zweimotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotor bilden einen Schwerpunkt auf dem Messegelände. Diese seit Jahrzehnten bewährten Maschinen erfordern zum Fliegen eine Privat- oder Berufspilotenlizenz, sie bilden den Großteil der Flotte der Allgemeinen Luftfahrt. Mit Spannung erwartet werden die neuen viersitzigen Einmotorigen von Pipistrel oder Flight Design, die vielleicht bis zur AERO ihren Erstflug absolviert haben.

Die AERO 2013 beginnt am Mittwoch, 24. April und dauert bis Samstag, 27. April 2013. Die Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag von 9 bis 18 Uhr und am Samstag von 9 bis 17 Uhr.

Die AOPA-Germany freut sich mit ihren Mitausstellern IAOPA, AOPA-Switzerland und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen in **Halle A4, Stand 101** auf Ihren Besuch!

Foto: Messe FN

Berufspiloten über 60 Jahre

Dürfen sie im Single Cockpit weiterfliegen?

Gemäß den neuen EASA-Vorschriften FCL.065 dürfen Berufspiloten nur noch bis zum Alter von 60 Jahren als alleinige Luftfahrzeugführer tätig sein. Der §127 der deutschen LuftPersV wird damit ausgehebelt, der diesen Einsatz von Piloten – begrenzt auf den deutschen Luftraum – auch bis zum 65. Lebensjahr erlaubt hat. Allerdings ist es möglich Ausnahmen von EASA-Vorschriften zu erhalten, wenn der EASA nachgewiesen werden kann, dass trotz der Abweichung der vorgeschriebene Sicherheitsstandard nicht reduziert wird. Solch eine Ausnahmeregelung versucht derzeit das deutsche Bundesverkehrsministerium (BMVBS) für die betroffenen Piloten zu erreichen, ein entsprechender Antrag wurde bei der EASA gestellt, der auf die Ergebnisse einer von Münchner Medizinern im Auftrag der ADAC-Luftrettung erstellten wissenschaftlichen Studie aufbaut. Inzwischen hat der Referatsleiter LR24 Schiller beim BMVBS einen Antrag für die Bundesrepublik Deutschland gestellt, von den neuen Altersvorschriften bis zum April 2014 abzuweichen, bis das Problem hoffentlich dauerhaft gelöst ist.

Die EASA wird sich nach Auskunft ihrer leitenden Medizinerin Frau Dr. Ruge in Kürze mit Vertretern der AOPA und der betroffenen Luftfahrtunternehmen treffen, um Lösungen zu finden.

Foto: imageegami - Fotolia.com

Anzeige

Besuchen Sie uns auf der
AERO Friedrichshafen
Halle 3, Stand 401, 24-27 April

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Information, your way

MyJeppesen.com ist Ihre online Lösung im Bereich der Luftfahrt, dort finden Sie Antworten zur Flugplanung, Wetter, Kartenhinweise und Warnungen, eigene Kontoverwaltung, Jeppesen Neuigkeiten, Social Media Aktualisierungen, technische Unterstützung und vieles mehr.

Mit MyJeppesen.com, können Sie ganz einfach Ihre Flugvorbereitung vereinfachen und optimieren, um mehr Zeit damit verbringen zu können, was Ihnen am meisten Spaß bereitet – Fliegen. MyJeppesen.com funktioniert auf allen gängigen Geräten und kann von Ihnen auf Ihre persönlichen Bedürfnisse eingerichtet werden. Das Beste daran ist – **Sie können sich kostenfrei registrieren.**

Besuchen Sie jeppesen.com/myjeppesen5 für weitere Informationen.

Leider noch immer keine Klarheit bei Mandatory SIDs der EASA für die 100er und 200er Cessnas

Die Halter von einmotorigen Cessnas der 100er und 200er Baureihen sind in Deutschland – trotz unserer Bemühungen seit August 2012 von EASA und LBA abschließend Klarheit in der Angelegenheit zu erhalten – leider nach wie vor völlig verunsichert. Cessna hat SIDs, sog. Supplemental Inspection Documents veröffentlicht, nach denen alle Flugzeuge vor Baujahr 1986 zusätzlichen Inspektionen unterzogen werden sollen, um Korrosion vor allem in den Tragflächen ausschließen zu können. Details und auch ein Video zu den SIDs finden Sie hier: **http://bit.ly/YCdRcB**

Die Frage ist: Müssen diese Inspektionen für alle Cessna-Einmotorigen zwingend durchgeführt werden?

In den USA als Heimatland von Cessna ist die Frage schnell beantwortet: Nein, nur bei kommerziellen Flugzeugbetreibern, die privaten Betreiber haben ein Wahlrecht, allerdings letztlich auch die volle Verantwortung für den lufttüchtigen Zustand ihres Flugzeugs.

Die EASA hat sich so geäußert, dass die SIDs von den Betreibern zu beachten sind, ihre Umsetzung wird zwar empfohlen, aber die Einschätzung des Risikos und damit auch die Verantwortung für die Durchführung der Inspektionen liegt letztlich beim Betreiber der Flugzeuge. Genauso setzen offenbar auch die Luftfahrtbehörden, etwa in Großbritannien und Frankreich, die Regelungen um.

Allerdings nicht die Behörden in Deutschland. Am 22. März hat uns das Bundesverkehrsministerium nochmals mitgeteilt, dass man große Bedenken hat, die Entscheidungsverantwortung den privaten Flugzeugbetreibern zu überlassen. Denn in seinem Instandhaltungsprogramm hätte der Halter eines Luftfahrzeugs alle geltenden Wartungsvorgaben umzusetzen. Die Aussage der EASA lediglich zu den Airworthiness Limitations käme somit zu kurz und missachte die Vorgaben der EASA hinsichtlich der Anwendung des Part M.

Auch die derzeit laufende Gesetzgebungsinitiative der EASA, die Halter leichter Flugzeuge (die sog. ELA1-Klasse) zukünftig ihre Instandhaltungsprogramme ggf. selbst genehmigen zu lassen, würde die Verpflichtung die SIDs auszuführen nicht aushebeln.

Die Lage ist also mehr als verworren. Die AOPA hat deshalb die EASA um eine abschließende Klarstellung des Sachverhaltes gebeten. Schlimm wäre es, wenn man die betroffenen ca. 1.000 bis 1.500 Flugzeugbetreiber letztlich dazu anhalten müsste ihre Flugzeuge aus Deutschland nach Frankreich oder Großbritannien umzuflaggen – was inzwischen problemlos möglich ist – um dann mit ihnen wieder in Deutschland und dem Rest der Welt fliegen zu können.

Haushaltskrise der USA trifft auch FAA hart

Die US-Luftfahrtbehörde FAA verkündete am 22. März, dass 149 Kontrolltürme an Regionalflughäfen aus Gründen der Finanzknappheit geschlossen werden müssen. Die 149 betroffenen Tower werden ab dem 7. April zunächst über einen Zeitraum von vier Wochen geschlossen. Florida wird mit 14 Schließungen am stärksten betroffen sein. AOPA-Präsident Craig Fuller zeigt sich extrem enttäuscht, dass die Budgetprobleme vor allem auf dem Rücken der Regionalflughäfen und der Allgemeinen Luftfahrt als deren Hauptnutzer ausgetragen werden. Mit politischen Spielchen muss jetzt Schluss sein, es geht hier vor allem um Fragen der Flugsicherheit. Die Tower wurden von der FAA in Betrieb genommen, um die Sicherheit zu erhöhen, jetzt schließt die gleiche Behörde die Tower, und das soll sich nicht negativ auf die Sicherheit auswirken? Dennoch wird die Allgemeine Luftfahrt trotz der Tower-Schließungen nicht zum Stillstand kommen: Denn die Tower werden zwar geschlossen, nicht aber die Flughäfen. Das Fliegen von Flughäfen ohne Tower ist in den USA gängige Praxis für alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt und der Regionalairlines, so dass der Flugbetrieb vielerorts recht ungestört weitergeführt werden wird.

Auch der Linder Regional Airport in Lakeland, Florida, an dem die Messe Sun 'n Fun stattfindet, ist von den Schließungen betroffen. Sun 'n Fun President John Leenhouts veröffentlichte jedoch, dass Fluglotsen das starke Verkehrsaufkommen während der Veranstaltung vom 8. bis zum 15. April sicherstellen werden. Die AOPA empfiehlt ihren Mitgliedern, die sonst nur von Flugplätzen mit Tower fliegen, sich mit den Hinweisen der AOPA Air Safety Instituts zum Thema "Operations at Nontowered Airports" vertraut zu machen. Sämtliche Kurse des AOPA Air Safety Instituts stehen übrigens allen Interessierten kostenlos im Internet zur Verfügung unter: www.aopa.org/asf.

Foto: AOPA

EASA: Was wird aus dem vereinfachten IFR und den Third Country Licenses?

In der letzten Woche hat uns die EASA mitgeteilt, dass es Fortschritte bei der Entwicklung der vereinfachten Instrumentenflugberechtigung gibt, ein Resultat der Arbeitsgruppe mit dem technischen Namen FCL.008.

Die sog. „Opinion" oder auf Deutsch „Meinung" zum Thema soll in den nächsten Tagen oder Wochen veröffentlicht werden. Vorgesehen ist darin auch ein deutlich vereinfachtes Verfahren zur Umschreibung von IFR-Berechtigungen, die in Drittstaaten ausgestellt worden sind. Wenn das Abstimmungsverfahren zwischen EASA, EU-Kommission und den europäischen Mitgliedsstaaten gut läuft, dann wird FCL.008 zum November 2013 in Kraft treten können und der Flugschulindustrie sicherlich eine neue Branche geben.

Zudem wird zwischen der europäischen EASA und der US-amerikanischen FAA an einem Bilateral Agreement zum Lizenzwesen gearbeitet, das eine vereinfachte wechselseitige Anerkennung von Lizenzen und Ratings auf der PPL-Ebene vorsieht. Auch hier werden in einigen Monaten Resultate erwartet. Die IAOPA begrüßt diese Entwicklungen, hat jedoch erklärt, dass den Betroffenen der Branche die Zeit davonläuft. Denn Piloten, die mit Lizenzen aus Drittstaaten in Europa fliegen wollen, werden nur noch bis zum 8. April 2014 akzeptiert, dann läuft die sog. Opt-Out-Frist aus. Diese Frist ist eindeutig zu knapp, deshalb setzen wir uns auch für eine Verlängerung des Third-Country Opt-Outs bei der EU-Kommission um mindestens ein Jahr ein.

IAOPA und AOPA-USA Präsident Craig Fuller tritt zurück

Nach fünf Jahren im Amt erklärte Craig Fuller, Präsident der IAOPA und der AOPA-USA, seinen Rücktritt. Er wird seine Position verlassen, um sich neuen beruflichen Herausforderungen zu stellen. Die AOPA-USA ist jetzt gefordert einen Nachfolger zu finden, der nicht nur die AOPA-USA in schwierigen Zeiten anführen wird, sondern auch die über 70 IAOPA-Mitgliedsorganisationen weltweit. Bis zur Übergabe an einen Nachfolger wird Craig Fuller weiter im Amt bleiben.

Foto: C. Grothe

Anzeige

Flugvorbereitung einfach gemacht:
Der Visual Flight Guide hilft Ihnen dabei!

DFS Deutsche Flugsicherung

Planen Sie auf einer Karte Ihre Flugroute & stellen mit der Software Ihr persönliches TripKit zusammen!

Weitere Inhalte & Funktionen der elektronischen Version der AIP VFR Deutschland:
– Schnittstelle zum NOTAM-Service der DFS
– Einfache 4-wöchentliche Online-Aktualisierung
– Freie Suchfunktion nach beliebigen Schlagworten
– Drucken aller Inhalte
– Flightlog mit Druckfunktion

Zur AERO neu:
– iPad-Version VFRiManual mit neuen Funktionen

Erhältlich im App Store

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

Fragen zur Einführung von 8.33 kHz Radios

Über die bevorstehende stufenweise Einführung des neuen 8,33 kHz Frequenzrasters für Funkgeräte gemäß der EU-Verordnung 1079/2012 haben wir ausführlich im AOPA-Letter 6/2012 auf den Seiten 13 ff. berichtet.

Jetzt stellen sich Detailfragen:

„Muss ich in einem IFR-zugelassenen Flugzeug im nicht-kommerziellen Einsatz wie bislang von der deutschen Flugsicherungs-Ausrüstungsverordnung (FSAV) vorgeschrieben zwei 8,33 kHz Funkgeräte einbauen, oder reicht unter den neuen europäischen Vorschriften auch eines?"

Diese Frage haben wir der Europäischen Kommission gestellt. Die Antwort von Matthew Baldwin vom 17. Januar 2013 lautet, dass es keine Verpflichtung aus europäischen Zulassungs- oder Betriebsvorschriften für nicht-kommerzielle Flugzeugbetreiber gibt, bei IFR-Flügen ein zweites Funkgerät an Bord zu haben. Allerdings empfiehlt die EU-Kommission, dass immer dann, wenn zwei Funkgeräte vorgeschrieben waren, auch wieder zwei Funkgeräte eingerüstet werden sollten. Die AOPA-Germany hat sich inzwischen an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gewandt, um zu erfahren, ob und wann die deutsche FSAV außer Kraft gesetzt wird.

„Wenn 8.33 kHz COM-Geräte vorgeschrieben sind, was geschieht dann mit den in der AL weit verbreiteten NAV/COM Geräten mit 25 kHz COM-Teil? Müssen die alle ausgebaut werden, auch wenn der NAV-Teil allen Anforderungen entspricht?"

Die von unserem schwedischen IAOPA-Technikspezialisten Dan Akerman vorgeschlagene Lösung liegt darin, den COM-Teil des NAV/COM-Kombigeräts gemäß Artikel 2 Absatz 4 a (i) der EU-Verordnung 1079/2012 als Notfunkgerät für die Frequenz 121,5 MHz zuzulassen. Natürlich ändert das nichts an der Verpflichtung neben dem Notfunkgerät noch ein 8,33 kHz COM-Radio einbauen zu müssen.

128. IAOPA Regional-Meeting auf Malta

Am 23. März trafen sich 30 Vertreter der europäischen AOPAs zum 128. Regional Meeting auf Malta.

Unter der Leitung des Europa-Vorsitzenden Martin Robinson wurde über Themen wie neue EASA- und ICAO-Vorschriften, Language Proficiency, SESAR, Treibstoffverfügbarkeit und Aktivitäten zur Mitgliedergewinnung beraten. Unterstützt wurden die Europäer von Melissa Rudinger und Craig Spence von der AOPA-USA. Seinen ersten Auftritt bei einem Regional Meeting hatte der neue AOPA-Lobbyist in Brüssel Lutz Dommel, der über seine Tätigkeiten auf dem Brüsseler Parkett berichtete.

Die Gastgeber der AOPA-Malta arrangierten auch eine ganze Reihe konstruktiver Treffen von IAOPA-Repräsentanten mit den Verantwortlichen in der Luftfahrtverwaltung von Malta, um die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt auf dieser Insel zu fördern.

Das nächste Regional Meeting der IAOPA-Europa wird am 28. September 2013 in Heidelberg stattfinden.

Foto: AOPA-Malta

AOPA-Veranstaltungsprogramm

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**

In Kooperation mit

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.

Im Rahmen des Trainigscamps können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden. Bei ausreichendem Interesse steht außerdem eine C42 zum UL-Fliegen bereit (nur mit Fluglehrer).

Das AOPA-Trainingscamp kann mit einem Besuch des Seitenwindsimulators in Itzehoe sinnvoll kombiniert und ergänzt werden. Das Xwind-Sim-Training wird allen Teilnehmern während der Zeit des Flugsicherheitstrainings zu besonderen Konditionen angeboten.

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.

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

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

35. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Datum:	**03.08. - 10.08.2013**
Ort:	**Flugplatz Eggenfelden**

AOPA-Mitglieder:	250 €
Nichtmitglieder:	450 €
Fluglehrerstunde:	40 €

Nur beschränkte Charterkapazitäten – bitte möglichst mit dem eigenen Flugzeug teilnehmen!

Ferrypauschale für Charterer:	190 €
zzgl. Fluggebühren	

Anmeldeschluss:	**03.07.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Unterkunft

Unterkünfte sind in und um Eggenfelden ausreichend vorhanden, werden jedoch nicht durch die AOPA organisiert. Die Preise wurden uns wie folgt genannt (ohne Gewähr). Bitte reservieren Sie möglichst frühzeitig direkt unter den angegebenen Telefonnummern.

Hotel Bachmeier
08721 9710-0
EZ 52 EUR, DZ 80 EUR

Pension Alram-Hof
08721 6398
EZ 40 EUR, DZ 62 EUR

Bacchus-Stubn
08721 507472
EZ 42 EUR, DZ 65 EUR

Familie Schmideder
08721 8365
p.P. 19 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen eine Gebühr von 6 EUR/Tag pro Wohnwagen/Zelt gecampt werden. Duschen sind am Campingplatz vorhanden.

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit über 30 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit! Wir freuen uns auf alle „Wiederholungstäter" und viele neue Gesichter.

Kursangebot und Ablauf

THEORIEKURSE

Zu allen Praxiskursen bieten wir vorab theoretische Vorträge an. Diese finden am **Sonntag, den 04.08.2013** statt.

BRIEFING

Jeden Morgen vor Beginn des Flugbetriebs werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

Für alle, die ihre fliegerischen Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen, der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Flughäfen und vieles mehr.

Aufbautraining / Advanced (ADV)

Hier üben Sie zum Beispiel das Fliegen „unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches und vieles mehr. Außerdem steht ein umfassendes CVFR-Refreshertraining auf dem Programm.

Alpeneinweisung (ALP)

Erfahrene Fluglehrer zeigen Ihnen nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind dabei nicht nur obligatorisch, sondern ein besonderes Highlight.

Emergency Procedure Training (EPT)

Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

IFR-Check

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

Nachtflug (NGT)

An einem Abend mit passendem Wetter führen wir den traditionellen Nachtflug durch. Die Strecken und Modalitäten werden jeweils kurzfristig festgelegt.

Simulatortraining (SIM)

Es stehen Flight Training Devices (FTD) mit Garmin 1000 zur Verfügung, um am Boden ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Pinch-Hitter (PCH)

Für den/die Piloten-Partner/in als Notfalltraining vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.

Übungsflüge/Proficiency Checks

Es können Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden.

AOPA SAFETY LETTER

VORFLUG-KONTROLLE

Nr. 07, April 2013

Bei der Vorflugkontrolle wird das Flugzeug auf äußere Beschädigungen und Mängel hin überprüft. Die Kontrolle läuft nach einem festen Schema ab und kann schon mal einige Zeit in Anspruch nehmen. Wer sich diese Zeit nicht nimmt und vielleicht meint, „so einen Aufwand" muss man doch nicht jedes Mal treiben, den Ölstand prüfen, das reicht schon, läuft Gefahr, später während des Fluges unangenehme Überraschungen zu erleben. Vielleicht klappert nach dem Start die Gepäckraumtür, weil sie nicht sachgemäß verschlossen wurde, oder der Tankdeckel fliegt weg, weil er nicht richtig eingerastet war. Wer meint, dass kann mir nicht passieren, der irrt. Schon in der 1995 vom Luftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Flugsicherheitsmitteilung zur Vorflugkontrolle heißt es richtig: Das praktisch Unmögliche ist möglich.
Führen Sie immer eine gründliche und korrekte Vorflugkontrolle durch, zu Ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit Ihrer Passagiere. Dieser AOPA Safety Letter soll Sie animieren, sich mal wieder Gedanken zur eigenen Methode der Vorflugkontrolle zu machen. Vielleicht gibt es ja noch etwas zu verbessern.

SO MACHT MAN ES RICHTIG

In der Flugausbildung hat man gelernt, vor jedem Flug eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen. Aber die Ausbildung ist schon lange her und vielleicht hat man einiges von dem vergessen, was geprüft und kontrolliert werden sollte. Dabei ist es so einfach, eine korrekte und gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen. Es gibt eine Checkliste, auch für die Vorflugkontrolle, veröffentlicht im jeweiligen Flughandbuch. Meist gibt es dort zusätzlich noch Erläuterungen zu den einzelnen Kontrollpunkten. Es lohnt sich, diese Erläuterungen mal wieder zu lesen und die Checkliste beim Rundgang um das Flugzeug auch wirklich in die Hand zu nehmen. Dann kann nichts schief gehen und man kann sicher sein, einen Mangel oder gar eine Beschädigung am Flugzeug auch tatsächlich zu entdecken.

Gerne lässt man sich dazu verleiten, die Vorflugkontrolle „abzukürzen", insbesondere dann, wenn man das Flugzeug von einem anderen Piloten übernimmt, der zuvor geflogen ist. Man sollte sich aber nicht darauf verlassen, dass dieser alles richtig gemacht hat. Das gilt übrigens auch, wenn man ein Flugzeug von einem Vercharterer übernimmt. Der Hinweis „Es ist alles in Ordnung" oder „Ich habe den Ölstand gerade geprüft" darf Sie nicht veranlassen, auf eine Vorflugkontrolle zu verzichten.

Wenn man nur einen kurzen Flug vor sich hat oder mit dem Flugzeug zuvor schon geflogen ist, dann ist es verlockend, auf die Vorflugkontrolle oder Teile davon ganz zu verzichten. Aber vielleicht hat der Motor mehr Öl verbraucht als erwartet, ein Reifen hat Luft verloren oder der Schacht des Einziehfahrwerks wurde bei der

letzten Landung mit frischem Gras verdreckt. Das alles kann man nur entdecken, wenn man erneut eine Vorflugkontrolle durchführt. Bei den Airlines ist eine Vorflugkontrolle mit einem Rundgang um das Flugzeug ein Muss, auch nach einem noch so kurzen Flug. In der Allgemeinen Luftfahrt muss die gleiche Regel gelten. Sie sind der verantwortliche Flugzeugführer und tragen die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Flugzeuges, und der geht schon bei der Vorflugkontrolle los.

Zur Erleichterung der Vorflugkontrolle ist in jedem Handbuch ein „Wegeplan" abgebildet mit den einzelnen Punkten, die beim Rundgang um das Flugzeug geprüft werden müssen. Man sollte sich an diesen vorgeschlagenen Rundgang halten, dann kann man sicher sein, dass man auch nichts vergisst.

Je nach Flugzeugtyp und der Lage der Tür (bzw. Türen) kann der Rundgang links oder rechts herum verlaufen und damit die Reihenfolge der Prüfpunkte unterschiedlich sein. Die nachfolgende Beschreibung einzelner Kontrollen hält sich daher bewusst nicht an eine vorgegebene Reihenfolge eines bestimmten Musters, sondern gibt allgemeine Hinweise zu einzelnen Schritten der Vorflugkontrolle, die besonders wichtig sind.

MACHEN SIE SICH VOM ALLGEMEINZUSTAND DES FLUGZEUGES EIN BILD

Am Anfang der Vorflugkontrolle sollten Sie sich einen ersten Eindruck vom allgemeinen Zustand des Flugzeuges verschaffen. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf eventuell grobe Beschädigungen zu richten. Man kann sich den ganzen Aufwand für die Vorflugkontrolle nämlich sparen, wenn von vornherein erkannt wird, dass das Flugzeug nicht flugtauglich ist. Übrigens, auch ein Blick in das Bordbuch steht am Anfang der Vorflugkontrolle; vielleicht hat dort jemand Schäden oder Störungen eingetragen.

Eine Öllache am Boden unterhalb des Motors, eine größere Beule an der Tragfläche, ein verbogenes Querruder oder ein platter Reifen oder sogar eine beschädigte Antenne, das alles können Gründe sein, erst mal die Flugzeugwerft aufzusuchen.

Auf größeren Flughäfen werden (auch kleine) Flugzeuge oft mit Bremsklötzen vor und hinter dem Bugrad gesichert. Die sollte man als erstes entfernen. Man vergisst das schon mal und wundert sich beim ersten Gasgeben, dass sich das Flugzeug nicht von der Stelle bewegt. Ist das Flugzeug mit Seilen am Boden verankert, so muss man die Verankerungen lösen und die Seile sowie die ggf. verwendeten Befestigungssteine aus dem Weg räumen. Auch kann man gleich die Pitotrohrabdeckung und eventuell andere Abdeckungen oder Feststellvorrichtungen entfernen und, falls das Flugzeug nicht mehr gezogen werden muss, die Schleppstange vom Bugrad abnehmen. Damit sind schon mal alle „störenden" Teile entfernt.

Die Entfernung der Bremskötze darf man nicht vergessen, sonst erlebt man beim Wegrollen eine böse Überraschung.

EIN BLICK IN DIE FLUGZEUGKABINE

Bevor Sie mit dem Rundgang um das Flugzeug beginnen, ist sicherlich ein Blick in die Flugzeugkabine erforderlich. Falls es sich nicht um Ihr eigenes Flugzeug handelt, sollte man schauen, wie der Vorgänger das Flugzeug verlassen hat. Ist das Steuerhorn mit einer Feststellvorrichtung arretiert, so sollte man diese gleich entfernen. Sind alle Schalter in der richtigen Stellung? Ist der Hauptschalter auf AUS/OFF? Steckt der Zündschlüssel nicht im Schloss? Wenn man die Flugzeugkabine verlässt und mit dem Rundgang beginnt, muss man sicher sein, dass alle elektrischen Geräte und die Zündung ausgeschaltet sind und das Flugzeug einen festen Stand hat.

DER TRAGFLÜGEL, DER WICHTIGSTE TEIL DES FLUGZEUGES

Ohne Frage sind die Tragflügel zusammen mit den Rudern und Klappen (einschließlich Trimmklappen) die empfindlichsten Teile am Flugzeug. Sie erzeugen den Auftrieb und ermöglichen die Steuerung des Flugzeu-

ges. Beulen an den Flächen, verbogene Ruder, Korrosionsschäden oder gar Risse können ein Grund sein, mit dem Flugzeug nicht in die Luft zu gehen. Auf jeden Fall sind beim Rundgang die Bewegungsfreiheit der Ruder und Klappen zu kontrollieren und die Anschlüsse, Scharniere, Schrauben, Splinte und Seilzüge, soweit zugänglich und sichtbar, auf Vollständigkeit, festen Sitz und eventuelle Beschädigung hin zu prüfen. Sind Muttern mit einem Sicherungslack versehen, so lässt sich die Lockerung einer Verbindung leicht überprüfen. Alle Sicherungssplinte müssen vorhanden sein. Fehlt offensichtlich ein Splint (oder Draht) zur Sicherung einer Verbindung, so sollte man nicht zögern und dies erst mal reparieren lassen.

Bei der Überprüfung von Scharnieren muss man auf den festen Sitz der Sicherungssplinte achten.

Sind an einzelnen Rudern festeingestellte Trimmbleche angebracht, so dürfen diese auf keinen Fall verbogen sein. Jede Veränderung der von der Werft eingestellten Hilfsruder hat Einfluss auf die Aerodynamik des Flugzeuges und führt zu Stabilitätsproblemen während des Fluges.

Grober Schmutz und natürlich Eis oder Schnee auf den Tragflächen können die Strömungsverhältnisse dramatisch verändern. Die Flächen müssen auf jeden Fall sauber sein, ganz abgesehen davon, dass ein dreckiges Flugzeug nicht gerade vertrauenserweckend aussieht.

DER MOTOR MUSS FUNKTIONIEREN

ÖLSTAND

Das Öl im Motor dient zum Schmieren, Kühlen und auch zum Abtransport von feinsten Teilchen, die durch Abrieb entstanden sein können. Ohne ausreichende Ölschmierung nimmt der Motor Schaden, im schlimmsten Fall bleibt er (abrupt) stehen. Daher darf man nie auf die Kontrolle des Ölstandes verzichten. Ist der Ölstand zu gering, muss Öl nachgefüllt werden, auch wenn man vielleicht nur einen kurzen Flug vor sich hat.

MOTOR

Die Motoren der heutigen einmotorigen Flugzeuge sind gut verpackt und eine Sichtprüfung ist kaum oder nur mit großem Aufwand möglich. Nur bei wenigen Flugzeugtypen lässt sich durch den Piloten ein Teil der Motorhaube (engl. Cowling) öffnen. Meist muss man sich auf den Blick durch die kleine Öffnung für den Ölprüfstab und auf den vorderen Lufteinlass beschränken. Aber darauf sollte man auf keinen Fall verzichten. Vielleicht entdeckt man einen Fremdkörper, z.B. Reste eines Vogels oder sogar ein Vogelnest, oder einen verstopften Luftfilter. Auch der Zustand des Auspuffs sollte überprüft werden. Ist er schwarz und verrußt, so lässt das auf eine unvollständige Verbrennung schließen. Das sollte während der nächsten Flüge genau beobachtet werden.

Ist der Keilriemen, wie hier, leicht zugänglich, muss er auf festen Sitz und Beschädigungen hin überprüft werden.

Befindet sich unterhalb des Motors eine Öllache am Boden oder läuft Kraftstoff aus, so ist offensichtlich der Motor bzw. eine Leitung undicht. In diesem Zustand darf man auf keinen Fall den Motor anlassen.

PROPELLER

Der Propeller muss auf Beschädigungen und Befestigung hin überprüft werden. Zu diesem Zweck kann man einmal kräftig am Propeller ziehen und danach mit der Hand über die Blätter fahren, um eventuelle Kerben oder gar Risse aufzuspüren. Für einen Piloten ist es sicherlich nicht einfach zu beurteilen, welche Art von Beschädigungen noch tolerierbar sind und die

Flugsicherheit nicht beeinträchtigten. Im Zweifelsfall sollte man daher einen Fachmann hinzuziehen.

Zur Prüfung des Propellers gehört auch ein Blick auf die Propellerhaube (Spinner). Alle Befestigungsschrauben müssen fest sitzen.

OHNE AUSREICHENDEN KRAFTSTOFF LÄUFT NICHTS

KRAFTSTOFFMENGE

Auf die Tankanzeigen im Flugzeug allein darf man sich nicht verlassen. Deshalb gehören ein Blick in die Tanks und die visuelle Prüfung der Kraftstoffmenge auf jeden Fall zur Vorflugkontrolle. Achtung: Nicht vergessen, anschließend die Tanks wieder fest verschließen.

KRAFTSTOFFPROBE

Vor dem ersten Flug des Tages (und nach jedem Tanken) sind zusätzlich Kraftstoffproben aus den hierfür vorgesehenen Schnellablassventilen unterhalb der Tragflächen (der tiefsten Stelle des Tanks) und ggf. zusätzlich am Kraftstofffilter im Bug zu entnehmen. „Sehr gerne" verzichtet man auf diese Arbeit, einmal weil man sich dabei meist schmutzig macht oder weil gerade kein Probeabnahmeglas zur Verfügung steht. Aber vielleicht hat man auch die Erfahrung gemacht, dass (zum Glück) bislang nie Wasser im Kraftstoff gefunden wurde und man daher nun auf diese Probe scheinbar verzichten kann.

Bei dieser Kraftstoffprobe kann man klar erkennen, dass sich Wasser unterhalb des (blauen) Kraftstoffs abgesetzt hat.

Tatsache ist, dass sich unter bestimmten Temperaturverhältnissen im Tank Kondenswasser bilden kann, das man nur durch eine Tankprobe entdeckt. Es kann aber auch sein, dass zuvor ein anderer Pilot ohne Schutz bei Regen getankt hat und dabei Wasser in den Tank gelaufen ist, oder dass durch einen undichten Tankverschluss Wasser eingedrungen ist. Also, eine Kraftstoffprobe sollte entnommen werden, nicht nur um zu prüfen, dass sich kein Wasser im Tank befindet, sondern auch keine anderen Verunreinigungen. Ist Wasser vorhanden, so setzt es sich auf Grund der größeren Dichte unten im Probenglas ab. In diesem Fall muss soviel Kraftstoff abgelassen werden, bis kein Wasser mehr entdeckt wird. Nach Entnahme der Probe sollte man sich davon überzeugen, dass das Kraftstoffablassventil wieder dicht verschließt und kein Treibstoff auf den Boden tropft. Übrigens, den Kraftstoff im Probenglas sollte man – sofern er nicht verunreinigt ist – nicht auf dem Boden entleeren, sondern zurück in die Tanks schütten.

TANKBELÜFTUNG

Flugzeugtanks verfügen über Belüftungsöffnungen unterhalb der Tragflächen. Eine Überprüfung dieser Öffnungen wird in der Klarliste für die Vorflugkontrolle schon mal „übersehen". Ist man auf einem aufgeweichten Grasplatz gelandet und sind die Tragflächenunterseiten stark verschmutzt, dann lohnt sich zu prüfen, ob die Belüftungsöffnungen frei sind. Bei verstopfter Belüftungsöffnung kann es zu einem Unterdruck im Tank kommen. Die Kraftstoffpumpe ist dann vielleicht nicht mehr in der Lage, den Kraftstoff anzusaugen und dass Triebwerk bleibt schließlich stehen.

Die Tankentlüftung unterhalb der Tragfläche darf nicht verstopft sein.

DAS FAHRWERK DARF NICHT VERNACHLÄSSIGT WERDEN

REIFEN UND BREMSEN

Dem Fahrwerk und insbesondere den Reifen wird bei der Vorflugkontrolle meist nicht besonders viel Beachtung geschenkt. Das gilt nicht nur für den Zustand

der Reifen, sondern auch für die Bremsbeläge und Bremsleitungen. Reifenschäden, wie Risse, Schnitte, Fremdkörper oder Abnutzung kann man nur erkennen, wenn man sich wirklich runter beugt oder bei Tiefdeckern unter die Tragflächen kriecht. Ein schadhafter Reifen kann zu einer ernsten Gefahr werden, wenn er beim Start oder bei der Landung platzt. In der Tat ist es manchmal sehr schwierig zu entscheiden, ob der schlechte Zustand eines Reifens zu einem Sicherheitsrisiko werden kann. Im Zweifelsfall sollte man einen Flugzeugmechaniker oder einen Fluglehrer zu Rate ziehen.

Auf jeden Fall müssen alle Reifen den richtigen Luftdruck haben. Abgesehen davon, dass ein falscher Luftdruck zu erhöhtem Verschleiß führen und damit die Lebensdauer verringern kann, wird auch das Rollverhalten schlechter, vor allem, wenn der Reifen zu wenig Luftdruck aufweist. Hat ein Reifen sichtbar den falschen Luftdruck, dann muss der Reifendruck mit einem Messgerät geprüft und der Luftdruck richtig (siehe Flughandbuch) eingestellt werden.

Flugzeugreifen verfügen meist über (rote) Rutschmarkierungen, die auf dem Reifen und der Felge angebracht sind. Sind die Rutschmarkierungen gegeneinander verschoben, so ist das ein Zeichen dafür, dass sich der Reifen auf der Felge bewegt hat. Die Folge davon kann eine Beschädigung des Reifens sowie des Ventils sein. Ohne sachkundige Überprüfung des Reifens auf eventuelle Schäden sollte nicht gestartet werden.

Hier sitzt die Rutschmarke (und auch das Ventil) perfekt.

Zur Prüfung der Reifen gehört auch ein Blick auf die Bremsen, insbesondere auf die Bremsbeläge (soweit sichtbar) und die Bremsschläuche. Ist ein Bremsschlauch feucht oder tropft sogar Hydraulikflüssigkeit auf den Boden, kann dies ein Zeichen für eine undichte Stelle sein.

Sind die Reifen mit einer Verkleidung versehen, so lassen sich die hier genannten Prüfungen nur teilweise bzw. mit größerem Aufwand durchführen. Will man die Reifen komplett checken, so muss man das Flugzeug wohl oder übel hin und her schieben.

BUGRADFEDERUNG

Zur Überprüfung der Federung und Dämpfung des Bugfahrwerks muss das Flugzeug am Propeller angefasst und angehoben sowie niedergedrückt werden. Ein vernehmbares Anschlaggeräusch ist ein Hinweis auf mangelhafte Federung. Auch eine Öllache am Boden, hervorgerufen durch ausgetretenes Öl aus der Federung, kann auf eine fehlerhafte Federung deuten. Ist das Bugfahrwerk schon im unbelasteten Zustand voll eingefedert, dann ist das ein klares Zeichen dafür, dass mit der Federung etwas nicht stimmt. Ohne Überprüfung durch einen Fachmann und ggf. Auffüllen der Federung mit Öl, Luft oder Stickstoff ist ein Start nicht möglich.

Diese Bugradfederung ist eindeutig kaputt.

EINZIEHFAHRWERK

Besitzt das Flugzeug ein Einziehfahrwerk, so muss das Gestänge bzw. die Mechanik für den Einziehmechanismus auf sichtbare Schäden hin geprüft werden. Auch ein Blick in die Fahrwerksschächte sollte nicht fehlen. Sind größere Verunreinigungen sichtbar, z.B. hervorgerufen durch Landung auf einer feuchten Grasbahn, so müssen die Schächte erst Mal gesäubert werden. Im schlimmsten Fall kann grobe Verschmutzung das Ein- bzw. Ausfahren des Fahrwerks behindern.

DRUCKÖFFNUNGEN SAUBER HALTEN

PITOTROHR UND STAUROHR

Das Pitotrohr ist verantwortlich für die Messung des Gesamtdrucks (statischer Druck und Staudruck). Ist die

Öffnung des Rohrs verstopft, z.B. durch Schmutzpartikel oder durch kleine Insekten, so hat das unmittelbare Auswirkungen auf die Fahrtmesseranzeige; die Geschwindigkeit wird falsch angezeigt. Die Überprüfung der Öffnungen am Pitotrohr auf Verstopfung ist daher ein Muss.

Die Öffnungen für die Entnahme des Gesamtdrucks (oben) und des statischen Drucks (unten) müssen immer frei sein.

Bei einigen Flugzeugtypen werden der Gesamtdruck über ein Staurohr und der statische Druck über eine am Rumpf angebrachte statische Druckentnahmeöffnung (engl. static port) abgenommen.

Natürlich müssen auch hier die Öffnungen sorgfältig auf Sauberkeit hin geprüft werden. Ein fehlerhaft gemessener statischer Druck hat unmittelbar Einfluss auf die Anzeigen von Höhenmesser, Variometer und Fahrtmesser. Für den Fall, dass die statische Druckentnahmeöffnung während des Fluges verstopft (z.B. durch Vereisung), sind einige Flugzeuge mit einer Not-Statikdruckanlage ausgerüstet. Wird diese vom Cockpit aus über einen Schalter – meist mit „Alternate Static" bezeichnet – eingeschaltet, dann wird der statische Druck aus einer Öffnung innerhalb der Kabine entnommen. Dadurch kann es zu (geringen) Anzeigefehlern an den entsprechenden Instrumenten kommen.

Ist ein IFR-Flug geplant, so sollte auch die Funktion der Heizung des Pitot- bzw. Staurohrs überprüft werden. Hierzu müssen der Hauptschalter (Stellung BAT) und der Schalter für die Heizung eingeschaltet werden und am Rohr Wärme spürbar sein. Unmittelbar nach dieser Prüfung sollten die Schalter wieder auf AUS/OFF gestellt werden, da gerade die Heizung sehr viel elektrische Energie benötigt und die Batterie belastet. Funktioniert die Heizung nicht, auch nicht nach Wechsel der entsprechenden Sicherung, muss auf einen IFR-Flug verzichtet werden, zumindest dann, wenn der Flug in Höhen mit Temperaturen unter 0° C führen kann.

ÜBERZIEHWARNUNG

Überziehwarnanlagen können lebenswichtig sein. Sie sollten daher vor dem Flug, soweit möglich, auf Störungen hin überprüft werden. Ein Typ von Überziehwarnung arbeitet mit einer schmalen Öffnung in der Vorderkante des Tragflügels. Bei sehr großem Anstellwinkel entsteht an der Öffnung ein Unterdruck (Sog), der eine Stimmlippe in Schwingungen versetzt und so einen Warnton erzeugt. Die Öffnung muss frei zugänglich sein, damit die Anlage einen Warnton erzeugen kann.

Ist das Flugzeug mit einer elektro-mechanischen Überziehwarnung ausgestattet, so kann seine Funktion auf einfache Weise überprüft werden. Die Metallzunge am Tragflügel wird nach oben gedrückt, wodurch über einen elektrischen Schalter das Warnsignal aktiviert wird. Für diese Prüfung muss der Hauptschalter (BAT) eingeschaltet werden. Ist kein Ton zu hören, so muss die entsprechende Sicherung überprüft und ggf. ausgewechselt werden. Arbeitet die Überziehwarnung dann immer noch nicht, sollte man das Flugzeug als nicht flugklar erklären.

Auf die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Überziehwarnanlage sollte man auf keinen Fall verzichten.

DIE PRÜFUNG DER LICHTER WIRD OFT VERGESSEN

Sicherlich ist die Prüfung der Funktionsfähigkeit der Lichter am (und im) Flugzeug nicht der wichtigste Teil der Vorflugkontrolle, zumindest nicht bei einem Flug am Tage. Aber unwichtig ist sie nun auch nicht. Vor allem das Kollisionswarnlicht muss, ob nun als rote Leuchte am Rumpf oder am Heck oder als Strobe Light an den Tragflügelenden angebracht, während des Flugbetriebs eingeschaltet sein. Stellen Sie bei der Vorflugkontrolle fest, dass das Kollisionswarnlicht nicht funktioniert, dann dürfen Sie nicht starten, ja noch nicht mal den Motor anmachen.

Bei Flügen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sind gemäß Luftverkehrs-Ordnung zusätzlich die Positionslichter einzuschalten. Wer also spät abends erst von seinem Flug zurückkehren wird, sollte auch die Funktionsfähigkeit der Positionslichter prüfen. Ist ein Nachtflug vorgesehen, dann müssen auch der Roll- und Landescheinwerfer sowie die Instrumentenbeleuchtung im Cockpit einwandfrei funktionieren.

Ohnen funktionsfähige Positionslichter darf man nach Sonnenuntergang nicht mehr fliegen.

EIN BLICK AUF DIE ANTENNEN KANN NICHT SCHADEN

Die Prüfung der Antennen am Flugzeug steht in keiner Checkliste, wahrscheinlich auch, weil sie selten beschädigt werden. Aber auch eine Antenne, vor allem die Drahtantenne, kann schon mal verbogen werden oder reißen, oder von Rowdies mutwillig abgerissen werden. Sicherlich wird man den Verlust der UKW-Funkantenne beim ersten Sprechfunkkontakt bemerken. Besser ist es, wenn man beim Rundgang um das Flugzeug auch den Antennen einen kurzen „Prüfblick“ widmet.

Die Überprüfung der Antennen auf Beschädigung gehört auch zur Vorflugkontrolle.

FENSTERPUTZEN KANN LEBENSWICHTIG SEIN

Auch ein Blick auf den Zustand der Frontscheibe gehört zur Vorflugkontrolle. Eine verkratzte oder eine von toten Fliegen übersäte Frontscheibe kann im Flug gefährlich werden. Wir fliegen nach der Methode „Sehen und gesehen werden“ und eine verschmutzte Scheibe schränkt die Sicht erheblich ein. Die Gefahr, mit einem anderen Luftfahrzeug zu kollidieren, weil man es nicht rechtzeitig erkennen kann, steigt unweigerlich. Durch Putzen der Scheiben kann man diese Gefahr erheblich verringern.

Kratzer in der Frontscheibe können nicht nur die Sicht behindern, sondern gerade bei tiefer stehender Sonne zu Blendungen führen, die eine Sicht nach vorne erheblich beeinträchtigen. Eine stark verkratzte Scheibe kann durchaus ein Kriterium sein, das Flugzeug als nicht flugklar zu erklären.

ZUM SCHLUSS GEPÄCKRAUM UND TÜREN VERRIEGELN

Die Türen am Flugzeug sind oft mit einfachen Scharnieren befestigt, die im Laufe der Zeit auch ausleiern und kaputt gehen können. Deshalb sollte man die Funktionsfähigkeit der Türen während der Vorflugkontrolle ab und zu überprüfen. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, dass die Türen komplett schließen und nicht locker sitzen. Das kann später zu unangenehmen Fluggeräuschen führen. Die Gepäcktür sollte man immer mit dem Schlüssel fest verschließen. Dann erlebt man während des Fluges keine unangenehmen Überraschungen.

ZUSAMMENFASSUNG

- **Machen Sie vor jedem Flug eine Vorflugkontrolle, am besten anhand der dafür im Handbuch des Flugzeuges veröffentlichten Klarliste (Checkliste).**
- **Lesen Sie mal wieder die Erläuterungen zur Vorflugkontrolle im Handbuch, damit Sie auch wirklich wissen, was Sie wie und warum kontrollieren sollten.**
- **Verlassen Sie sich bei der Vorflugkontrolle nicht auf andere. Sie allein tragen als Pilot die Verantwortung für die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit des Flugzeuges.**
- **Machen Sie sich zu Beginn der Vorflugkontrolle einen Eindruck vom Allgemeinzustand des Flugzeuges.**
- **Achten Sie beim Rundgang auf austretende Flüssigkeit (Kraftstoff, Öl, Hydraulikflüssigkeit). Stellen Sie die Ursache für den Flüssigkeitsaustritt fest.**
- **Haben Sie Bedenken, dass ein Teil oder ein System nicht funktionstüchtig ist, dann fragen Sie einen Fachmann um Rat. Im Zweifelsfall nehmen Sie das Flugzeug nicht in Betrieb.**
- **Bei der Vorflugkontrolle müssen mehrere elektrisch betriebene Geräte (z.B. Überziehwarnung, Lichter, Staurohrheizung) geprüft werden. Führen Sie diese Prüfungen einzeln durch, um die Batterie nicht unnötig stark zu belasten.**
- **Achten Sie darauf, dass alle Öffnungen am Flugzeug (z.B. Staurohr, statische Druckentnahme, Tankentlüftung) frei, d.h. nicht verstopft sind.**
- **Führen Sie eine Kraftstoffprobe durch, auch wenn Sie bislang noch kein Wasser im Kraftstoff entdeckt haben.**
- **Im Zweifelsfall prüfen Sie den Reifendruck. Falscher Reifendruck verändert das Rollverhalten und kann zu Beschädigungen des Reifens führen.**
- **Funktioniert das Kollisionswarnlicht nicht, dann darf das Flugzeug nicht in Betrieb genommen werden.**
- **Reinigen Sie vor dem Flug die Frontscheibe, damit Sie immer gute Sicht haben.**

Autor:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
AOPA (11), Cessna Aircraft Company (1), Fotolia/Loren Rodgers (1)

Quellen:
„Vorflugkontrolle – Warum?", Flugsicherheitsmitteilungen fsm 1/85, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig 1985
Flughandbücher von Piper 28, Cessna 172, CirrusSR22

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-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.06.2013

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder; Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

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
- ☐ xWind-Training in Itzhoe
- ☐ UL-Fliegen auf C42

☐ AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 03.08. bis 10.08.2013

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder; Pinch-Hitter-Kurs: 70 €; Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 20
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Bitte ankreuzen und Priorität setzen!

Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen, Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte.

1 2 3 4 5 6 7 8	BAS	Basic/Grundlagentraining	ca. 4 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ADV	Advanced/Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ALP	Alpeneinweisung	ca. 5-7 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	IFR	IFR-Check	Mit Sachverständigem
1 2 3 4 5 6 7 8	EPT	Einweisung in Notverfahren	ca. 1 Flugstunde
1 2 3 4 5 6 7 8	NGT	Nachtflug	ca. 1-3 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	SIM	Simulator	min. 2 Stunden
1 2 3 4 5 6 7 8	PCH	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

- ☐ Montag
- ☐ Dienstag
- ☐ Mittwoch
- ☐ Donnerstag
- ☐ Freitag

Anreise erfolgt am:

- ☐ 03.08.2013
- ☐ 04.08.2013 (vor 12 Uhr)

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Stendal und Eggenfelden)

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

Wünsche und Bemerkungen

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 – Sicherheit – Trainingscamps

Ein Überblick über unsere Flugsicherheitstrainings

Seit nunmehr 36 Jahren bietet die AOPA-Germany die verschiedensten Trainingscamps an. Die AOPA-Germany ist seit 1977 Vorreiter in Sachen Sicherheitscamps in Deutschland und hat ihr Angebot aufgrund der großen Nachfrage durch zusätzliche Veranstaltungen stetig erweitert.
Unser größtes Trainingscamp, das inzwischen Tradition hat, veranstalten wir einmal jährlich, im Jahr 2013 zum 36. Mal, in Eggenfelden, ganz bewusst im Süden mit der Nähe zu den Alpen. Es begann mit 8 Trainees und 3 Fluglehrern. Bereits nach 15 Jahren waren es 104 Trainees mit 44 Fluglehrern. Inzwischen hat sich dieses Camp auf bis zu 60 Trainees mit 29 Fluglehrern eingependelt, wir wollten bewusst bei dieser Größe bleiben, um die angenehme Trainingsatmosphäre zu wahren.
Auf Grund des Erfolges von Eggenfelden haben wir im Jahr 2002 ein weiteres Trainingscamp in Stendal ins Leben gerufen, das zweimal im Jahr stattfindet. Wir haben uns dabei bewusst für einen Standort im Nordosten Deutschlands entschieden. Im Frühjahr 2013 veranstalten wir hier bereits das 22. Camp.
Im Jahr 2005 wurden diese Veranstaltungen mit dem Seeflugtraining ergänzt. Das dreitägige Seeflugtraining über der Nord- und Ostsee richtet sich an Piloten, die sich mit den grundsätzlichen Gegebenheiten und möglichen Situationen bei Flügen über dem Meer vertraut machen möchten. Es findet jährlich im Frühjahr statt. Der Ausgangsflugplatz ist Flensburg.
Auf vielfachen Wunsch unserer Mitglieder ist es uns im Jahr 2011 gelungen, ein weiteres Flugsicherheitstraining am Flugplatz Fritzlar auf die Beine zu stellen. Hier schulen unsere erfahrenen AOPA-Fluglehrer gemeinsam mit den Militär-Lotsen. Diese Veranstaltung findet ebenfalls jährlich im Frühjahr statt.

Unsere Veranstaltungen unterscheiden sich im Detail wie folgt:

Trainingscamp Eggenfelden

3 bis 6 Tage Training: SEP – MEP – VFR – IFR
Ein Urlaubscamp mit familiärem Charakter, welches von den meisten eine volle Woche besucht wird. Ganz wichtig ist für viele auch das Treffen mit anderen Gleichgesinnten. Viele dauerhafte Freundschaften oder Pläne für gemeinsame Flüge sind hier entstanden. Auch für die jeweiligen Partner bieten wir ein Programm an. Durch die Nähe der Alpen ist die Alpeneinweisung durch ortskundige Lehrer hier natürlich das „Highlight". Für unsere Fortgeschrittenen werden auch interessante Flüge mit Alpenüberquerungen nach Venedig, Slowenien, Kroatien als Tagesausflüge angeboten. Österreich, Tschechien, Ungarn wurden in den letzten Jahren ebenfalls angeflogen.
Natürlich kommen allgemeine Trainings-Flüge, bis hin zum IFR-Training nicht zu kurz. Die Auswahl hat natürlich der jeweilige Teilnehmer.
Am Boden steht ein Simulator für SEP VFR und IFR mit versierten Lehrern zur Verfügung. Außerdem steht eine Kunstflugmaschine mit erfahrenen Trainern zum Schnuppern oder mehr bereit. Auch ein oder mehrere Ultralights können bis hin zum UL-Schein gebucht werden.
In Eggenfelden gab es neben dem Trainingsprogramm bisher immer auch Angebote, Demonstrationsflüge von Herstellern wie Cirrus, Cessna, Diamond, Aquila oder C42 mit den Vertretern der Händler durchzuführen.
Termin: einmal jährlich im August

Trainingscamp Stendal

3 Tage Training: SEP – MEP – VFR – IFR
Bei diesem Camp gehen unsere Fluglehrer explizit auf jeden einzelnen Teilnehmer zum Verbessern der Kenntnisse ein.
Es werden Flüge nach Polen, Dänemark, Schweden, Ostsee und rund um Berlin durchgeführt. Im direkten Umfeld von Stendal befinden sich die Seenplatten und jede Menge kleinerer und größerer Flugplätze an denen sämtliche Verfahren trainiert werden können. Also auch ein Camp, bei dem jeder Teilnehmer auf seine Kosten kommt.
Termin: zweimal jährlich im Juni und September

Fotos: AOPA

Seeflugtraining Flensburg

3 Tage Training: SEP – MEP – VFR – IFR

Das Seeflugtraining beinhaltet ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee, mit Landungen auf Helgoland, den friesischen Inseln und den Inseln der „Dänischen Südsee".

Das Training richtet sich an alle, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes, die richtige Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt, werden trainiert.

Termin: einmal jährlich im Juni

Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar

3 Tage Training: SEP – MEP – VFR – IFR

Das Trainingscamp in Fritzlar findet 2013 zum dritten Mal statt. Nicht nur für geübte, sondern gerade auch für Piloten mit weniger Erfahrung ist dieses Camp äußerst interessant und lehrreich. Es wird trainiert, wie z.B. bei Orientierungsverlust oder bei marginalen Wetterlagen durch Radarunterstützung geholfen werden kann. Hier wird insbesondere das Zusammenspiel von Lotsen und Piloten geübt. Es können nahezu alle Anflugarten, in Fritzlar selbst, aber auch auf den nahegelegenen Plätzen, wie Kassel, Paderborn und Allendorf-Eder, trainiert werden. Auch Nachtflug steht auf dem Programm. Auch unsere IFR-Piloten haben alle Möglichkeiten des Trainings. Und: nicht ganz unwichtig: Die Anflüge in Fritzlar sind kostenfrei.

Weitere Programmpunkte sind:

Feuerbekämpfung und Verhaltensregeln bei Unfällen, Auffrischung in Erster Hilfe, Notrettung und noch weitere Überraschungen.

Termin: einmal jährlich im April

Schlechtwetterprogramm:

Bei allen Trainingsveranstaltungen werden bei schlechtem Wetter Theorievorträge angeboten. Diese können bei Interesse auch nach der Praxis am Abend eingebracht werden.

Checks :

Im Rahmen aller Camps können Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden.

Sea-Survival-Training

Dauer: 2 Tage

Nach 2 Jahren Pause, findet in diesem Jahr, auf Grund vieler Nachfragen unserer Mitglieder, wieder ein Sea-Survival-Training im Norden Deutschlands statt. Termin : 25.-26. Oktober. Details werden wir Ihnen im nächsten Letter und auf unserer Internetseite bekannt geben.

Sollten Sie, liebe Mitglieder und Fliegerfreunde, zu den einzelnen Trainings-Camps noch Fragen haben, stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung. Sprechen Sie uns an.

Otto Stein
Ausbildungsleiter

HPL-Seminar in Königsbrück

Die erste Auflage war ein voller Erfolg

Zum ersten Mal hat die AOPA-Germany Anfang März zusammen mit dem Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Königsbrück bei Dresden das Seminar „Menschliches Leistungsvermögen" angeboten.

Über das große Interesse haben wir uns sehr gefreut. Mit 12 Teilnehmern war das Seminar ausgebucht.

Bei der Anreise am Sonntag lief alles ab wie vorher abgesprochen. Nach einer freundlichen Begrüßung durch die Wache erhielt man dort die Schlüssel für die Unterkunft. Einfach ausgestattete aber geräumige Zimmer mit Dusche/WC, welche die spartanischen Erwartungen an eine Bundeswehrstube deutlich übertrafen.

Später trafen sich noch einige Teilnehmer zum gemeinsamen Abendessen in Königsbrück. Die Gerichte im Restaurant „Hotel zur Stadt Königsbrück" ließen hierbei keine Wünsche offen.

Am nächsten Morgen ging es mit einem Frühstück um 6:15 Uhr in der Kantine früh los. Um 7:00 Uhr fing dann das eigentliche Seminar an. Nach der Begrüßung und Erledigung des „Papierkrams" durch Angehörige des Flugmedizinischen Instituts ging es mit ersten theoretischen Unterrichtseinheiten los. AOPA Referent Dirk Farsch fragte die Teilnehmer nach ihren Erwartungen und Themenwünschen für die Theorieabschnitte des Seminars und gab im Anschluss eine sehr anschauliche und praxisorientierte Einweisung in die Höhenphysiologie.

Nach einer kurzen Kaffee-Pause ging es weiter mit Theorieunterricht. Referenten des Flugmedizinischen Instituts der Luftwaffe gaben eine Einweisung für den Höhen-Klima-Simulator.

Am Nachmittag ging es für die erste Gruppe in den Höhen-Klima-Simulator und für die zweite Gruppe zur Rückenschule. Anschließend wurde getauscht.

Der Höhen-Klima-Simulator war sicherlich ein Highlight der Veranstaltung. Nach einer ausführlichen Einweisung und Anpassung von Helm und Sauerstoffmaske wurde jeder Teilnehmer durch den betreuenden Fliegerarzt letztmalig untersucht. EKG, Puls, Sauerstoffsättigung wurden während der ganzen Fahrt überwacht. Nach einer Eingewöhnungsfahrt auf 3000 Fuß ging es weiter bis 25.000 Fuß. Dort wurde die Sauerstoffzufuhr getrennt und jeder Teilnehmer konnte seine persönlichen Sauerstoffmangelsymptome unter kontrollierten Bedingungen kennenlernen. Bei Bedarf konnte jeder Teilnehmer den Sauerstoff selbständig zuschalten. Spätestens dann, wenn die Sauerstoffsättigung auf einen bestimmten Wert gesunken war, wurde man auf Anweisung des betreuenden Arztes wieder mit Sauerstoff versorgt. Wärmegefühl in den Händen, Kribbeln unter der Haut, leichtes Unwohlsein oder Schwindel waren die häufigsten Symptome. Wichtig ist, dass jeder seine individuellen Symptome kennen lernt und weiß, worauf er achten muss. Nach einem Sinkflug auf 15.000 Fuß wurden einige psychologische Tests durchgeführt. Zuerst ohne und dann mit zusätzlichem Sauerstoff Anschließend ging es zurück auf Bodenhöhe. Insgesamt dauerte die Fahrt ca. 90 Minuten.

Bei der parallel durchgeführten Rückenschule gab es zusätzlich zur Theorie auch praktische Übungen und viele nützliche Anregungen und Tipps für den Alltag.

Nach einer kurzen Pause und einem angeregten Erfahrungsaustausch ging es mit Theorieunterricht von unserem Referenten Dirk Farsch zu gewünschten Themenschwerpunkten weiter. Zum Abendessen ging es wieder nach Königsbrück. Für einen Besuch in Dresden war die Zeit leider zu kurz.

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen folgte, aus gegebenem aktuellen Anlass, ein Vortrag zur „Laser Awareness" gefolgt von praktische Übungen mit der Nachtsichtbrille. Ein Gerät bekannt aus Film und Fernsehen, welches hier von den meisten Teilnehmern erstmals live benutzt werden konnte. Für die zweite Gruppe stand parallel hierzu der Desorientierungstrainer auf dem Programm. Die Teilnehmer waren jeweils zu zweit im Desorientierungstrainer und

Theorieunterricht mit AOPA-Referent Dirk Farsch

Rückenschule in der Turnhalle

Anpassung von Helm und Maske für die Höhen-Klima-Simulation

Höhen-Klima-Simulations-Anlage

erlebten wie sich räumliche Desorientierung anfühlt und warum es so wichtig ist, den Instrumenten und nicht dem irreführenden Gefühl im Innenohr zu vertrauen. Nach einer kurzen Kaffeepause tauschten die beiden Gruppen.

Danach gab es eine ausführliche Nachbesprechung des Lehrgangs, die Protokolle der Höhen-Klima-Simulation Fahrt mit Auswertung des psychologischen Testverfahrens wurden erklärt und an die Teilnehmer verteilt. Beim Abschlussgespräch mit den freundlichen und kompetenten Mitarbeitern des Flugmedizinischen Instituts gab es viele positive Rückmeldungen der Teilnehmer zu diesem Pilotprojekt sowie Anregungen für den nächsten Lehrgang, welche auch gerne angenommen wurden.

Dr. Bernd Brix, Leiter der Abteilung Flugphysiologie des Flugmedizinischen Instituts, hat sich ebenfalls viel Zeit genommen, um das Seminar ausführlich zu debriefen und die Teilnehmer persönlich zu verabschieden sowie anzuregen, dieses erfolgreiche Seminar zu wiederholen.Sein persönlicher Kommentar zum Lehrgang:

„Ich freue mich sehr, dass wir nach langer Vorbereitung diesen Lehrgang mit der AOPA durchführen konnten. Herrn Farsch ob seiner intensiven Bemühungen auch von meiner Seite einen herzlichen Dank. Das praktische Erleben der physiologischen Grenzen unseres Körpers und damit verbunden die Ableitung von Handeln im Sinne von Risikomanagement – alleine und im Verbund der Crew – ist für militärische Piloten und Pilotinnen Plicht. Nichts ist anschaulicher als die persönliche Erfahrung eigener Grenzen, um dieses Wissen dann im Sinne der Flugsicherheit umzusetzen.

Die Kameradinnen und Kameraden der AOPA waren mit großem Engagement, Wissensdurst und Enthusiasmus dabei. Ich denke es ist uns gelungen, sie an ihre physiologischen Grenzen heranzuführen und eindringlich die Gefahren des dreidimensionalen Raumes zu vermitteln.

Das Lernen hat Spaß gemacht, den Teilnehmern wie auch uns. Fachlicher Austausch ist immer für beide Seiten positiv.

In diesem Sinne würde ich mich sehr freuen, Sie wieder einmal bei uns begrüßen zu dürfen. Fly Safe!“

Fotos: AOPA

Teilnehmer im Höhen-Klima-Simulator

Nach dem Mittagessen gab es noch etwas Theorie zu weiteren Themen, die von den Teilnehmern gewünscht wurden. Anschließend traten alle die wohlverdiente Heimreise an.

Die AOPA bedankt sich an dieser Stelle bei Dr. Bernd Brix, der es ermöglicht hat, dass dieser Lehrgang für uns Zivilisten zustande kommen konnte und auch bei Dirk Farsch, der die Idee für den Lehrgang hatte und die Kontakte hergestellt hat. Wir kommen wieder! Die AOPA plant den nächsten Lehrgang für das Frühjahr 2014.

Petra Schellhorn

Anzeige

Warter Aviation

Avgas-Quelle beim Nachbarn

Sie steht bei praktisch jedem Flugzeugkauf an allererster Stelle, die Frage nach dem Treibstoff. Wie hoch ist der Verbrauch, wie hoch sind die Kosten, ist das Flugzeug mit diesem Antrieb auch in 10 Jahren noch verkäuflich?

Dahinter steht im Regelfall die bange Ungewissheit: gibt es in fünf oder zehn Jahren überhaupt noch Avgas 100LL, und wie heißt der Ersatz? Vermutlich erst mal Avgas 91UL. UL steht übrigens für unleaded/bleifrei und 91 für die Oktanzahl. Es gibt in Schweden aber auch schon ein EASA- und FAA-zugelassenes 96UL an den Flugzeugtankstellen. Außerdem wird weltweit mit Hochdruck an einem Avgas 100UL geforscht, das von praktisch allen Motoren als voll kompatibler Nachfolger von 100LL verwendet werden kann, hier tut man sich aber offenbar noch schwer. Zu dieser Entwicklung passt, dass Lycoming im Vorjahr mit seiner berühmten Service Instruction SI-1070R (ergänzt später durch S) die ersten 55 Antriebe aus seiner Motorenpalette für Non-100LL frei gegeben hat.

Seit ein paar Wochen kann man die Antworten auf diese Fragen, die den Markt für zertifizierte Flugzeuge mehr oder weniger gegroundet haben, auch wieder etwas gelassener geben. Hoffnung keimt ausgerechnet in unserer Nachbarschaft, genauer: in Plock (sprich: Plotschk) vor den Toren Warschaus.

Dort macht sich ein mittelständisches Unternehmen, Warter Aviation, daran, ganz reguläres Avgas 100LL und – in der Perspektive noch wichtiger – bleifreies Avgas 91UL neben noch zwei weiteren speziellen Flugbenzinsorten für den westeuropäischen Markt bereitzustellen – zu Preisen wie in den 90er Jahren. Und eben nicht als lästiges Übel, sondern als Kerngeschäft.

Als staatliches Unternehmen OBR PR schon 1972 gegründet, gehört die kleine Raffinerie in Plock seit 2012 zu Warter, einer rein polnischen Unternehmensgruppe. Im Treibstoffbereich spezialisiert auf ausschließlich leichte Flugbenzinsorten, peilt der Newcomer, der nun gar keiner ist, verstärkt Westeuropa an, nachdem er in den letzten 40 Jahren vor allem Polen und den Balkan bedient hatte. Die Handelsstränge reichen darüber hinaus bis nach Afrika, in den Mittleren Osten und nach Asien.

Wie sind die Chancen des polnischen Davids gegen die drei Goliaths Total, BP und Shell, die in Europa seit Jahrzehnten ein – sagen wir – unaufgeregtes Nebeneinander pflegen?

Für alle Länder gilt: Piston Engines der General Aviation generieren treibstoffseitig allenfalls einen Nischenmarkt. Verglichen mit den Umsätzen im Straßenverkehr oder auch von Jet-A1 in der Großluftfahrt ist der Handel mit Avgas nur homöopathisch zu nennen. Er wird auf europaweit ca. 120.000 Tonnen oder grob 150 Millionen Liter pro Jahr beziffert. Das übernehmen im Straßenverkehr eine Handvoll gut platzierter Großstadttankstellen mit links.

Gegenprobe: In Deutschland sind rund 7.000 Kolbenmotorflugzeuge (fast alle Non-Diesel) gemeldet, Ein- und Zweimots. Wenn jedes von ihnen im Jahr bei 100 Stunden im Durchschnitt vielleicht 40 Liter verbrennt, wären das 28 Millionen Liter. Oder rund 21.000 Tonnen. Und davon sollen die drei Goliaths noch etwas abgeben?

Warter setzt auf die Vorteile des Mittelstands: Kernkompetenz, Kosten, Kundennähe.

Beim Thema Kernkompetenz versucht Warter gar nicht erst, in den Turbinenmarkt mit Jet-A1 hinein zu kommen, sondern beschränkt sich von vornherein und ausschließlich auf den Problembär „Leichtes Flugbenzin". Die ersten Angebote und Deals von Warter in diversen europäischen Ländern lassen nun jedenfalls schon mal aufhorchen…

Kosten: Statt ehrfurchtgebietender Glaspaläste in bester Großstadtlage gibt es in Plock auf dem Raffineriegelände einen kleinen Zweckbau aus den 70er Jahren, mit Labors und Verwaltung, mit der Sicherheitsabteilung, fertig. Und die Kunden und Abnehmer werden in ihren Ländern von lokalen Repräsentanten betreut, wobei die Fragen zu Infrastruktur/Tankstellenkosten nicht ausgeklammert werden, im Gegenteil.

Dabei können die Polen auf eine verblüffend stattliche Expertise verweisen. Schließlich war 1972 die Anlage in Plock als Forschungs- und Erprobungszentrum der polnischen Mineralölindustrie gegründet worden, mit der gesamten wissenschaftlichen Infrastruktur. Und wer im Westen weiß schon, dass der erste Erdöl-Bohrtum der Welt nicht etwa in Amerika stand – sondern 1854 im polnischen Bobrka im Karpatenvorland. Ignacy Lukasiewicz, Apotheker dortselbst, hatte im Jahr davor nicht nur die Petroleumlampe erfunden, sondern war auch der erste Industrielle der Welt, der über richtige Ölbohrtürme gebot.

Benzyna Lotnicza heißt auf polnisch Flugbenzin: Der wertvolle Stoff, der uns beflügelt

Immerhin bietet Warter als nach eigener Darstellung einziger Lieferant für seine Flugbenzine eine 24-monatige Qualitätsgarantie an, die eine teure Zwischenprobe u.U. entbehrlich macht. Die üblichen täglichen Treibstoffkontrollen bleiben natürlich bestehen.

Ist der Irrsinn an der Flugplatz-Zapfsäule mit zuletzt mancherorts über 3,00 Euro für den Liter damit gebrochen? Wie sagt der Jurist: Es kommt darauf an. Einerseits wäre das Angebot jetzt durchaus deutschlandweit verfügbar bzw. jederzeit mit 5 Tagen Vorlauf lieferbar.

Andererseits ist jetzt eben die Käuferseite gefragt, sprich: Flughäfen, Verkehrslandeplätze, Luftsportvereine, Einzelfirmen, Betreiber. Avgas tanken zum Jet-A1-Preis? Bleifreies Avgas 91UL für die meisten Lycoming-Motoren in Richtung Mogas-Preis? Und ein spezielles 85UL aus Polen speziell für Ultraleichte?

Warter Aviation versorgt Kunden über Tanklastwagen, ISO-Tanks und klassische 216-Liter-Fässer in fast jeder gewünschten Menge

Fotos: C. Bollinger

An Warter soll's nicht liegen, sagt Piotr Soroka, General Manager in Plock. Er stockt derzeit die Produktion von rund 20.000 Tonnen auf 40.000 Tonnen Flugbenzin jährlich auf. An dem gnadenlosen staatlichen Zugriff im (nichtkommerziellen) Luftverkehr auf die Treibstoffpreise kann auch er nichts ändern. Er lässt aber keinen Zweifel daran, dass er am anderen Ende der Kostenschraube bei weiter 100-prozentiger Qualität so lange arbeiten wird, bis sein Marktanteil stimmt.

Weitere Informationen: Clemens Bollinger, +49 6171 923350.

Clemens Bollinger

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

Kollision zweier Flugzeuge in der Wetterau, BFU Zwischenbericht

Am 8. Dezember 2012 kamen bei einem Zusammenstoß zweier Flugzeuge in der Nähe des Flugplatzes Reichelsheim alle 8 Insassen ums Leben, darunter auch 4 Kinder. Eine Robin DR400 Regent und eine Piper PA32 Saratoga waren nach Sichtflugregeln in 3500 Fuß Flughöhe zusammengestoßen. Ein Zwischenbericht des Flugunfalls wurde inzwischen von der BFU veröffentlicht.

Dieser Unfall, einer der schwersten in der AL in den letzten Jahren, hat uns alle erschüttert. Offenbar ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen den Fliegerarzt des einen Piloten, der offensichtlich unter Diabetes litt. Allerdings ist sehr fraglich, ob diese Erkrankung einen Einfluss auf die Entstehung des Unfalls hatte. Der Zusammenstoß steht vermutlich auch in Zusammenhang mit der zum Unfallzeitpunkt tiefstehenden Sonne. Die von rechts „aus der Sonne" anfliegende Robin war für die Piper möglicherweise kaum zu sehen.

Gedanken sollten wir uns alle über die Vermeidung solcher Zusammenstöße machen. Die ständige Überwachung des Luftraums ist eine Herausforderung für Piloten, fast jeder von uns hatte sicher schon Momente, in denen wir von Flugzeugen überrascht wurden, die plötzlich vor unserer Cockpitscheibe aufgetaucht sind. Wir alle sollten überdenken wie wir mit FIS zusammenarbeiten, und ob eine Investition in Kollissionswarnsysteme wie FLARM und Traffic Advisory Systems (TAS) nicht sinnvoll sind.

Die IAOPA wird sich auf jeden Fall beim Flugsicherungsprojekt SESAR und bei der europäischen Flugsicherheitsagentur EASA weiterhin für die Entwicklung und Einführung von Systemen einsetzen, die uns eine verbesserte Traffic Awareness zu vernünftigen Kosten liefern und auch kompatibel mit dem System der Flugsicherung und der Großluftfahrt sind. Eine wichtige Herausforderung in diesem Zusammenhang ist die Schaffung eines Standards für ADS-B, der auch für die Allgemeine Luftfahrt bezahlbar sein wird. Die gegenwärtigen Kosten für ADS-B liegen bei ca. 15.000 € pro Gerät, einfach zu viel Geld für den durchschnittlichen Flugzeugeigentümer. Wir halten es für möglich, dass abgespeckte ADS-B-Systeme nur noch 2.000 € kosten werden, die dann auch wie GPS bei fast 100% der Flugzeuge unserer Branche auf freiwilliger Basis eingerüstet werden.

Zwei Frauen, zwei Männer: Viermal [flugsucht]

Luftfahrt-Kunstgalerie AEROart auf der AERO 2013

[flugsucht] nennen zwei Frauen und zwei Männer das, was sie künstlerisch verbindet. Ihre Werke sind Fotografien, Gemälde und Objekte; inhaltliche Klammer ist die Luftfahrt.

Ihre ganz persönliche Sicht präsentieren die vier gemeinsam vom 24. bis 27. April auf der Fachmesse AERO in Friedrichshafen im Rahmen der Luftfahrt-Kunstgalerie AEROart im Foyer Ost.

Die vier Flugsüchtigen – Gregor Behling, Torsten Meier, Christina Scheunemann und Kathrin Wötzel – stellen ihre Werke nicht nur aus: Messebesucher können die teils großformatigen Bilder und Kunstobjekte auch käuflich erwerben. Mit etwas Glück bekommen Flugbegeisterte aber auch ganz einfach so eine Portion Flugsucht ab, denn am Ende eines Messetages werden neben Sachpreisen auch je ein Kunstwerk verlost.

Fotos: [flugsucht]

Flugplatz Spa in Belgien in Not: Online-Petition für den Erhalt

Der traditionsreiche belgische Flugplatz Spa (ICAO-Code EBSP) benötigt dringend Ihre Unterstützung. Mit NOTAM wurde er geschlossen, derzeit kämpfen unsere Fliegerfreunde in Belgien mit aller Kraft für seine Eröffnung, über die in den nächsten Tagen entschieden werden soll.

Offenbar gibt es in Spa die auch bei uns in Deutschland bekannten Probleme, dass hier mit vorgeschobenen ökologischen Motiven die egoistischen wirtschaftliche Interessen einiger Nachbarn des Flugplatzes verfolgt werden. Wenn Sie mithelfen wollen diesen Flugplatz zu schützen, dann nehmen Sie doch bitte an dieser Petition teil, die leider zur Zeit nur in französischer und niederländischer Sprache verfügbar ist, aber das bekommt man gerade noch hin.

Wichtig: Sie erhalten eine Bestätigungsmail – man muss auf den 2. Link in dieser Mail zur Bestätigung klicken.

Die Petition können Sie online unterzeichnen unter:

http://bit.ly/10mUo3g

Anzeige

EINLADUNG AN ALLE FLUGBEGEISTERTEN

AOPA

AUSTRIA

gehalten von unserem Mitglied Helmuth Lehner (weltumrunder.at).
Im Anschluss stehen wir für Fragen zur neuen österreichischen Ultraleichtlizenz UL/A- bzw. UL/T und den LAPL zur Verfügung.
Wir bitten schon jetzt um eine unverbindliche, formlose Anmeldung unter office@aopa.at , um bezüglich der Saalgröße zu disponieren.
Danach werden wir Sie via E-Mail über den Veranstaltungsort benachrichtigen. Ebenso können Sie alle Informationen auch auf unserer neuen Homepage www.aopa.at ersehen.
Wir würden uns über Ihre Teilnahme an der Veranstaltung freuen!

Jeppesen Mobile Flite Deck VFR

Neue iPad Applikation wird auf der AERO vorgestellt

An die Vorteile der Flugplanung und -durchführung mit Hilfe von Mobilen Geräten (z.B. iPads) haben sich General Aviation Piloten inzwischen gewöhnt. Jeppesen hat nun die bisherigen Konzepte – und damit bedingt sogar ihr eigenes Portfolio – im Hinblick auf die VFR-Fliegerei hinterfragt. Dazu wurden die Ideen mehrerer hundert Privatpiloten ausgewertet, ihre Bedürfnisse bezogen auf Planung, Flugdurchführung und Nachbearbeitung analysiert, sowie ihre Systeminteraktionszeiten am Boden und im Flug gemessen.

Vor wenigen Tagen hatte die AOPA die Gelegenheit, eine Alpha-Test-Version des resultierenden Produktes, das kurz nach der AERO 2013 auf den Markt kommen wird, in Augenschein zu nehmen. Jeppesen's Neuentwicklung ist eine iPad Applikation, die bereits in diesem frühen Teststadium über eine ganze Reihe interessanter Funktionen verfügt. Besonders hervor zuheben sind zwei Merkmale:

Die Bedienung: Die Bedienung ist beeindruckend einfach, weil sie sich laut Jeppesen unmittelbar am Workflow von VFR-Piloten orientiert. Unterstützt durch Farben, Aufteilung und logische Interaktion sind Abläufe binnen weniger Sekunden verstanden und können ohne Umwege genutzt werden. Das soll die 'Head-Down-Time' reduzieren und somit wertvolle Zeit für das eigentliche Fliegen und die Luftraumbeobachtung schaffen; ganz abgesehen davon, dass das Bedienen der App einfach Spaß macht.

Die Darstellung: Ein technologisches Novum im Rahmen dieser Applikation ist die nahtlose Flugnavigation – vom Vorfeld bis in die Luft und wieder zurück. Das bedeutet, dass im Gegensatz zu bisherigen Lösungen zu keiner Zeit auf gescannte bzw. bearbeitete Bilder zurückgegriffen wird – sei es Strecken-, Anflug- oder Flugplatzkarten. Die auf dem iPad sichtbaren Navigationsbilder werden vielmehr vollautomatisch aus digitalen Daten generiert. Damit kann nicht nur praktisch jede Zoomstufe frei gewählt werden, sondern die dabei zur Verfügung gestellten Informationen sind ebenfalls auf diese Zoomstufe abgestimmt.

In der Praxis bedeutet das, dass im Anflug auf einen Flugplatz auch benachbarte Platzrunden mit allen erforderlichen Details zu sehen sind. Zudem steht praktisch die gesamte Informationsvielfalt von Jeppesen auf Fingerdruck zur Verfügung. Nachschlagen in Papierwerken wie dem Jeppesen VFR Manual (ehemals Bottlang) oder anderen Handbüchern erübrigt sich zukünftig, und Entscheidungen in der Luft werden deutlich vereinfacht.

Das neue Jeppesen Motto lautet 'Enjoy Your Passion!' und man darf gespannt sein, was in diesem Kontext noch entwickelt werden wird.

Diamond Aircraft stoppt D-Jet Entwicklung

Der österreichische Flugzeughersteller Diamond Aircraft hat die Entwicklung seines D-Jets eingestellt. Einem Großteil der Mitarbeiter im kanadischen Werk in London Otario wurde aus diesem Grund gekündigt.

Seit 2003 lief das Projekt „D-Jet" – die Entwicklung eines leichten, fünfsitzigen Jets. Wegen fehlender Finanzmittel und mangels Nachfrage wurde das Projekt jetzt auf Eis gelegt.

Sollte sich doch noch ein Investor finden, könnte die Entwicklung laut des kanadischen Geschäftsführers Peter Maurer wieder aufgenommen werden.

Die beiden Testflugzeuge haben bis heute über 600 Flugstunden absolviert. Zertifizierung und Auslieferung waren ursprünglich für 2006 geplant.

Fotos: Jeppesen (1), Diamond Aircraft (1)

Termine 2013

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

01.06.2013
Fly-In
in Ganderkesee (EDWQ)
Info: www.flugplatz-ganderkesee.de

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

07. -09.06.2013
1. Treffen der europäischen Pilotinnen
in Muska Sobota (LJMS)
Info: www.pilotinnen.de

08. -09.06.2013
OUV-Sommertreffen
in Bad Dürkheim (EDRF)
Info: www.ouv.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

16. - 18.08.2013
30. Old-Timer Fly-In
in Schaffen-Diest (EBDT)
Info: www.dac.be

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

07.09.2013
JHV der AOPA-Germany
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

13. - 15.09.2013
JHV der Vereinigung. dt. Pilotinnen
in Schwäbisch Hall (EDTX/EDTY)
Info: www.pilotinnen.de

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

Oktober

19. - 20.10.2013
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Berlin
Info: www.aopa.de

25. - 26.10.2013
AOPA-Sea-Survival-Lehrgang
in Elsfleth
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, **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
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: 11.000 Exemplare
1. Quartal 2013 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

Cleared for Take-off

Besuchen Sie uns auf der AERO 2013: Halle A3, Stand 101

Mit frischer Optik und erweiterten Inhalten fasziniert aerokurier mehr denn je.

Piloten landen hier.

In dieser Ausgabe großes Special zur AERO 2013

Jetzt im Handel und auf dem iPad

Täglich informiert mit
www.aerokurier.de