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

AOPA LETTER

Ausgabe 03/2013 | Juni - Juli 2013 | Heftpreis 2,80 Euro

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

3/2013
Juni/Juli

Achtung: Neuer Termin und Ort!
Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany
7. September 2013 in Egelsbach

Lösungen in Sicht:

Selbstkostenflüge und Gastflüge in Vereinen

AOPA SAFETY LETTER: VFR-Fliegen mit GPS

Stärker vertreten!

Medical-Problematik: Schreiben an das LBA

Erfreuliche Nachrichten für Berufspiloten über 60

Fliegerisch fit!

35. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

AOPA-Lehrgang „SeaSurvival“ in Elsfleth

Besser informiert!

AERO 2013: Starker internationaler Auftritt

Reisebericht: Gyro goes Sicilia

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 9. – Sa. 12. April 2014

Friedrichshafen, Bodensee

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE
QUALITY AIRCRAFT SINCE 1946 TECNAM

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Euro Hawk Down – Luftwaffe gibt Drohnenprojekt auf

Selten hat sich die deutsche Öffentlichkeit so für ein Rüstungsvorhaben der Luftwaffe interessiert wie für die Drohne „Euro Hawk", nachdem das Verteidigungsministerium den verlustreichen Ausstieg aus diesem Prestigeprojekt verkünden musste. Die Hintergründe für den Ausstieg sind zwar noch nicht abschließend geklärt, doch zeichnet sich ab, dass für diese Entscheidung die Unfähigkeit des unbemannten Luftfahrzeugs, andere Luftfahrzeuge zu erkennen und ihnen zuverlässig auszuweichen, eine wichtige Rolle gespielt hat.

Es wird darüber diskutiert, dass mindestens 500 Mio. € an weiteren Investitionen notwendig gewesen wären, um die Euro Hawk mir der notwendigen „Sense And Avoid" Technologie auszustatten, die einen sicheren und nahtlosen Betrieb im Luftraum gemeinsam mit zivilen Luftfahrzeugen erlauben würde. Vermutlich muss man hinzufügen, denn die Hersteller wollten keine Erfolgsgarantie dafür geben, dass ihr „Sense And Avoid" trotz Investitionen über 500 Mio. € auch wirklich funktionieren und zulassungsfähig sein wird.

Was hat das mit der Allgemeinen Luftfahrt zu tun? Auf den ersten Blick vielleicht nicht viel, auf den zweiten Blick aber doch sehr viel. Wer in den letzten Jahren Luftfahrtmessen wie die ILA, in Le Bourget oder in Farnborough besucht hat, der weiß, wie groß die Pläne der Luftfahrtindustrie sind, in den Markt der unbemannten Luftfahrzeuge einzusteigen.

Unsere Besorgnis als Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt war immer, dass aufgrund der fehlenden Fähigkeit der Drohnen anderen Luftfahrzeugen zuverlässig auszuweichen, die Zahl der Luftsperrgebiete weiter wachsen und damit die Freiheit für die Allgemeine Luftfahrt abnehmen wird. Denn nur für den Euro Hawk wurden die weiträumigen Restricted Areas ED-R 147 bei Manching und die ED-R148 bei Schleswig geschaffen, die in den Zeiten ihrer Aktivierung für den VFR-Verkehr entweder gar nicht oder nur noch sehr eingeschränkt zugänglich waren. Und dies wäre sicherlich nur der Anfang eines großen Trends gewesen.

Ob diese Entscheidung gegen den Euro Hawk ähnliche Auswirkung auf den Markt der Drohnen haben wird wie seinerzeit der Konkurs des „Very Light Jet"-Herstellers Eclipse, der zum vollständigen Implodieren der gigantischen VLJ-Blase geführt hat, das bleibt abzuwarten. Aber angesichts vieler lautstarker Evangelisten des Drohnen-Zeitalters, die zukünftig sogar Pizza schnell, heiß und knackig mit Drohnen zu ihren Kunden nach Hause fliegen wollen und sich durch Cessnas und Pipers im unteren Luftraum in ihrem nicht-existenten Geschäftsmodell gestört sehen, tut dieser Dämpfer sicherlich gut.

Viele Experten erwarten, dass ein elektronisches System, das autonom arbeitet und einen Piloten in der Luftraumüberwachung wirklich 1:1 ersetzen kann, im zivilen Bereich noch mindestens 15 Jahre auf sich warten lassen wird. Solange sollte man das tun, was auch die Luftwaffe jetzt vorhat: Darüber nachdenken, ob man die Sensoren des Euro Hawk nicht in ein „richtiges" Luftfahrzeug einbauen kann, in dem noch „richtige" Piloten sitzen. Denn viele leichte Hubschrauber überwachen heute schon Stromleitungen und Pipelines sicher und zuverlässig aus der Luft für Preise, zu denen eine Drohne kaum jemals konkurrenzfähig sein wird.

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung 2013 am 7. September in Egelsbach	5
Wir danken...	5
Vergleich Jahresergebnis 2011/2012	6
Rechnungsbericht des Schatzmeisters	7

Stärker vertreten!

Neue EASA-Lizenznummern und FAA-Lizenzanerkennungen	8
Cessna SIDs, Klärung der Problematik noch vor der Sommerpause?	8
Medical-Problematik, Schreiben des AOPA-Präsidenten Giemulla an das LBA	8
Verbändeschreiben an EU-Kommission wegen 3rd Country Lizenzen	9
Erfreuliche Nachrichten für Berufspiloten über 60 im Single Pilot Einsatz	9
Selbstkosten- und Vereinsrundflüge, Lösungen in Sicht	10
Neuer 8.33 kHz-Frequenzabstand, zweites Funkgerät notwendig?	11
FCL.008, die EASA veröffentlicht ihre Position zum vereinfachten IFR	11

Fliegerisch fit!

35. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 03. bis 10.08.2013	12
23. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 26. bis 29.09.2013	13
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Berlin am 19. und 20.10.2013	14
AOPA-Lehrgang „SeaSurvival" in Elsfleth am 25. und 26.10.2013	14
AOPA Safety Letter: VFR-Fliegen mit GPS	***15***
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23
3. AOPA-Trainingscamp in Fritzlar ein voller Erfolg	24

Besser informiert!

AERO 2013 – Starker internationaler Auftritt für die Allgemeine Luftfahrt	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Gyro goes Sicilia	28
AOPA-Versicherungen: Reise-Versicherungen	32
Termine	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: berndbiebricher - Fotolia.com (Antonow An-2)

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung 2013 am 7. September 2013 in Egelsbach

Sehr geehrte Mitglieder,
der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Vielfach ist der Wunsch vorgetragen worden, die JHV an einem zentraleren Ort als traditionell in Eggenfelden abzuhalten. Deshalb wollen wir jetzt an unserem Vereinssitz am Flugplatz Egelsbach testen, wie die Resonanz ist. Eggenfelden hatte den Vorteil, dass viele Teilnehmer des dortigen Camps bequem an der JHV teilnehmen konnten, die sonst nicht extra zu einer JHV angereist wären. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

Zeit und Ort

Datum:	Samstag, 7. September 2013
Uhrzeit:	10:30 Uhr
Ort:	Flugplatz Egelsbach (EDFE) Restaurant „Check-Inn“ 63329 Egelsbach

Tagesordnung

TOP 1	Feststellung der Beschlussfähigkeit
TOP 2	Anträge zur Tagesordnung
TOP 3	Genehmigung der Tagesordnung
TOP 4	Geschäftsbericht des Präsidenten
TOP 5	Rechnungsbericht des Schatzmeisters
TOP 6	Entlastung des Vorstandes
TOP 8	Anträge von Mitgliedern
TOP 9	Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 07.08.2013 in der Geschäftsstelle einzureichen.
Die Anträge werden am 12.08.2013 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Wir erarbeiten derzeit auch ein Rahmenprogramm; z.B. ein Besuch in der DFS-Radarzentrale in Langen.

Anmeldung
Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Einen Anmeldecoupon finden Sie nachfolgend. Bitte senden Sie diesen per Fax an die 06103 42083 oder auf dem Postweg an die AOPA-Geschäftsstelle. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Anmeldung zur Hauptversammlung der AOPA-Germany

am 07.09.2013 um 10:30 Uhr in Egelsbach

zurück per Fax an 06103 42083

Name

AOPA-ID

Datum/Unterschrift

Wir danken ...

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

45-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Thom

30-jährige Mitgliedschaft
Siegfried Starke
Wolfgang Klanig
Rudolf Robert Eichler

25-jährige Mitgliedschaft
John Herminghaus
Bernhard Grundmann
Dr. Klaus Lucke
Dr. Claus Petersmann
Reinhard Sann
Hartmut Lührig
Uwe Brückner
Walter Martens

Vergleich Jahresergebnis 2011/2012

Ausgaben	2011	2012
Personalkosten	231.642,65	228.628,33
Veranstaltungen	57.056,11	51.146,33
Messen	23.112,43	22.945,45
AOPA-Letter	47.740,05	46.218,90
Öffentlichkeitsarbeit	6.558,11	6.104,61
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	35.168,15	33.473,59
Fremdarbeiten / Honorare	39.366,53	38.405,76
Kfz-Kosten	9.854,07	9.493,63
IAOPA	15.656,36	20.623,49
Telefon / Telefax	4.826,95	4.855,09
Reisekosten und Kosten Vorstand	10.980,79	13.489,68
Porto	4.582,31	6.740,28
Einkauf Crew-Cards	1.044,01	2.517,88
IAOPA-Weltkonferenz	2.339,57	0,00
AOPA-Pilot	4.885,18	5.215,33
EDV-Kosten	797,53	5.796,73
Steuerberatungskosten	6.026,85	5.525,75
Einkauf AOPA-Shop	550,00	3.418,27
Kosten Anzeigen	1.600,00	1.492,97
Wartungs- / Instandhaltungskosten	1.860,41	1.980,09
Gezahlte Umsatzsteuer	8.157,75	7.947,02
Versicherungen	3.207,73	3.755,82
Mitgliedschaften	1.222,31	1.222,31
Büromaterial	2.081,59	1.773,65
Nebenkosten Geldverkehr	1.237,84	1.402,73
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	1.405,31	6.912,45
Zinsabschlagsteuer	501,73	957,86
Sonstige Ausgaben	2.174,95	5.759,95
Anlagevermögen AfA / Abgang	47.191,70	10.634,71
Fachliteratur	498,53	324,60
Spenden	1.171,00	1.465,50
Repräsentations- / Bewirtungskosten	803,94	1.002,66
Arbeitskreise	571,44	571,44
Allgemeine Druckkosten	1.263,44	2.855,37
Solidaritätszuschlag / Zinsen	27,57	52,66
Fortbildungskosten Mitarbeiter	320,00	1.002,53
Vorsteuer	47.123,63	42.575,05
Jahresüberschuss	41.067,13	32.669,42
Summe	**665.675,65**	**630.957,89**

Einnahmen	2011	2012
Mitgliedsbeiträge	454.151,08	453.125,56
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	555,45	638,75
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	1.863,05	1.491,25
Veranstaltungen	61.802,80	56.342,16
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	14.812,10	14.677,90
Erlöse Messen / Jahrestagungen	12.790,99	10.830,57
Erlöse VIP Cards	10.035,49	2.549,76
Verkauf AOPA-Shop	1.951,53	3.763,31
Sachbezug	6.149,64	6.175,06
Steuererstattung / Umsatzsteuer	1.040,20	529,57
AOPA-Pilot Abonnements	6.491,72	6.635,66
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	2.006,92	3.831,38
Spenden / Projektarbeit	59.090,26	40.189,82
Erstattung Lohnfortzahlung	1.753,48	2.890,24
Mahnverfahren	481,98	960,08
Sonstige Einnahmen	8.794,65	7.821,95
Umsatzsteuer	21.904,31	18.504,87
	665.675,65	**630.957,89**

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2013 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach § 4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2012 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2012 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen.

Seit dem Geschäftsjahr 2008 werden die Beträge in der Ergebnisrechnung netto ausgewiesen. Die kumulierte Umsatzsteuer wird auf beiden Seiten der Ergebnisrechnung gesondert erfasst.

Das Wichtigste vorweg: Insgesamt ist es der AOPA gelungen, ein positives Jahresergebnis 2012 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 32,6 (41,0) zu erzielen, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Das Geschäftsjahr 2012 zeigt um TEUR 35,0 verminderte Gesamteinnahmen von TEUR 631. Der Rückgang resultiert maßgeblich aus

- Spenden / Projektarbeit ./. TEUR 19, da Rechnungen aus Projektarbeit für das vierte Quartal 2012 erst in 2013 gezahlt wurde
- Einnahmen aus Veranstaltungen ./. TEUR 6

Das Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen ist im Vergleich zum Vorjahr erfreulicherweise nahezu gehalten worden (Rückgang lediglich um ./. TEUR 1,3). Die Zahl der Mitglieder ist sogar um 51 angestiegen, allerdings sind ca. 30 mit ihren Zahlungen im Rückstand. Positiv wirkten sich erhöhte Verkäufe des AOPA-Shops (+ TEUR 1,7) sowie im Bereich des Finanzmanagements (Zinseinnahmen + TEUR 1,8) aus. Dagegen sanken die Erlöse aus Veranstaltungen (./. TEUR 5,5) und aus VIP-Cards (./. TEUR).

Die AOPA erzielt offenbar aufgrund ihres klar erkennbaren Engagements für Flugplätze, für EASA-Fluglizenzen und Betriebsvorschriften in ihrer Zielgruppe eine verstärkte Anerkennung, die sich positiv auf die Mitgliederentwicklung auswirkt. Darüber hinaus ist die AOPA ein regelmäßiger Anbieter von Trainings und Seminaren, die ebenfalls zur Mitgliedergewinnung beitragen.

Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Probleme. Säumige Mitglieder werden systemgestützt innerhalb der gesetzlichen Fristen und Vorschriften zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert.

Ausstehende Mitgliedsbeiträge aus Vorjahren wurden per Mahnverfahren erfolgreich eingetrieben und führten in 2012 zu Einnahmen von TEUR 1,5 (1,8).

Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt. Kleinere Einsparungen sind in manchen Bereichen, wie z.B. bei der Miete (./. TEUR 1,8) sowie den Rechtsanwaltskosten (./. TEUR 1,0) zu verzeichnen. Dagegen stiegen die Ausgaben für die IAOPA und EDV-Kosten (jeweils um + TEUR 5,0) und die sonstigen Ausgaben (+ TEUR 3,5).

Für das laufende Jahr 2013 setzt sich aufgrund der intensivierten Aktivitäten zur Neugewinnung von Mitgliedern der leichte Wachstumstrend aus dem Vorjahr fort, so dass wir per Saldo im Vorjahresvergleich ein stabiles Mitgliederniveau erwarten. Auch tragen neue Trainingsveranstaltungen zur positiven Entwicklung bei.

Es gilt – wie in den Vorjahren – weiterhin eine strenge Ausgabendisziplin. Schwerpunkte der Aktivitäten – neben der Bearbeitung der wesentlichen Themen der allgemeinen Luftfahrt – werden die unerlässliche Werbung von neuen Mitgliedern durch ausgewählte Messebesuche, gezielte Kundenansprache und laufende Präsentationen in Vereinen sein. Die wesentlichen Investitionen in 2013 betreffen die Aktualisierung der EDV-Anlage.

Insgesamt wird in 2013 trotz des weiterhin schwierigen Wirtschaftsklimas mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum 31. August 2013 wird auf der Jahreshauptversammlung im September vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2013.

Constantin Woelki
Schatzmeister der AOPA-Germany

Anzeigen

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

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

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

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

Neue EASA-Lizenznummern und FAA-Lizenzanerkennungen

Viele Piloten in Europa besitzen US-Fluglizenzen, die auf Basis einer europäischen Fluglizenz ausgestellt wurden. Als das JAR-FCL-Lizenzsystem vor etwa 10 Jahren in Europa eingeführt wurde, erhielten alle Lizenzen neue Nummern, so dass die US-Lizenzen "based on German License No. 12345" ungültig wurden und für teures Geld neu beantragt werden mussten. Das gleiche Schicksal drohte mit den neuen EASA-FCL-Lizenzen, jedoch konnten wir die EASA rechtzeitig auf das Problem hinweisen und erreichen, dass die neuen Lizenzen ihre alten Nummern behalten, lediglich ein Prefix bekommen, das den Ländercode und die Buchstabenkombination FCL enthält. Also aus der deutschen Lizenz mit der Nummer 12345 wird die Lizenz DE.FCL.12345.

Unsere Kollegen von der AOPA-USA haben die FAA auf das Thema hingewiesen und darum gebeten, die neuen Prefixe zu akzeptieren. Die FAA ist sich der Problematik bewusst und arbeitet an einer Lösung, die zwar zur Ausstellung einer neuen Lizenz führt, jedoch nicht den Besuch eines FAA-Büros oder eines Inspektors notwendig macht.

Cessna SIDs, Klärung der Problematik noch vor der Sommerpause?

Wir berichteten erstmals im letzten August über die Stellungnahme der EASA zum Thema Mandatory Supplemental Inspection Documents für einmotorige Cessnas der 100er und 200er Serie mit einem Baujahr vor 1986. Ziel dieser zusätzlichen Inspektionen ist es, Korrosion vor allem in den Tragflächen der Flugzeuge auszuschließen. Die EASA sah hier ganz klar für die privaten Eigentümer ein Entscheidungsrecht vor, ob die mit bis zu 10.000 € sehr teuren Inspektionen durchzuführen sind oder nicht. Das LBA erklärte hingegen, dass es den privaten Betreibern dieses Wahlrecht nicht einräumen kann. Monatelang tat sich wenig, jetzt scheint Bewegung in die Sache zu kommen. Wir erwarten nach aktuell geführten Gesprächen mit den Verantwortlichen in der EASA und im LBA noch vor der Sommerpause verbindliche Veröffentlichungen von beiden Stellen. Das LBA plant in den nächsten Tagen eine NfL herauszugeben, mit der die Wartungsprogramme für die sog. ELA 1 Flugzeuge bis 1200 kg deutlich vereinfacht werden.

Medical-Problematik, Schreiben des AOPA-Präsidenten Giemulla an das LBA

Mit einem Schreiben an den LBA-Präsidenten Jörg Mendel hat sich AOPA-Präsident Prof. Elmar Giemulla gegen die Pläne des LBA gewandt, von Fliegerärzten die Übermittlung sämtlicher ärztlichen Unterlagen der Piloten zu verlangen.

Für diese gigantische Datensammlung gibt es zum einen keine Rechtfertigung in europäischen Vorschriften: Denn Anhang IV, MED.A.025 Buchstabe d) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vom 3. November 2011 sieht nämlich vor, dass eine derartige Vorlagepflicht nur dann besteht, „wenn dies für die Bescheinigung der Tauglichkeit und/oder für Aufsichtszwecke erforderlich ist". Zum anderen würde diese Datensammlung auch gegen im Grundgesetz verankerte Datenschutzrechte verstoßen, die durch europäische Rechtsverordnungen nicht ohne weiteres ausgehebelt werden können.

Eine überaus positive Entwicklung zu diesem Thema gibt es auch in Österreich vom Vizepräsidenten der AOPA-Austria und Flugmediziner Dr. Walter Ebm zu vermelden. Dort hatte die Austro Control ähnliche Datensammlungsabsichten wie das LBA, sie wurde jedoch vom österreichischen Datenschutzrat gebremst. Denn der Datenschutzrat hat seine Rechtsüberzeugung dargelegt, wonach eine generelle Übermittlung der flugmedizinischen detaillierten Untersuchungsberichte an die Austro Control nicht mit dem Grundsatz der Erforderlichkeit nach § 6, Abs. 1, Liz. C der EU-Datenschutzrichtlinie vereinbar ist. Zudem fordert er die Austro Control mit Nachdruck auf, unverzüglich von ihrer Befugnis zur Errichtung eines alternativen Nachweisverfahrens Gebrauch zu machen, welches ohne Übermittlung von Detaildaten aus flugmedizinischen Untersuchungen auskommt.

Verbändeschreiben an EU-Kommission wegen 3rd Country Lizenzen

Gemäß Artikel 4 der EASA-Basic-Regulation sollen auch alle Luftfahrzeuge mit einer Verkehrszulassung in Drittstaaten, die dauerhaft in Europa stationiert sind, nur noch von Piloten geflogen werden, die auch im Besitz europäischer Lizenzen sind. Stichtag war eigentlich der 8. April 2013, der Termin für die Einführung der neuen europäischen Lizenzvorschriften, aber durch ein sog. „Opt-Out" haben die meisten europäischen Staaten den Third-Country-Lizenzinhabern eine Übergangsfrist bis zum April 2014 eingeräumt. Erklärtes Ziel der EU-Kommission und der EASA ist es, den betroffenen Piloten zumeist mit Lizenzen der US-Behörde FAA „Brücken" zu bauen, mit dem sie vereinfacht in das europäische Lizenzsystem einsteigen können. Der eine vereinfachte Weg geht über die vereinfachte europäische Instrumentenflug-Berechtigung, siehe Artikel auf Seite 11. Der andere Weg soll über ein Bilaterales Abkommen zwischen der EASA und der FAA führen, das eine drastisch vereinfachte wechselseitige Anerkennung von Lizenzen bis zum PPL mit Nachtflug- und IFR-Berechtigung vorsieht. Das Problem: Beide Lösungswege sind möglicherweise bis zum Stichtag 8. April 2014 noch versperrt, die Projekte entwickeln sich langsamer als geplant. Die Verbände Europe Air Sports und IAOPA haben sich deshalb in einem gemeinsamen Schreiben mit der Bitte an die Europäische Kommission gewandt, die Übergangsfristen „Opt-Out" zur Anerkennung von Fluglizenzen aus Drittstaaten zunächst bis zum 8. April 2015 zu verlängern, um den betroffenen Piloten die entstandene große Unsicherheit zu nehmen.

Dem europäischen Vorsitzenden der IAOPA Martin Robinson wurde bereits in einem Gespräch mit dem zuständigen Abteilungsleiter Filip Cornelis in der EU-Kommission signalisiert, dass er solch eine Fristverlängerung grundsätzlich befürwortet, eine schriftliche Antwort steht noch aus. Auch ist klar, dass die EASA-Mitgliedsstaaten diese Möglichkeit zu einem Opt-Out auch wieder auf nationaler Ebene umsetzen müssen. Falls einzelne Staaten hier nicht mitziehen, dann wäre deren Luftraum für Third-Country-Lizenzinhaber künftig tabu.

Erfreuliche Nachrichten für Berufspiloten über 60 im Single Pilot Einsatz

Ende März gab es endlich gute Neuigkeiten für all diejenigen Berufspiloten über 60, die als einziges Besatzungsmitglied im gewerblichen Luftverkehr im Einsatz sind. Nach der neuen EASA-Regel FCL.065 wäre das nicht mehr möglich gewesen, so wie es noch – allerdings beschränkt auf den deutschen Luftraum – nach JAR-FCL (deutsch) möglich war. Die Luftfahrtunternehmen, die in der AOPA-Germany engagiert sind, hatten uns auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Gemeinsam haben wir daraufhin Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) geführt. Nur mit einem Antrag Deutschlands auf eine Abweichung von dieser neuen Regel war ein Festhalten an der altbewährten Verfahrensweise möglich. Das BMVBS und das LBA wurden auch in diesem Sinne aktiv und haben uns rechtzeitig vor Ablauf der Frist bestätigt, dass Anträge auf Weiterbeschäftigung der Piloten im Alter über 60 im Single-Hand-Betrieb umgehend an das LBA gerichtet werden können. Wir stellten den Betroffenen umgehend einen Musterantrag zur Verfügung, der vor dem Fristablauf am 8. April beim LBA eingereicht werden musste.

Mit Erfolg! Über 25 Anträge wurden eingereicht, in denen die Luftfahrtunternehmen geschildert haben, warum sie weiterhin auf ihre erfahrenen Piloten angewiesen sind. Viele Piloten können jetzt weiterhin ihrem Beruf nachgehen und sind nicht in die Arbeitslosigkeit abgerutscht.

Somit haben die Unternehmen und Piloten jetzt erst einmal „ein Jahr Luft", in dem an einer dauerhaften Lösung gearbeitet wird. Entsprechende Gespräche der AOPA auch mit der EU-Kommission stehen bevor.

Foto: imageegami - Fotolia.com

Selbstkosten- und Vereinsrundflüge, Lösungen in Sicht

Auf unserer Website haben wir Anfang Mai das Schreiben des Bundesverkehrsministeriums BMVBS an die EU-Kommission veröffentlicht, in dem klarstellt wird, wie man in Deutschland die neuen europäischen Vorschriften interpretiert und umsetzt. Vor allen Dingen wird dargelegt, dass eine gelegentliche Beförderung gegen Entgelt noch lange keine gewerbliche Aktivität darstellt, die nach deutschem Recht dadurch gekennzeichnet ist, dass sie sich an die Öffentlichkeit wendet und eine dauerhafte Gewinnerzielungsabsicht verfolgt.
Mit diesem Schreiben des BMVBS sind viele Probleme im Zusammenhang mit den Selbstkostenflügen und den Rundflügen in Vereinen gelöst, wenn auch noch nicht dauerhaft.
Im Wesentlichen bleiben noch drei Fragen offen, die wir hier vorstellen:

1. Die Rolle der EU-Kommission

Die EU-Kommission kann sich gegen die Entscheidung Deutschlands wenden, die zentral vorsieht, dass

- Mitflüge gegen Selbstkosten innerhalb von Vereinen,
- Mitflüge bei gleichgerichteten Interessen im Sinne einer Fahr/Fluggemeinschaft,
- Mitflüge unter Verwandten und engen Bekannten,
- Absetzflüge von Fallschirmspringern, sofern diese nicht im Rahmen eines gewerblichen Unternehmens angeboten werden,

nicht die Kriterien der Definition der gewerblichen Tätigkeit der Verordnung (EG) Nr.216/2008 erfüllen. Diese Flüge sind hiermit bis auf Weiteres in Deutschland auch für Inhaber einer Privatpilotenlizenz gestattet.

Sollte sich die EU-Kommission aber gegen diese deutsche Interpretation aussprechen, dann wären wir „wieder gekniffen". Allerdings arbeitet man in der EU-Kommission auch selbst mit Hochdruck an einer dauerhaften Lösung der Probleme, so sollen Selbstkostenflüge mit Flügen mit bis zu 6 Personen an Bord für Privatpiloten möglich werden, auch Vereine und Flugschulen sollen „Schnupperflüge" unproblematisch anbieten können, die entsprechenden Gesetzesentwürfe haben wir schon gesehen. Wenn die Kommission sich mit einem möglichen Protest gegen das BMVBS einfach einige Monate Zeit lässt, bis die eigene dauerhafte Lösung steht, dann wäre die Problematik schon aufgelöst. Vor allem die Frage der Mitnahme von Vereinsfremden bereitet aber noch Kopfschmerzen.
Zur Zeit wird darüber diskutiert, ob und wie das Problem der Mitflüge gegen Selbstkosten innerhalb von Vereinen durch die Ausstellung etwa von Kurzzeit- oder Probemitgliedschaften gelöst werden kann.

2. Mehrere Bundesländer haben Bedenken angemeldet

Viele Bundesländer stehen voll hinter dem Lösungsansatz des BMVBS, etwa Sachsen: http://www.lds.sachsen.de/luftverkehr/index.asp?ID=6110&art_param=458
Andere Bundesländer wollen dieser pragmatischen Lösung aber offenbar nicht ohne weiteres folgen. Relevant ist die Einstellung einer Landesluftfahrtbehörde in diesem Zusammenhang immer dann, wenn Vereine gemäß §24 LuftVG genehmigungspflichtige Luftfahrtveranstaltungen durchführen, die auch der Öffentlichkeit bzw. Außenstehenden zugänglich sind.

3. Die Rolle der Versicherungen

Überaus wichtig ist herauszufinden, wie die Versicherungen reagieren, ob sie bei dieser Lösung mitziehen und weiterhin Versicherungsschutz für die Aktivitäten bieten, die bei ihnen jahrelang problemlos versichert waren, oder ob sie den Versicherungsschutz im Falle eines Falles verweigern wollen. Der Verlust des Versicherungsschutzes wäre tatsächlich dramatisch und stellt in dieser Angelegenheit die wohl größte Gefährdung für Piloten, Vereine und Passagiere gleichermaßen dar. Die Versicherungen AachenMünchener und HDI Gerling haben bereits erklärt, den Versicherungsschutz wie bisher gewähren zu wollen. Ziehen die ersten Versicherer mit, werden die anderen hoffentlich sehr bald folgen. Wir raten allen Vereinen dringend dazu, sich die Freigabe ihrer Versicherung einzuholen, bevor sie wieder Flüge mit zahlenden Gästen oder Schnuppermitgliedern durchführen.

Das Vorpreschen des BMVBS in dieser Sache ist angesichts der möglichen Widerstände doch außerordentlich bemerkenswert. Wir sind optimistisch, dass sich die verbleibenden offenen Fragen bald zu aller Zufriedenheit beantworten lassen. Wir werden Sie weiter informieren!

Foto: chantal cecchetti - Fotolia.com

Neuer 8.33 kHz-Frequenzabstand, zweites Funkgerät notwendig?

Im Zusammenhang mit der Einrüstung von 8.33 kHz-Funkgeräten gemäß der EU-Verordnung 1079/2012 tauchen derzeit vor allem zwei Fragen auf:

1. Brauche ich für IFR-Flüge ein zweites 8.33 kHz-fähiges Funkgerät?

Vor einigen Wochen haben wir beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) angefragt, ob der nicht-gewerbliche IFR-Verkehr ab Januar 2014 nur ein 8.33 kHz-fähiges Funkgerät einrüsten muss, so wie es die neuen EU-OPS-Vorschriften dies vorsehen, oder ob nach der Flugsicherungs-Ausrüstungsverordnung (FSAV) zwei Funkgeräte notwendig sind.

Matthew Baldwin von der Europäischen Kommission hat uns auf unsere Anfrage geantwortet, dass die neuen europäischen Betriebsvorschriften keine Verpflichtung für die Ausstattung eines Luftfahrzeugs im nicht-kommerziellen IFR-Betreib mit einem zweiten 8.33 kHz-fähigen Funkgerät vorsehen. Dies ist in §3(1)1 der FSAV noch anders geregelt, wo für Flüge unter Instrumentenflugregeln grundsätzlich zwei UKW-Sende-/Empfangsgeräte vorgeschrieben sind, es wird nicht zwischen privat und gewerblich unterschieden.

Wichtig wäre es deshalb für uns Klärung zu erhalten, wann die FSAV entweder an EU-OPS angepasst oder aber außer Kraft gesetzt wird, damit nicht viele hundert Flugzeuge für einen kurzen Übergangszeitraum ein teures zweites Funkgerät mitführen müssen. Das BAF teilte uns jetzt mit, dass sich die FSAV derzeit in der Überarbeitung befindet. Die Abstimmungen hierzu wären innerhalb des BAF noch nicht abgeschlossen, so dass unsere Anfrage nicht abschließend beantwortet werden könnte. Die AOPA solle aber in die Konsultationsphase den Entwurf der neuen Fassung der FSAV kommentieren dürfen. Wir werden auf eine zügige Entscheidung drängen, denn bis zum Januar 2014 läuft den Betroffenen sonst die Zeit weg.

2. Muss ein 25 kHz-Funkgerät Funkgerät ausgebaut werden?

Eine COM oder NAV/COM-Einheit kann übrigens gemäß Artikel 4 Absatz 4) und 5) der o.g. EU-Verordnung weiter verwendet werden, auch wenn der COM-Teil nicht mehr für 8,33er Frequenzen nutzbar ist, dann allerdings nur für Notfälle auf den Frequenzen 121,5 MHz und 123,1 MHz. Eine Stilllegung des COM-Teils ist nicht zulässig, da dann in die Zulassung des Geräts eingegriffen würde.

FCL.008, die EASA veröffentlicht ihre Position zum vereinfachten IFR

Mit Verspätung, dafür aber mit sehr positivem Inhalt hat die EASA ihre Meinung, die „Opinion No 03 2013", zur vereinfachten Instrumentenflugberechtigung in Europa veröffentlicht. https://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2013/03/Opinion%2003-2013%20-%20Explanatory%20Note.pdf

Zentrale Inhalte sind

1. die Verschlankung der Theorie auf 80 Stunden (davon werden nur noch 8 Stunden Theorieunterricht in einer Schule verlangt, die verbleibenden 72 Stunden können zuhause gelernt werden)
2. die Einführung eines Enroute-IFR ohne Approach-Privilegien und
3. die Möglichkeit für Inhaber ausländischer Instrumentenflugberechtigungen und eines europäischen PPL, durch einen Checkflug eine Anerkennung der Instrumentenflugberechtigung in der europäischen Lizenz zu erhalten.

Das EASA-Committee bestehend aus den Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission wird in den nächsten Monaten über diese Opinion entscheiden, so dass ab Ende diesen Jahres die Ausbildung bzw. die Umschreibungen beginnen könnten.

Die IAOPA begrüßt diese Initiative der EASA sehr, eine Verschlankung der IFR-Ausbildung nach US-Vorbild war und ist eines unserer wichtigsten Ziele. Denn durch eine IFR-Berechtigung wird ein Pilot der Allgemeinen Luftfahrt wetterunabhängiger bei der Durchführung seiner Flüge, und vor allem aber auch sicherer beim Einflug in schlechtes Wetter. Bislang nicht realisiert werden konnte leider die Beibehaltung des britischen IMC-Ratings, mit dem in Großbritannien sehr gute Erfahrungen gemacht wurden, was zu deutlichen Protesten der AOPA-UK geführt hat. Gemeinsam mit der britischen Luftfahrtbehörde CAA versucht man noch Lösungen zu finden.

Artikel Seiten 8-11: Dr. Michael Erb

Demoflüge mit aktuellen Vorführmaschinen. Folgende Hersteller haben ihr Kommen bis jetzt angekündigt:
Cessna, Cirrus, Robin, FK Lightplanes

AOPA-Veranstaltungsprogramm

35. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

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

Teilnahmegebühr bei kompletter Teilnahme:

AOPA-Mitglieder:	250 €
Nichtmitglieder:	450 €

Teilnahmegebühr bei einer verkürzten Teilnahme bis zu 3 Tagen:

AOPA-Mitglieder:	170 €
Nichtmitglieder:	300 €

Fluglehrerstunde:	40 €
Ferrypauschale für Charterer:	190 €
zzgl. Fluggebühren	

Anmeldeschluss: **15.07.2013**
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!

Kursangebot

Die unten aufgeführten Kursinhalte von Basic und Advanced können natürlich mit Ihrem Fluglehrer ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden. Was hätten Sie gerne? Wir machen es möglich!

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 und Abläufe besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)
Schwerpunkt sind die Grundlagen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Ziel- und Außenlandeübungen, der Anflug auf große Flughäfen und vieles mehr.

Aufbautraining / Advanced (ADV)
Wir bieten das Fliegen „unter der Haube", GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches, CVFR-Refreshertraining und vieles mehr.

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 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.

23. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Datum:	**26. - 29.09.2013**
Ort:	**Flugplatz Stendal**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Ferrypauschale:	**190 €**
Anmeldeschluss:	**06.05.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

In Kooperation mit

AIRFIELD-GUIDE
ANJA WOLFFSON
WWW.XWINDSIM.DE
Xwind
EDHF · HUNGRIGER WOLF

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 23. Mal statt. Es beginnt am 26. September 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 sowie Nachtflug. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang „Gefahreneinweisung" in Theorie und Praxis. Dafür steht eine kunstflugtaugliche Maschine zur Verfügung.

Im Rahmen des Trainigscamps können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden.

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 (25.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

Anzeige

Tolles Pilotenzubehör:
Lassen Sie sich von der DFS Pilot Line inspirieren!

DFS Deutsche Flugsicherung

Die Zubehörserie **DFS Pilot Line** ist speziell auf die Wünsche von Piloten ausgerichtet und besteht aus folgenden Produkten:
– Flight Bag (Size S oder M)
– Standard-Kniebrett
– Kniebrett für iPad/iPad mini
– Flight Cap

Die **Flight Bags** bieten reichlich Platz für alles, was der Pilot im Cockpit benötigt. Herausnehmbare Unterteiler ermöglichen dem Piloten eine individuelle Aufteilung des großen Hauptfaches.

Verschiedene Fächer des zweiteilig aufklappbaren **Kniebretts** bieten genügend Stauraum für Ihre ICAO-Karten, Karten aus der AIP VFR, Kursdreieck, Notizblock oder auch Ihr iPad.

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

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL

Datum:	**19. + 20.10.2013**
Ort:	**Berlin-Charlottenburg**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**20.09.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

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

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

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

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

Die Veranstaltung findet in der AfIB Akademie für Internationale Bildung GmbH in Berlin-Charlottenburg statt. Am Samstag ist ein gemeinsamer Abend in der Berliner Innenstadt geplant. Weitere Infos nach Anmeldung.

Überleben auf See – Sea Survival Training

Datum:	**25. - 26.10.2013**
Ort:	**Elsfleth**
AOPA-Mitglieder:	**580 €**
Nichtmitglieder:	**750 €**
Anmeldeschluss:	**25.09.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

In Kooperation mit

MARITIMES KOMPETENZZENTRUM ELSFLETH gGmbH

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

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

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

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

Foto+Logo: MARIKOM

AOPA SAFETY LETTER

VFR-FLIEGEN MIT GPS

Nr. 08, Juni 2013

Wer fliegt heute noch ohne GPS? Kaum jemand. Auch in der VFR-Fliegerei ist die Satellitennavigation zum Standard geworden, und in vielen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt ist das GPS-Gerät fester Bestandteil der Funknavigationsausrüstung.

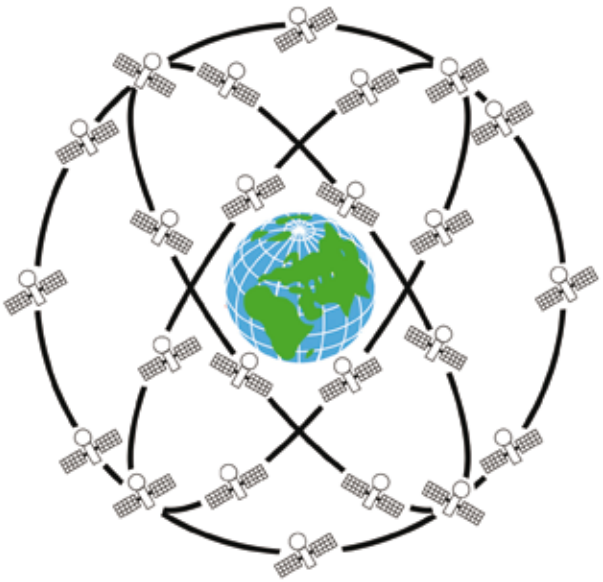
Die GPS-Navigationssysteme liefern nicht nur die Position des Flugzeuges, sondern eine Fülle weiterer Möglichkeiten durch Darstellung von Wegpunkten und Luftraumstruktur und die Berechnung von Kursen und Flugzeiten. Zusätzlich können in vielen Fällen alle erforderlichen Navigationskarten angezeigt werden, und das nicht nur auf fest eingebauten Geräten, sondern auch auf handlichen Tablet PCs oder Smartphones. Die Navigation scheint zum „Kinderspiel" geworden zu sein. Aber das täuscht. Man muss schon sehr genau wissen, wie man mit den Systemen umgeht und wo die Grenzen liegen.

Als VFR-Pilot darf man sich nicht blind auf das GPS verlassen und muss trotz aller modernen Technik weiterhin nach Sicht fliegen.

GPS-GRUNDLAGEN

SATELLITENSYSTEM

GPS, das US-amerikanische „Navstar" Global Positioning System, besteht aus (mindestens) 24 um die Erde kreisenden Satelliten. Ein Empfänger am Boden oder im Flugzeug empfängt die Signale mehrerer Satelliten und ermittelt anhand der Signallaufzeit die Entfernung. Mit Hilfe der Entfernungen zu mindestens 3 Satelliten lässt sich die Position des Empfängers ermitteln, mit 4 zusätzlich auch die Höhe. Die Messungen sind so exakt, dass sich Positionen auf eine Genauigkeit von unter 10 Metern bestimmen lassen. Mit Hilfe zusätzlicher Korrekturdaten vom Boden oder von Satelliten aus, z.B. vom europäischen System EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), kann die Genauigkeit auf wenige Meter gesteigert werden.



Auf festgelegten Bahnen umkreisen die GPS-Satelliten die Erde

Oben auf dem Flugzeugrumpf montierte GPS-Antenne

Neben den USA betreibt auch Russland ein Satellitennavigationssystem mit dem Namen GLONASS. In Europa ist zurzeit das System Galileo im Aufbau, das frühestens 2020 in Betrieb gehen wird.

Anders als bei am Boden installierten Navigationsanlagen (z.B. VOR, NDB), die nur die Navigation von und zu diesen Anlagen ermöglichen, erlauben die Satellitennavigationssysteme (engl. Global Navigation Satellite System, GNSS) das Fliegen von und zu jedem beliebigen Punkt auf der Erdoberfläche. Man nennt diese Art der Navigation daher Flächennavigation (engl. Area Navigation, RNAV).

VERFÜGBARKEIT VON GPS

Auch wenn das GPS außerordentlich zuverlässig arbeitet, so gibt es doch mögliche Störungen oder Fehler, die die Verfügbarkeit von GPS zumindest lokal oder zeitlich einschränken können.

Durch Abschattungen der GPS-Empfangsantenne kann es schon mal dazu kommen, dass nicht genügend Satelliten empfangen werden können und damit die Positionsbestimmung vorübergehend ausfällt. Dieser Ausfall wird an den Empfangsgeräten angezeigt.

GPS-Signale verfügen nur über eine sehr geringe elektromagnetische Feldstärke und können daher leicht von anderen Sendern gestört werden. Diese Störungen durch andere Sender, dass so genannte „Jamming", kann örtlich auftreten und zu Fehlanzeigen bzw. zum vorübergehenden Ausfall der GPS-Anzeige führen.

Viele der heute auf dem Markt angebotenen GPS-Empfänger bzw. GPS-Navigationssysteme für die Luftfahrt verfügen über eine RAIM-Funktion. RAIM steht für „Receiver Autonomous Integrity Monitoring". Es vergleicht die von den Satelliten empfangenen Informationen und gibt einen Warnhinweis, wenn ein Fehler auftritt und das Signal nicht verwertet werden kann. Im entsprechenden Handbuch findet man, ob das Gerät mit einer RAIM-Funktion ausgestattet ist.

Ist eine Störung des GPS-Systems oder eine Empfangsbeschränkung für einen bestimmten Bereich vorhersehbar, so wird ein entsprechendes NOTAM herausgegeben. Über den Status der GPS-Satelliten kann man sich auf der Internetseite der US Coast Guard www.navcen.uscg.gov informieren.

Störungen des GPS treten meist nur lokal und zeitlich beschränkt auf und haben daher kaum Einfluss auf die VFR-Navigation. Allerdings sollte man sich bewusst sein, dass Ausfälle vorkommen können. Aber allein auf das GPS darf man sich beim VFR-Fliegen sowieso nicht verlassen.

NAVIGATIONSSYSTEME

AUSRÜSTUNG

Die heute auf dem Markt angebotenen GPS-Navigationsgeräte haben sich vom einfachen Empfangsgerät mit Koordinateneingabe hin zu ausgeklügelten Multifunktionssystemen mit einer Fülle von „Features" hin entwickelt. Die Darstellung von Flugplätzen, Luftraumstruktur, Navigationsanlagen, Wegpunkten und geographischen Linien sowie die Anzeige von Kurs, Flugzeit und Geschwindigkeit ist bei allen Geräten das Minimum. Mit zusätzlicher Navigationssoftware und Apps können bei einigen Geräten auch alle erforderlichen VFR-Navigationskarten für Strecke, An- und Abflug und Flugplatz aufgespielt werden. Und das nicht nur auf den im Instrumentenpanel fest eingebauten Geräten, sondern auch auf den weiterhin angebotenen tragbaren GPS-Geräten, den so genannten Handhelds, sowie auf den handelsüblichen Laptops, auf Tablet PCs und Smartphones. Die Entwicklung dieser Systeme und

insbesondere der Navigationssoftware ist noch lange nicht am Ende, und mit jedem neuen Gerät oder jedem neuen Softwarepaket kommen weitere Features hinzu.

Leider sind GPS-Flugnavigationssysteme der verschiedenen Hersteller nicht genormt. Selbst bei einem Hersteller gibt es zwischen den verschiedenen Gerätetypen erhebliche Unterschiede in der Bedienung, je nach den angebotenen Funktionalitäten. Wer öfters zwischen Flugzeugen mit unterschiedlichen elektronischen Navigationssystemen wechselt, wird es nicht immer einfach haben, sich gleich in das andere System „reinzufinden".

Welches Gerät bzw. System man auch immer verwendet, eines sollte sichergestellt sein, der GPS-Empfang muss einwandfrei funktionieren. Bei im Instrumentenbrett eingebauten Geräten ist das kein Problem, da sie fest mit der GPS-Außenantenne verbunden sind. Anders bei Smartphones, Tablet PCs oder Handhelds, hier kommt es auf die richtige Positionierung der Antenne im Cockpit an. Der GPS-Empfang kann also schon mal gestört sein bzw. vorübergehend ausfallen, darüber muss man sich im Klaren sein.

Übrigens, die europäische Luftsicherheitsbehörde EASA weist im Safety Information Bulletin SIB No 2010-23 darauf hin, dass gewährleistet sein muss, dass transportable Navigationssysteme andere Funkausrüstungen nicht stören und eventuell falsche Anzeigen hervorrufen.

VERTRAUT MACHEN

GPS-Navigationssysteme enthalten eine Fülle von Funktionalitäten, die man über Tasten und Drehknöpfe und insbesondere über die Menüleiste aufrufen kann. Um alles zu verstehen und um das Gerät während des Fluges sicher anwenden zu können, muss man das dazugehörige Manual lesen, zumindest den Teil, der sich auf die VFR-Navigation bezieht. Man wird erstaunt sein, was in den heutigen Systemen alles „drinsteckt". Die ersten Übungen mit dem Navigationssystem sollte man am Boden machen, am besten mit jemandem, der sich wirklich auskennt. Sich einfach ins Flugzeug reinsetzen und das System zum ersten Mal ausprobieren, das geht so einfach nicht, es sei denn, man ist zu zweit an Bord und der andere fliegt das Flugzeug und beobachtet den Luftraum.

Einige Hersteller bieten im Internet Lernprogramme an, um die verschiedenen Funktionalitäten auszuprobieren. Noch besser geht es mit einem entsprechenden Flugsimulator-Programm, das genau das GPS-Navigationssystem abbildet, das auch in der Praxis eingesetzt wird. Diese Programme sind „täuschend" echt und man kann alle Situationen durchspielen. Besser kann man sich kaum vorbereiten.

Die britische Luftfahrtbehörde empfiehlt im Leaflet 25 „Use of GPS", dass man als VFR-Pilot mindestens die folgenden Punkte lernen und beherrschen sollte:

- Einschalten und Einstellen des Geräts
- Überprüfung des Empfängers, der zu empfangenen Satelliten, Batterie, und Status der Datenbank
- Eingabe von Koordinaten bzw. Wegpunkten
- Eingabe einer Strecke sowie einer Alternativstrecke
- Anwendung der Funktion „Direct" bzw. „Go to"
- Auswahl alternativer Strecken
- Was eine Datenbank enthält (und was nicht)
- Benutzung der RAIM-Funktion soweit vorhanden
- Wiederherstellung der letzten Anzeige (Seite), falls man den falschen Knopf gedrückt hat!

Fest eingebautes MovingMap-System mit ICAO- und Anflugkarte

Wer selten fliegt, und damit nur ab und zu das GPS-Navigationssystem nutzt, wird vielleicht immer wieder Probleme haben, die einzelnen Funktionen sicher und gezielt aufrufen zu können. Hier kann die „Quick Reference List“ helfen, wie sie in einigen Manuals zu finden ist. Sie enthält eine Kurzbeschreibung der wesentlichen Funktionen, meist illustriert mit Bildern und ist daher sehr leicht zu verstehen.

DATENBANK

Das Herzstück eines GPS-Navigationssystems ist die Datenbank. Da sie (meist) für die IFR-Navigation ausgelegt ist, enthält sie Daten zu Funknavigationsanlagen, IFR-Wegpunkten, Strecken, IFR-An- und Abflugverfahren, Luftraumstruktur, Flugplätzen und in vielen Fällen auch Geländeinnformationen. Je nach Gerätetyp und Software lassen sich auch Luftfahrtkarten für die Strecke, An- und Abflugkarten und Flugplatzkarten, sowohl für Flüge nach IFR als auch nach VFR, anzeigen. Natürlich müssen die Daten und Informationen, wie auch bei Verwendung vom klassischen Luftfahrthandbuch oder dem Jeppesen Manual, immer aktuell, das heißt auf dem neuesten Stand sein.

Luftfahrtdaten werden nach dem so genannten AIRAC-System (engl. Aeronautical Information Regulation And Control) weltweit einheitlich alle 28 Tage (immer donnerstags) aktualisiert. Deshalb hat auch die Datenbank im GPS-Gerät jeweils nur eine Gültigkeit von 28 Tagen und muss vor Ablauf neu geladen werden. Schon beim Einschalten des Gerätes wird auf einer der ersten Seiten auf dem Display das Ablaufdatum der Datenbank angezeigt, z.B. „Aviation Data Expire 27 JUN 2013“.

Für das Fliegen nach VFR ist GPS nicht vorgeschrieben und es dient daher auch nur als zusätzliche Navigationshilfe. Ist die Datenbank nicht mehr (ganz) aktuell, so hat das also keinen unmittelbaren Einfluss auf den Flug. Allerdings sollte man sich in einem solchen Fall bewusst sein, dass einige Daten nicht mehr stimmen und daher besondere Umsicht geboten ist.

Die in die Datenbank geladenen „AIRAC-Daten“ können (aus Sicherheitsgründen) vom Piloten nicht verändert werden. Aber es können zusätzliche Daten manuell eingegeben werden, z.B. Koordinaten von VFR-Meldepunkten. Diese Meldepunkte, oft mit langen Namen versehen, passen nicht in die Datenbankstruktur und sind daher nicht im AIRAC-Datensatz enthalten.

NAVIGATION MIT GPS

VORSCHRIFTENLAGE

Anders als bei den meisten Flügen nach IFR ist für VFR-Flüge die Ausrüstung mit GPS nicht vorgeschrieben. Schließlich ist und bleibt ein VFR-Flug ein Flug nach Sicht und man orientiert sich trotz funknavigatorischer Hilfe weiterhin nach terrestrischen Merkmalen. Andererseits lässt die Flugsicherungsausrüstungsverordnung (FSAV) bei VFR-Flügen im Luftraum C, bei Nacht und über Wolkendecken anstelle eines VOR-Empfängers auch ein Flächennavigationsgerät, also auch GPS, zu.

Tragbares GPS-Gerät auf dem Panel

Enthält das GPS-System bzw. die Navigationssoftware auch alle erforderlichen Luftfahrtkarten, dann stellt sich die Frage, ob überhaupt noch zusätzlich Karten in Papier mitgenommen werden müssen. Auch wenn es hierzu keine offizielle Regelung gibt, so kann man doch davon ausgehen, dass elektronische Karten den Papierkarten gleichzustellen sind, zumindest bei Flügen nach VFR. Die Luftverkehrs-Ordnung verlangt im § 3a (Flugvorbereitung) von Piloten, dass sie sich „mit allen Unterlagen

und Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sind, vertraut zu machen" haben. Ob die Unterlagen nun in Papier oder elektronisch vorliegen müssen, ist nicht festgelegt.

Natürlich muss man sicherstellen, dass bei ausschließlicher Verwendung von elektronischen Karten auf nicht fest eingebauten Systemen (Handheld, iPad, Smartphone usw.) die Gerätebatterie während des gesamten Fluges ausreichend Leistung liefert.

Ob man auf Papierkarten gänzlich verzichten kann, hängt sicherlich auch von der Größe des Displays und der angebotenen Software ab. Zur Flugvorbereitung gehört weiterhin der Strich, also die geplante Kurslinie, auf die Karte. Auf einem Smartphone lässt sich das kaum realisieren.

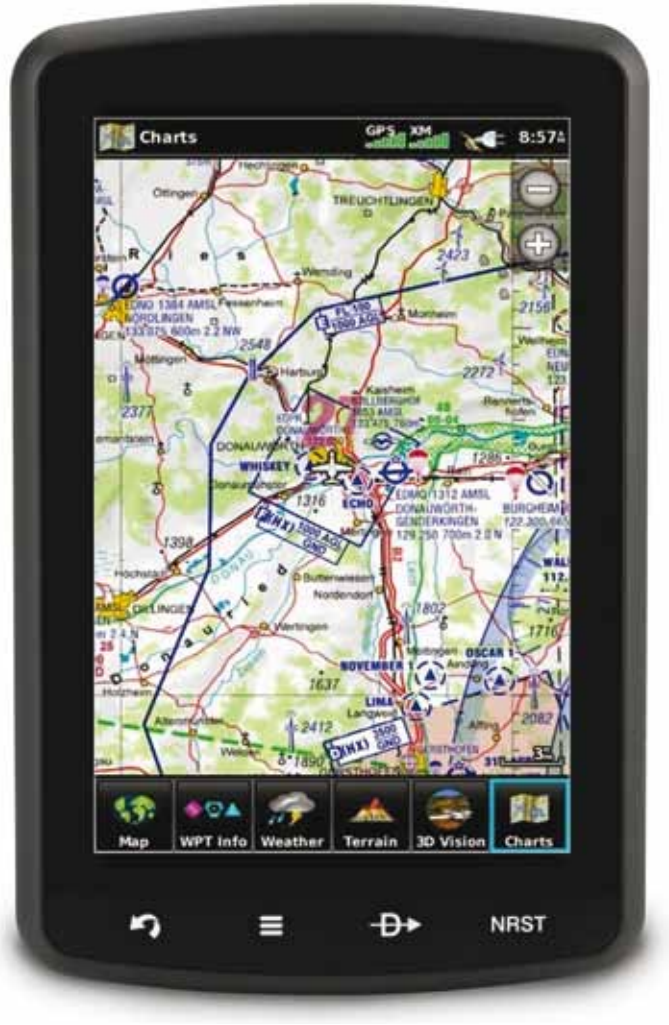
STRECKENPLANUNG

Die GPS-Datenbank enthält im Allgemeinen die Positionen bzw. geografischen Koordinaten aller Flugplätze, auch der kleineren. Durch Eingabe des Flugplatznamens oder der entsprechenden 4-Buchstaben-Kennung lässt sich ein Flugplatz, z.B. der Zielflugplatz, aufrufen. Mit Hilfe der Taste „Direct to" oder „Go to" erhält man blitzschnell den Kurs, die Entfernung und die Flugzeit zum Ziel angezeigt. Einfacher geht es kaum noch.

Auf Grund der Luftraumstruktur kann man nicht immer direkt fliegen und muss daher weitere Punkte eingeben. Das können unter Umständen Funknavigationsanlagen sein oder frei gewählte Punkte, die man dann mit Koordinatenangabe in die temporäre Datenbank eingeben muss. Wer über elektronische Luftfahrtkarten und ein Softwareprogramm zur Streckenplanung mit Flugdurchführungsplan verfügt, hat es da besonders einfach.

Grundsätzlich sollte man sich angewöhnen, alle für den Flug erforderlichen Daten und Streckensegmente, soweit möglich, bereits vor dem Start in die Datenbank einzugeben. Dazu muss man natürlich wissen, wie man eine gesamte Streckenplanung im Navigationssystem abspeichert, und wie man diese Streckenplanung während des Fluges gegebenenfalls aktualisiert oder Alternativstrecken aufruft.

Übrigens, die meisten Fehler passieren bei der manuellen Eingabe von Koordinaten in die Datenbank. Ist man zu zweit, so sollte die zweite Person die eingegebenen Daten nochmals überprüfen. Sicher ist sicher, auch wenn man „nur" nach VFR fliegt.



Garmin 795/796 mit ICAO-Karte

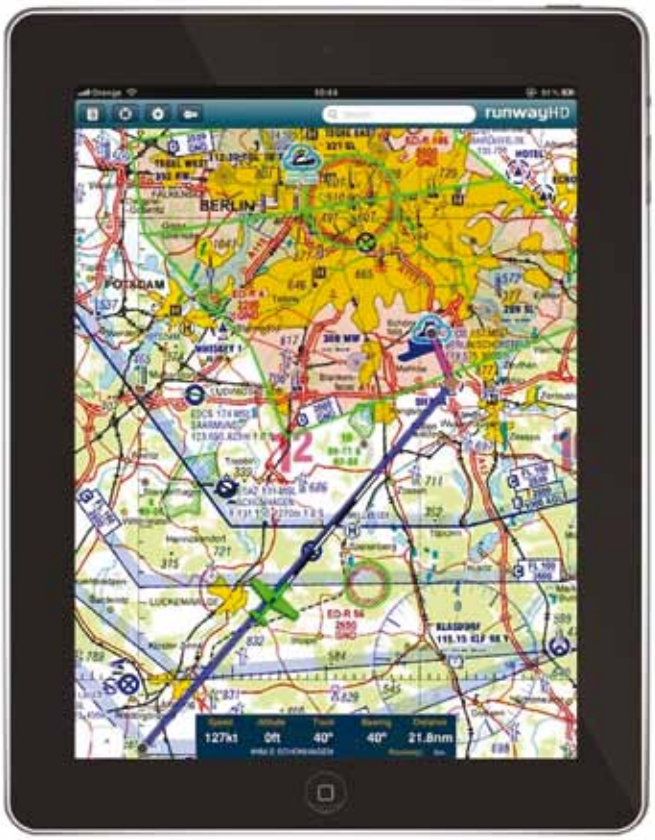
Mit GPS lässt sich hervorragend „auf dem Strich" fliegen. Das Navigieren entlang von Straßen und Flüssen gehört bei vielen Piloten der Vergangenheit an. Fliegt man mit Hilfe von GPS von Funknavigationsanlage zu Funknavigationsanlage, so könnte es passieren, dass ein Flugzeug auf der gleichen Kurslinie entgegenkommt und ebenso „metergenau" wie man selbst fliegt. Einige Piloten raten daher, etwas rechts neben der Kurslinie zu fliegen, um einen möglichen Zusammenstoß zu vermeiden. Ob das Sinn macht, muss jeder Pilot selbst entscheiden.

Eine besondere Funktion vieler GPS-Navigationssysteme, die man sich auf jeden Fall einprägen sollte, ist das Auffinden des nächstgelegenen Flugplatzes. Mit einem einzigen Tastendruck oder mit einer einfachen Menüwahl bekommt man auf dem Navigationsdisplay die in unmittelbarer Nähe gelegenen Flugplätze mit Anflugkurs, verbleibender Flugzeit sowie Pistenlänge und weiteren Daten, je nach eingesetzter Software, angezeigt. Im Fall einer erforderlichen Sicherheits- oder Notlandung sind diese Angaben eine wertvolle Hilfe.

ANFLUG

Das Auffinden eines Flugplatzes mit GPS ist scheinbar eine einfache Sache, denn hat man einmal die Flugplatzkennung eingegeben, werden Kurs und Flugzeit zum Zielflugplatz fortlaufend angezeigt. Aber so einfach ist es dann auch nicht. Schließlich muss man den Flugplatz, vielleicht ein Grasplatz inmitten von Feldern und Wiesen, rechtzeitig vor Erreichen der Platzrunde in Sicht bekommen. Hier hilft nur, sich wie gewohnt zusätzlich an Städten und anderen Landmarken oder an Auffanglinien wie z.B. Flüsse oder Straßen zu orientieren. Wer darauf verzichtet läuft Gefahr, den Flugplatz zu spät zu entdecken und mitten durch die Platzrunde zu fliegen.

Verfügt das Navigationssystem auch über die entsprechenden Sichtflugkarten für An- und Abflug, dann kann man sich dank GPS-Signal quasi in der Platzrunde fliegen sehen. Gerade in der heutigen Zeit, da an einigen Flugplätzen aus Fluglärmgründen eine äußerst genaue Einhaltung der Platzrundenführung verlangt wird, verführt die Darstellung der Platzrunde auf dem Navigationsdisplay dazu, exakt entlang der in der elektronischen Karte eingezeichneten Linie navigieren zu wollen. Das geht nur, wenn überhaupt, wenn man ständig auf das Display schaut. Die Luftraumbeobachtung, gerade wichtig in der Platzrunde, wird hier unweigerlich vernachlässigt. Besser ist es, sich die Kursführung und die terrestrischen Merkmale der Platzrunde vorher einzuprägen und die Papierkarte oder die elektronische Karte als zusätzliche navigatorische Unterstützung zu nutzen. Für die Luftraumbeobachtung muss auf jeden Fall genügend Zeit bleiben.



iPad mit Navigations-App

Für Anflüge zu kontrollierten Flugplätzen sind meist VFR-Meldepunkte festgelegt (nicht nur in Deutschland), die nicht immer einfach zu finden sind. Allerdings sucht man diese VFR-Meldepunkte in der Datenbank vergebens, da die Bezeichnungen weltweit nicht vereinheitlicht sind und die zum Teil aus zwei Worten bestehenden Namen nicht in die Datenbank passen. Man muss also (abhängig von der verwendeten Software) die Koordinaten der Meldepunkte ggf. manuell eingeben und dem nun neu eingegebenen Punkt einen kurzen Namen geben, damit man ihn später wieder aufrufen kann. Aber auch für das Auffinden von VFR-Meldepunkten gilt, dass zusätzlich zur GPS-Navigation terrestrische Merkmale zur Ortsbestimmung herangezogen werden müssen. Man muss den VFR-Meldepunkt wirklich sehen. Meist gehen von den VFR-Meldepunkten Anflugstrecken ab, und die kann man nur exakt fliegen, wenn man den Meldepunkt vorher auch wirklich überflogen hat.

LUFTRAUMSTRUKTUR

Wer über ein Moving Map Navigationssystem mit elektronischer Anzeige aller VFR-Luftfahrtkarten für Strecke und Anflug verfügt, hat es leicht, die Lufträume entlang der Flugstrecke zu erkennen und zu beachten. Letztlich zeigen die elektronischen Karten (meist) das gleiche Bild wie die üblichen Papierkarten. Aber ein Moving Map System ist teuer. Die preiswerteren Geräte, wie sie heute in vielen Kleinflugzeugen zu finden sind, bieten eine vereinfachte elektronisch erzeugte Luftraumdarstellung, die nur mit Hilfe einer handelsüblichen Luftfahrtkarte aus Papier exakt interpretiert werden kann. Das ist allerdings kein besonderes Problem. Der Vorteil liegt auch hier darin, dass man auf dem Display sieht, wo sich das Flugzeug in Bezug zu Lufträumen gerade befindet, zumindest soweit es den Flugweg (jedoch nicht die Flughöhe) betrifft.

Die elektronische Darstellung der mit GPS bestimmten Position des eigenen Flugzeuges in Bezug zu Lufträumen, z.B. Kontrollzonen oder Flugbeschränkungsgebieten, hilft ohne Frage, Luftraumgrenzen genau einzuhalten und unerlaubte Einflüge zu vermeiden.

Allerdings verleitet die scheinbar exakte Darstellung auf dem Navigationsdisplay auch dazu, haarscharf an Luftraumgrenzen entlang zu fliegen. Was auf dem Display als ein Flug „gerade noch“ außerhalb der Kontrollzonengrenze aussieht, ist in Wirklichkeit vielleicht ein Flug, der um einige Meter, wenn nicht sogar hundert Meter und mehr in die Kontrollzone führt. Vielen Piloten ist nicht bewusst, dass, auch wenn das GPS metergenaue Angaben liefert, die für die VFR-Navigation verwendeten Systeme durchaus einen größeren Toleranzbereich aufweisen können. Man sollte daher weiterhin bewusst außerhalb und mit „gebührendem“ Abstand von genehmigungspflichtigen Lufträumen fliegen, allein schon, um den anderen Luftverkehr nicht zu gefährden.

GRENZEN DER GPS-NAVIGATION

Ohne Frage, GPS und die damit arbeitenden Multifunktionssysteme erleichtern die Navigation ungemein. Man weiß jederzeit, wo man sich mit dem Flugzeug gerade befindet und wie weit es bis zum nächsten Navigationspunkt oder bis zum Zielflugplatz noch ist. Das Auffinden eines Flugplatzes ist scheinbar zum Kinderspiel geworden. Das entbindet den Piloten aber nicht, weiterhin eine gründliche Flugvorbereitung vor dem Start durchzuführen, auch in Bezug auf die Navigation. Dazu gehören die Festlegung der Strecke und der Kontrollpunkte, die Berechnung von Kursen, Entfernungen, Flugzeiten und Mindestflughöhen und auch das Aufsuchen von geografischen Bezugspunkten und Auffanglinien, insbesondere in der Nähe des Zielflugplatzes. Wer diese Flugplanung gründlich durchführt und in einem Flugdurchführungsplan schriftlich dokumentiert, erlebt während des Fluges keine Überraschungen und kann entspannt die Vorzüge der GPS-Navigation nutzen.

Während des Fluges muss man sich jederzeit darüber im Klaren sein, dass das GPS-Gerät mal ausfallen oder der Empfang vor allem bei nicht fest eingebauten Geräten vorübergehend gestört sein kann. Mit einem gründlich ausgefüllten Navigationsplan ist man in der Lage, den Flug auch ohne GPS fortzusetzen.

Das GPS verführt dazu, auch bei Wetterlagen zu fliegen, bei denen man früher vielleicht nicht geflogen wäre. Dank der GPS-Anzeige weiß man ja immer wo man ist und sicherlich findet man leicht den Zielflugplatz, auch bei ungünstigem Wetter. Aber bei schlechten Sichtverhältnissen verschwindet der Bezug zum Horizont. Man kann die Fluglage nicht mehr eindeutig bestimmen und verliert im schlimmsten Fall die Orientierung im Raum. Soweit darf man es nicht kommen lassen. VFR-Fliegen heißt nach Sicht fliegen und auch nach Sicht navigieren. Die Funk- und Satellitennavigation kann nur zur Unterstützung der terrestrischen Navigation dienen. Allein auf das GPS darf man sich nie verlassen.

Modernes Cockpit mit GPS-Multifunktionsnavigations-System

ZUSAMMENFASSUNG

- **Bei der VFR-Navigation darf man sich nicht allein auf das GPS verlassen. GPS dient nur zur Unterstützung. Fliegen entlang terrestrischer Merkmale bleibt weiterhin die Hauptnavigation.**
- **Planen Sie trotz GPS und Multifunktionsnavigationssystem Ihren Flug weiterhin „konventionell“ und übertragen die Daten in einen Flugdurchführungsplan.**
- **Stellen Sie sicher, dass Sie sich mit den Funktionalitäten Ihres GPS-Navigationsgeräts wirklich auskennen und nutzen Sie alle Möglichkeiten, die Handhabung des Systems zu trainieren.**
- **Probieren Sie nie neue Features Ihres GPS-Navigationssystems während des Fluges aus, jedenfalls nicht, wenn Sie ohne einen zweiten Piloten fliegen.**
- **Sollten Sie mal den falschen Knopf gedrückt haben, so müssen Sie in der Lage sein, die letzte Anzeige bzw. Seite auf dem Navigationsdisplay wiederherzustellen.**
- **Checken Sie vor dem Flug den Status (Ablaufdatum) der GPS-Datenbank.**
- **Denken Sie daran, dass der GPS-Empfang zeitweilig gestört sein kann, insbesondere bei tragbaren GPS-Geräten.**
- **Stellen Sie sicher, dass Sie wissen, woran man den Ausfall des GPS-Empfangs am Gerät erkennen kann.**
- **Probieren Sie mal die Funktion zum Aufsuchen des nächstgelegenen Flugplatzes. Im Notfall kann Ihnen diese Funktion eine große Hilfe sein.**
- **Überschätzen Sie nicht die Genauigkeit von GPS.**
- **Navigieren Sie mit GPS nicht haarscharf an Grenzen von genehmigungspflichtigen Lufträumen vorbei.**
- **Bei einem Flug im schlechten Wetter verlassen Sie sich nicht auf Ihr GPS-Gerät. Fliegen Sie weiterhin nach VFR und damit nach sichtbaren Landmarken.**

Autor:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
AOPA (3), Flymap (1), Fotolia/Arrows (1), Garmin Ltd. (1), Sky Fox GmbH (2)

Quellen:

- “Deriving safety benefit for navigation in day VFR from advanced technology“, European Aviation Safety Team (EGAST),Leaflet GA 4, draft document, www.easa.europa.eu/essi/egast/
- “Use of Portable Devices in Aircraft by the Flight Crew“, EASA Safety Information Bulletin, 2010-23, 19. Oktober 2010
- “Use of GPS“, CAA UK, Safety Sense Leaflet 25, Oktober 2009, www.caa.co.uk/safetysense
- “GPS from the Ground Up“, Safety Advisor, Air Safety Foundation, Frederick, USA, Februar 2009

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 Eggenfelden vom 03.08. bis 10.08.2013

Pauschale: 250/170 € für AOPA-Mitglieder, 450/300 € 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

Dauer der Teilnahme:
☐ komplette Teilnahme ☐ verkürzte Teilnahme bis 3 Tage

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:
☐ Montag ☐ Donnerstag
☐ Dienstag ☐ Freitag
☐ Mittwoch

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 26. bis 29.09.2013

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

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Stendal und Eggenfelden)

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ IFR ☐ 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

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Berlin am 19. und 20.10.2013

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

☐ AOPA-Lehrgang „SeaSurvival - Überleben auf See“ in Elsfleth am 25. und 26.10.2013

Kosten: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Max. 12

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.

3. AOPA-Trainingscamp in Fritzlar

Ein voller Erfolg für alle Beteiligten

„Nach dem letzten Camp habe ich nicht gedacht, dass man „Gutes“ noch verbessern kann!“

Schöner kann man es nicht sagen! Dieses Zitat stammt aus dem Feedbackbogen eines Teilnehmers des 3. AOPA-Trainingscamps in Fritzlar vom 17.04.2013 bis 21.04.2013. Die dritte Auflage des 2010 initiierten Trainingscamps war wieder ein voller Erfolg für alle Beteiligten. Nachdem im letzten Jahr 20 Lehrgangsteilnehmer dem Aufruf der AOPA gefolgt waren, belief sich in diesem Jahr die Teilnehmerzahl auf sensationelle 33. Zudem waren mit 33 Luftfahrzeugen fünf Maschinen mehr als im letzten Jahr vor Ort. Die Veranstaltung war zudem eine besondere, denn während des Trainingscamps wurde Hauptmann Albert Türling, einer der Initiatoren, in den Ruhestand verbschiedet. Es galt nun also auch, ihm mit einem tollen Trainingscamp einen würdigen Abschied zu bereiten.

Am Mittwoch, bei Anreise der Teilnehmer merkten die Lotsen schnell, dass dieses Jahr eine ganze Menge mehr Flugbetrieb zu erwarten war als im Vorjahr. Fast alle 33 Luftfahrzeuge kamen innerhalb einer halben Stunde zur Landung, was für die Flugverkehrskontrolloffiziere eine selten gewordene Herausforderung darstellte. Man meisterte dies aber gewohnt souverän und so konnten alle Teilnehmer anschließend beim gemeinsamen Abendessen im Offiziercasino begrüßt und erste Kontakte geknüpft werden.

Anflug auf Fritzlar

Der Donnerstag begann um 9 Uhr mit den üblichen Briefings und Informationen rund um das Camp. Hier bekamen die neuen Teilnehmer einen Eindruck von der hervorragend strukturierten Organisation. „Wie bei der Bundeswehr“, scherzte ein Teilnehmer und erfreute sich an der professionellen Durchführung. Nachdem die Teilnehmer in den Platz, die Platzverfahren und in die Organisation eingewiesen waren, galt es das schöne Wetter auszunutzen. Die Teams Fluglehrer/Flugschüler waren schnell gefunden und am späten Vormittag waren die meisten Flieger schon in der Luft. Da der militärische Flugbetrieb parallel lief, war es für beide Seiten eine wertvolle Erfahrung, zusammen den Platz und die umliegende Kontrollzone zu nutzen. „Wir hoffen so Berührungsängste zu nehmen“, brachte es Oberleutnant Marcel Liehmann, einer der maßgeblichen Projektoffiziere, auf den Punkt. Denn viele Privatpiloten verstehen eine militärische Kontrollzone immer noch als eine Art „Sperrgebiet“.

Teilnehmerflugzeuge

In diesem Jahr lagen die Ausbildungsschwerpunkte bei der Radarkursführung, bei Präzisionsradaranflügen, Instrumentenanflugverfahren, Towerplatzrunden sowie bei Ziellandeübungen und konventionellem Nachtflug.

Der erste Tag endete mit dem Nachtflug, der besser als im letzten Jahr angenommen wurde. Während im vergangenen Jahr lediglich ein Flieger durch die Nacht kreuzte, waren es in diesem Jahr gleich elf. Für die Lotsen war es eine sehr willkommene Abwechslung, auch mal wieder konventionellen Nachtflug durchzuführen, da die militärischen Luftfahrzeugführer in der Regel nur mit Restlichtverstärkerbrille unterwegs sind. Die Teilnehmer des Flugsicherheitstrainings bekamen die Möglichkeit, eben diese Brille im Rahmen eines Parcours bei Nacht näher kennenzulernen. Ein Dank hierbei noch an die vielen Soldaten der 1./ Fliegende Abteilung 361, die dies alles erst ermöglicht haben.

Freitag und Samstag waren wettertechnisch ebenfalls auf unserer Seite und so konnte den ganzen Tag über alles geflogen werden, was das Fliegerherz begehrte. Der Flugplatzfeuerwehr, die in diesem Jahr wieder anschauliche und lehrreiche Brandschutzübungen mit den Teilnehmern durchführte, gebührt ebenfalls Dank. Der Höhepunkt der Veranstaltung war für viele Teilnehmer die Möglichkeit, den Simulator des Kampfhubschraubers TIGER zu besich-

Teilnehmer mit Restlichtverstärkerbrille

Väter des Erfolges: Otto Stein (li.) und Albert Türling

tigen. Dies zeigte sich in dem massiven Andrang der Interessenten.

Das Camp fand seinen Ausklang in einer tollen Abschlussveranstaltung am Samstagabend im Offiziercasino. Den Wert dieser zivil-militärischen Zusammenarbeit verdeutlichte die Gästeliste der Veranstaltung. Als Ehrengäste der zivilen Seite waren der Präsident der AOPA Prof. Dr. jur Elmar Giemulla, seine Stellvertreterin Sibylle Glässing-Deiss, sowie der Geschäftsführer der AOPA Dr. Michael Erb anwesend. Die militärische Seite war vertreten durch den stellvertretenden Inspekteur des Heeres, Herrn Generalleutnant Kammerer, sowie Herrn Oberstleutnant Jäger als Vertreter für das Kampfhubschrauber Regiment 36. „Diese Veranstaltung ist ein fester Bestandteil im AOPA Kalender geworden", betonte es Otto Stein, der Mitinitiator der Veranstaltung und Ausbildungsleiter der AOPA. Die Vorbereitungen für das Motorflugsicherheitstraining 2014 beginnen in Kürze. Die militärische Flugsicherung blickt einem erfolgreichen Camp 2014 entgegen.

Text: OLt M. Liehmann, OLt M. Leidinger
Fotos: Bundeswehr

Anzeige

Jetzt im Handel und auf dem iPad

Täglich informiert mit www.aerokurier.de

AERO 2013 in Friedrichshafen

Starker internationaler Auftritt für die Allgemeine Luftfahrt

„Die AERO hat erneut ihre weltweite Strahlkraft unter Beweis gestellt, die Fachbesucher – zu einem hohen Prozentsatz Piloten – kommen aus aller Welt zum internationalen Branchenmeeting der Allgemeinen Luftfahrt an den Bodensee." Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Roland Bosch zogen zum Messeschluss ein äußerst positives Fazit zum Verlauf der Fachmesse: „Auf dem Qualitätsgipfel der Luftfahrt hat mit 630 Ausstellern aus 35 Nationen nicht nur das Angebot gestimmt, auch die Resonanz auf der Kundenseite sorgte für zufriedene Gesichter: 32 600 Besucher (2012: 30 800), darunter 70 Prozent hoch qualifiziertes internationales Fachpublikum – bekundeten großes Interesse an neuen Flugzeugen, technischen Innovationen und an den vielen Fachvorträgen. Ein Fachmagazin vermeldete, dass es noch nie so viele Musterzulassungen von neuen Maschinen auf einer internationalen Luftfahrtmesse gegeben habe.

Alles was fliegt – außer Linienjets und Militärmaschinen – spielt auf der Luftfahrtmesse AERO die Hauptrolle. Am Bodensee war alles vertreten: Ultraleicht- und Very Light Aircrafts (VLA), ein- und zweimotorige Flugzeuge, Turboprops und Tragschrauber (Gyrocopter), Drachen und Trikes sowie die ganze Welt der Zuliefer- und Servicebetriebe. Maintenance, Avionik sowie aktuelle Businessjets der Allgemeinen Luftfahrt standen in der Parkposition. Auch Elektroflugzeuge und Helikopter ergänzten das Angebot. Den deutlichen Besucherzuwachs in diesem Jahr begründet die Messe unter anderem auch mit den Ausstellern aus der Segelflugzeugbranche, die im Jahr 2013 wieder dabei waren.

Static Display: Business-Jets

„Full House" am AOPA-Messestand

Fotos: AOPA(2), Messe FN (2)

FK 131 – Jungmann-Nachbau von B&F Technik

Die Luftfahrtmesse ist in Europa die Nummer eins für alle Firmen, die in der Allgemeinen Luftfahrt operieren. Projektleiter Roland Bosch: „Die Messe am Bodensee ist ein ausgesprochen wichtiger Experten-Treffpunkt." Hier treffen sich Ingenieure und Konstrukteure, hier kommt es zum Erfahrungsaustausch auf höchstem Niveau. Dies zeigte sich vor allem in Konferenzen und internationalen Meetings, auch in Sonderschauen, in denen es um verschiedene Antriebssysteme, um Forschungsflug („Oberserve by Air"), oder um Flugkontroll- und Navigationsgeräte ging. Hier konnten die Experten die neuesten Geräte einem ersten Praxistest unterziehen.

AOPA vor Ort

Auch die AOPA-Germany zieht für die AERO 2013 eine mehr als erfolgreiche Bilanz: Der Stand an exponierter und bekannter Stelle in der General Aviation Halle A4 war wieder gut besuchter Meeting Point für Mitglieder und Interessenten an der AOPA-Verbandsarbeit. Die Mitgliederwerbung hat mehr als gefruchtet, über 30 neue Mitglieder konnten während der Messe aufgenommen werden.

Wie in den Jahren zuvor waren als Mitaussteller die IAOPA, AOPA-Switzerland und die fliegenden Pilotinnen der VDP vertreten. Vor Ort konnten aber Delegationen von mehreren nationalen AOPAs begrüßt werden (AOPA UK, AOPA USA, AOPA Canada, AOPA-Luxemburg, AOPA Österreich), so dass auch auf dieser Ebene ein reger Austausch erfolgte.

Prominenten Besuch erhielten wir von Friedrich Merz, dem bekannten CDU-Politiker, Wirtschaftsexperten und AOPA-Mitglied. Als begeisterter PPL-Inhaber reiste er hinter dem Steuerknüppel einer Cessna an und informierte sich auch über die internationalen Aktivitäten unseres Verbandes.
AOPA-Vizepräsident Dr. Klaus-Jürgen Schwahn bekam im Rahmen der Verleihung des Fliegermagazin-Awards die Auszeichnung für die „Unternehmernehmerpersönlichkeit des Jahres" überreicht. Chefredakteur Thomas Borchert würdigte Schwahns Verdienste für die Allgemeine Luftfahrt durch sein Engagement in verschiedenen Verbänden, als Geschäftsführer des Flugplatzes Schönhagen und als Buchautor.

Friedrich Merz (2.v.r.) mit AOPA-Vorstand und Geschäftsführung

Ausstellerstimmen

Christian Dries, Geschäftsführer Diamond Aircraft Industries GmbH: „Die AERO Friedrichshafen ist einfach richtig gut. Im internationalen Vergleich – und das sage nicht nur ich – ist es die wichtigste und beste General Aviation Messe der Welt." Otmar Birkner, Geschäftsführer AutoGyro GmbH: „Die diesjährige AERO verlief sehr gut und wir spüren ein deutliches Interesse eines fachkundigen Publikums für unser Produkt. Wir sehen den Schwerpunkt unseres Messeauftritts im Vermitteln der unterschiedlichen Anwendungsfälle und präsentieren unsere Konzepte. Die gute Infrastruktur und das Erreichen eines internationalen Publikums hier auf der Messe rechtfertigen den Aufwand. Dr. Nicolas von Mende, Vorstand Firma Atlas Air Service AG: „Wir sind dieses Jahr erstmals mit einem neuen Konzept aufgestellt, um all unsere Geschäftsbereiche zu vertreten. Auf dem Static Display präsentieren wir unsere Business-Jets und in der Halle unsere Service-Leistungen. Der Erfolg des neuen Konzepts war bisher gut. Der Auftritt auf der AERO ist für uns unverzichtbar, um den Kundenkontakt zu pflegen und gute Branchengespräche zu führen. Hier ist der absolute Branchentreffpunkt.".

PM AERO + AOPA

Anzeige

Gyro goes Sicilia

Mit 3 Gyrocoptern von Deutschland nach Sizilien

Innsbruck Tower: „D-MIRZ formation, crossing CTR from November 2 to Sierra approved, report field in sight."

Perfektes Wetter, Sichten von Pol zu Pol, kein Lüftchen regt sich. Ideal für eine Alpenüberquerung mit unseren Gyrocoptern. Gebirgsflug für Anfänger. In enger Formation folgen wir, Uwe Pütz in einem MTOsport, Georg Wicharz und Dario Rizzo mit ihrem Calidus und ich vorneweg in meinem MTOsport, den Anweisungen des Fluglotsen.

Unser Traum: einfach mal zum Ätna fliegen. Vorgestern sind wir in Bonn-Hangelar bei regnerischem Wetter zum Fly-In bei AutoGyro in Hildesheim gestartet. Erst gestern Abend nach der Landung in Jesenwang, als die Wolken sich verzogen und die Alpen unter strahlend blauem Himmel im Sonnenuntergang leuchten, wächst das Vertrauen in meine wochenlange Flugvorbereitung und Beobachtung der Großwetterlage.

Nach gut drei Stunden atemberaubendem Alpenpanorama haben wir die Südspitze des Gardasees überflogen und nach einigem Suchen habe ich den Aviosuperficie di Lonato in Sicht. Die unscheinbare Graspiste fügt sich perfekt in die Landschaft ein. Auf eine Antwort auf der üblichen Platzfrequenz, 130.00 MHz, warten wir vergeblich. Also Augen auf, nach Verkehr Ausschau halten und anfliegen. Die von der Sonne verbrannte Grasbahn ist hart und holprig, doch daran müssen wir uns von nun an gewöhnen.

Lonato, unser Tor nach Italien. 36° C im Schatten, die Luft über der Piste flirrt. Kaum ausgestiegen, holt uns eine junge Frau, sie stellt sich mit dem Namen Bojana vor, mit einem Golfcaddy ab und bringt uns rüber zu einem alten Bauernhaus, das zu einem gemütlichen Wellness-Hotel (www.eroma.it) umgebaut wurde.

Es ist wie im Traum: Wir sitzen in der gemütlichen Küche, bekommen kalte Getränke, der alte Steinboden wirkt wie eine Klimaanlage. Leise Musik klingt durch die Räume. Ein Windhauch lässt die Gardinen tanzen.

Viel zu schnell endet dieser Traum für uns. Wir tanken unsere Gyros auf und machen uns auf den Weg zur letzten Tagesetappe nach Castiglione del Lago. Der Start ist bei dieser Hitze eine besondere Herausforderung. Georg und Dario starten mit dem etwas schwereren Calidus. Den Rotor auf 240 Umdrehungen vorrotiert, möglichst schnell die Räder vom Boden und Fahrt aufnehmen – alles klappt. Auch Uwe kommt sicher raus. Dank des Rotax-Turbos im Heck ist es für mich das kleinste Problem.

In 500 ft AGL überqueren wir die Poebene, die Emiglia Romangna und fliegen in die wunderschöne Toskana – ein Genuss der besonderen Art. Bislang kannten wir Italien nur vom Boden oder aus wesentlich größerer Höhe. Jetzt bekommen wir einen Blick für die wunderbare Vielseitigkeit des Landes hautnah. Jeder Landstrich hat seinen eigenen Reiz.

Fliegerisch halten wir uns vorschriftsmäßig aus dem Trubel über uns raus. Als Ultraleicht müssen wir weder funken noch großartig auf Lufträume achten, solange wir die Kontrollzonen meiden.

Volle Konzentration ist dennoch gefordert. 500 ft sind verdammt wenig für eine Außenlandung! Als Navigator der Gruppe fliege ich vorne weg und scanne ständig die Landschaft nach Hindernissen. Brücken, Gebäude, Türme und nicht markierte

Zwischenstopp in Lonato

Castiglione del Lago

Christusstatue von Maratea

Stromleitungen können einem schnell zum Verhängnis werden.

Nach 2h 31min erreichen wir Castiglione del Lago - 800x30 m Graspiste. Wie schon zuvor in Lonato reagiert niemand auf unseren Funkruf. Also, wie gehabt, Platz beobachten, Blindmeldung absetzen und einfach landen. Diesmal erwartet uns niemand, obwohl wir vorher angerufen hatten. „Selbst ist der Pilot", ist das Motto und wir verzurren unsere Maschinen. Dank iPhone und Internet finden wir eine Unterkunft. Auf die Frage, ob man uns denn abholen könnte, hören wir nur ein ruppiges „Geht nicht!" Also schlurfen wir mit unserem Gepäck bei 32° C im Schatten in den 1 km entfernten Ort. Plötzlich bremst ein Lancia scharf neben uns. Eine temperamentvolle Italienerin, Simona, wie wir später erfahren, gabelt uns auf und bringt uns doch noch zum Hotel La Torre. Die Stimmung ist gerettet, auch wenn wir uns für heute Nacht je ein Doppelzimmer teilen müssen. Zum Ausklang des Tages genießen wir noch gutes Essen und leckeren Wein im Ristorante Tipico Monna Lisa. Ein absoluter Geheimtipp in Castiglione del Lago.

Um fünf Uhr früh stehe ich genervt vom Brummen der Klimaanlage und einem unruhig schlafenden Bettnachbarn auf. Ich schleiche mich aus dem Zimmer und nutze die Gelegenheit, das erste Licht des Tages einzufangen. Schließlich gibt es für einen Fotografen kaum etwas schöneres als die blaue Stunde.

Nach dem Frühstück fährt uns Simonas Bruder zurück zum Flugplatz. Während wir unsere Gyros startklar machen, besorgt Dario mit Simona Sprit in Kanistern. Da ich als einziger noch genügend Treibstoff in den Tanks habe, kann ich es mir nicht verkneifen, eine kleine Runde zum nahegelegenen Tasmenischen See zu drehen. Ich lasse es mir auch nicht nehmen, Simona, die inzwischen eingetroffen ist, als kleines Dankeschön für eine zweite Runde auf den Rücksitz zu packen. Der kurze Flug begeistert unsere rassige Gastgeberin.

Nachdem die Benzinbeschaffung länger als geplant gedauert hat, starten wir erst gegen halb zwölf in Richtung Neapel. Wir fliegen wieder in 500 ft AGL. Endlose Pinienwälder wechseln sich mit Olivenhainen ab und nach knapp drei Stunden sehen wir die Bucht von Neapel vor uns. Was für ein Gefühl der Freiheit! Gegen 14 Uhr haben wir unser Ziel, den Delta Club Napoli in Castel Volturno in Sicht. Hier soll es laut Avioportolano – Italiens „Pilotenbibel" – Benzin geben.

Durchgeschwitzt und durstig freuen wir uns auf etwas zu trinken und Benzin. Aber die Enttäuschung ist groß: Auch nach mehreren Telefonaten erreichen wir niemanden, der uns weiterhelfen will. Nach kurzem Überlegen und einem Anruf fliegen wir zum 15 Minuten entfernten La Selva. Hier werden wir freundlichst empfangen und versorgt. Allerdings hat das Benzin seinen Preis, 2,10 €/ltr!

Es gibt erste Materialverluste. Vermutlich wurde bei der letzten Landung auf der holprigen Piste die am Calidus unterm Rumpf montierte Funkantenne abgerissen. Für solche Verhältnisse ist sie einfach zu tief angebracht. Georg und Uwe basteln aus einem Stück Draht eine provisorische Antenne mit eingeschränkter Reichweite.

Die Reparatur bringt unseren Zeitplan durcheinander. Unser geplantes Ziel, Ali Calabria, werden wir heute nicht mehr erreichen. Also umplanen: Neues Ziel, der ehemalige Militärflugplatz Scalea, rund 200 km weiter südlich.

Im Tiefflug fliegen wir östlich an Napoli vorbei und dann wieder an die Küste. Etwa 20 Minuten vor Scalea kurven wir links um eine Klippe. Und dann das: Plötzlich auftauchender Küstennebel versperrt uns die Sicht ans Ufer.

Wir halten die Formation eng zusammen und überlegen, was zu tun ist. Ich entscheide die vorgeschriebene Höhe zu verlassen und über die Nebelbank zu steigen. Mit einem Mal löst sich die Suppe und wir können vor uns wieder Land sehen.

Eine Jesus Statue weist uns den Weg. Mit Schmunzeln auf den Lippen geht mir die Schlagzeile durch den Kopf: „Gyrocopter-Team wollte nach Sizilien fliegen und landete in Rio de Janeiro."

Die Sonne küsst bereits das Meer, als wir endlich in Scalea die Landegenehmigung erhalten. Trotz aller bürokratischen Schwierigkeiten kann uns der Controller, ein ansonsten wenig motivierter Kanadier, in kürzester Zeit ein Hotel organisieren.

Am nächsten Tag sind wir bereits um halb zehn am Flugplatz. Wie inzwischen gewohnt, brauchen das Betanken, die Rechnungserstellung und die Flugvorbereitung wieder eine kleine Ewigkeit. Zudem macht der Funk am Calidus wieder Probleme. Also wieder reparieren und improvisieren.

Zufrieden heben wir gegen halb zwölf auf der 2900 m langen Piste ab. Unter uns endlose Strände, bevölkert mit staunenden und uns zuwinkenden Badenden.

Ätna im Abendlicht

Zurück über die „Stiefelspitze“

Kurz vor Lamezia Terme ist es soweit: um die Kontrollzone zu umfliegen und an die Spitze des Stiefels zu gelangen, liegen 15 Minuten Flug über das offene Meer vor uns. Und auch hier gilt maximal 500 ft AGL! Ein seltsames Gefühl. Also, noch mal tief durchatmen, kontrollieren ob die internationale Notruffrequenz gerastet ist, die Maschine streicheln und los geht's. In der Ferne sehen wir, wie sich die Reste einer Nebelbank über der Straße von Messina auflösen.

Dann der Blick auf Sizilien: So beeindruckend habe ich mir das in meinen kühnsten Träumen nicht vorgestellt. In der Ferne erhebt sich schon das Ziel unserer Reise, der Ätna. Rund 3300 m ragt Europas höchster und aktivster Vulkan in den Himmel. Aus seinem Schlot quillt permanent Rauch und hüllt die Spitze immer wieder in Wolken. Kurz vor 14 Uhr landen wir am vierten Tag unserer Reise auf dem kleinen, am Fuße des Ätna gelegenen, Flugplatz Catalabiano-Etnavolo. Direkt nebenan im Hotel Serra S. Biago finden wir gemütliche Zimmer, einen schönen Pool, leckere Küche und einen Logenplatz mit Blick auf den rauchenden Ätna. Nach einem faulen Ruhetag beschließen Georg und Dario, unser gebürtiger Sizilianer, auf Grund des inzwischen kaputten Funkgerätes im Calidus, noch ein paar Tage länger auf der Insel zu bleiben und auf die erforderlichen Ersatzteile zu warten. Uwe und ich machen uns gegen 11 Uhr auf den Rückweg nach Deutschland.

Nachdem auf dem Hinflug der Weg das Ziel war, haben Uwe und ich uns vorgenommen, auf dem Rückflug zu testen, wie schnell man die Strecke wirtschaftlich und ohne Risiko fliegen kann. Können wir es schaffen in zwei Tagen von Sizilien nach Bonn zu kommen?

Ein Wetterumschwung ist im Gange. Viel Feuchtigkeit liegt in der Luft. Die Sichten betragen an der Straße von Messina nur noch rund 10 Kilometer. Zu wenig um über das offene Meer nach Scalea zu fliegen. Wir beschließen den längeren Weg über die Stiefelspitze zu nehmen und werden mit unglaublich schönen Aussichten belohnt.

Nach knapp zweieinhalb Stunden erreichen wir Scalea für unseren ersten Tankstopp. Diesmal sind wir schon bekannt und werden für italienische Verhältnisse flott abgefertigt. Nach nur 50 Minuten heben wir wieder ab.

Der Rückflug nach Castiglione del Lago führt uns auf direktem Weg durch die Abruzzen. Wieder berauscht der stete Wechsel der Landschaft unsere Sinne. Um halb vier landen wir für einen Tankstopp in Benevente. Ein relativ gut ausgebauter Platz, der sogar über eine Querwindbahn verfügt, am Rande des Naturparks der Abruzzen. Englischer Sprechfunk ist hier Fehlanzeige, aber Dank meiner Italienischkenntnisse und einem vorherigen Anruf werden wir schon erwartet. Das Thermometer zeigt 42,2° C. Ein Grund um so schnell wie möglich die Betankung hinter uns zu bringen und wieder in die Luft zu steigen. Durch die schroffe Landschaft mit den steil abfallenden Bergen geht es zurück in die Toskana. Mir ist gar nicht bewusst gewesen, dass es in Italien so hohe und schöne Bergzüge gibt. Nach 7 Stunden Gesamtflugzeit erreichen wir unser heutiges Tagesziel um 19 Uhr. Simona steht schon mit ihrem Wagen bereit und freut sich uns gesund wiederzusehen.

Am nächsten Tag besteht leider keine Möglichkeit in Castiglione del Lago Sprit zu besorgen. Mit einer knappen Restmenge starten wir um halb zehn zum 26 km entfernten Centro di volo Serristrori. Ein schöner Platz mit Asphaltpiste, Rotax-Stützpunkt, Restaurant und Hotel, sowie einer echten Tankstelle. Der Platz wird von einem Deutschen geführt, der mich prompt anmault, weil ich direkt nach der Landung übers Gras abrolle, um für Uwe die Landebahn schnell freizumachen. Die anwesenden Italiener schütteln nur den Kopf über die Reaktion des Chefs.

Vollgetankt geht es umgehend weiter und nach nur zwei Stunden erreichen wir Lonato am Gardasee. Wir liegen gut in der Zeit, somit ist es auch nicht weiter schlimm, dass Bojana, die Chefin des Hauses, noch kein Benzin für uns besorgt hat. Trotzdem haben wir nach einer guten halben Stunde wieder vollgetankt. Noch mal einen Blick auf das Alpenwetter und los geht's.

Über dem Gardasee steigen wir langsam mit 200 ft/min auf 7000 ft um sicher die Kontrollzone von Bozen überfliegen zu können. Mit leichtem Rückenwind geht es an der östlichen Seeseite entlang stetig nach oben. Zur rechten Seite erheben sich die Dolomiten und vor uns können wir schon das Valser Tal erblicken. Ich schaue mich um, immer mehr Cumuluswolken am Himmel und Thermik bildet sich aus. Es ist deutlich zu erkennen, dass in Kürze erste Gewitterwolken quellen werden.

In Höhe von Nauberg, am Eingang des Valle d' Isarco will ich gerade die Funktaste drücken und Uwe vorschlagen auf 9000 ft

zu steigen, weil ich das Gefühl habe, die Luft könnte zu unruhig werden. In diesem Moment erfasst mich ein heftiger Fallwind und zieht mich in das Tal. Starke Scherwinde schütteln unsere kleinen Maschinen und wie durch einen Sog werden wir Richtung Brenner geblasen. Tief durchatmen und ruhig bleiben. Ich hatte ähnliches vor Jahren schon mal im Rhonetal erlebt, allerdings mit einem Tiefdecker. Der Tragschrauber verhält sich in solchen Winden doch wesentlich ruhiger. Nach einer gefühlten Ewigkeit sehe ich endlich den Brenner vor uns und das Tal weitet sich Richtung Innsbruck.

Der Transponder ist bereits an und ich rufe den Tower für die Durchfluggenehmigung. Als hätte ich in der bockigen Luft nicht schon genug zu tun, löchert mich der Controller mit etlichen Fragen: „Sind unsere Luftfahrzeuge überhaupt nach § 18 der österreichischen Luftfahrtverordnung zugelassen, sind wir entsprechend instrumentiert, ELT und Transponder an Bord, habe ich überhaupt eine für Alpenflug zugelassene Lizenz – und, und, und...

Gut, dass ich auch eine PPL-A-Lizenz und BZF 1 habe. So gibt er sich zufrieden und entschuldigt sich für die Fragerei. Aber er hat auch die Bitte an mich, da er über D-Mxxx registrierte Flieger, die immer wieder den Luftraum über Innsbruck verletzen, sauer ist, folgendes Publik zu machen:

Um in Österreich zu fliegen ist es absolut notwendig, ein entsprechend ausgestattetes Fluggerät zu benutzen. Das heißt: Transponder ist Pflicht! Ebenso ELT! Und, was leider in Deutschland meines Erachtens nach vernachlässigt wird, BZF 2 muss sein, für einen Flug ins nicht deutschsprachige Ausland sogar BZF 1. Jeder Flieger hat sich an die Pflichtmeldepunkte zu halten und entsprechende Meldungen abzugeben. Von Austrocontrol wird jeder, der sich nicht daran hält, angezeigt. Vor Flügen in die Alpen ist außerdem eine Alpeneinweisung ratsam. Diese kann an fast allen an den Alpen gelegenen Plätzen oder direkt bei der AOPA gemacht werden.

Richtung Brenner

Als wir Innsbruck überfliegen, höre ich im Funk die Ansage für eine landende Maschine: 20 kt Crosswind! Kein Wunder ist es hier oben so bockig. Kurz darauf überfliegen wir den Altlacher See, werden noch mal heftig durchgeschüttelt und mehr oder weniger aus den Alpen gespuckt. Unter uns ist Murnau. Mit einem Schlag sind wir wieder in ruhiger Luft. Der restliche Weg zum nächsten Tankstopp in Kempten/Durach ist ein Spaziergang.

Um 17:05 h starten wir vollgetankt auf die letzte Etappe nach Bonn. Das Wetter ist gut und die Vorhersagen für den westlichen Bereich sehen gut aus. Nach dem Abheben zeigt mein Navigationsgerät dank Rückenwind eine Groundspeed von knapp 80 kt. Angezeigte Ankunftszeit für Bonn 20:04 h lokal. Gute Aussichten und so erreichen wir Stuttgart Airport in Kürze. Der Controller lässt uns ohne Probleme über Schwelle 25 kreuzen und kurz darauf verabschieden wir uns bereits wieder von seiner Frequenz.

Aber wie so oft: Unverhofft kommt oft. Kaum haben wir den Rand des Stuttgarter Kessels erreicht, dreht der Wind. Urplötzlich haben wir knapp 30 kt Wind auf der Nase und die voraussichtliche Ankunftszeit für Bonn verschiebt sich auf 22:34 h! Zwei Stunden nach Platzschließung. Wir hoffen, dass der Wind spätestens nach der Schwäbischen Alp abschwächt oder wieder dreht. Sicherheitshalber drehen wir nach Westen Richtung Rheintal ab. Über Heidelberg sehen wir, wie sich eine Gewitterfront bereits ins Rheintal hinauf schiebt und uns den Weg abschneidet. Somit bleibt uns nichts anderes übrig, als nach Osten abzudrehen und in Aschaffenburg unsere Tagesetappe zu beenden. Kaum gelandet fängt es auch schon an zu regnen. Als VFR-Flieger muss man halt flexibel bleiben.

Kurs Gardasee

Wir haben unsere Gyros gerade mal unter dem Tower abgestellt, da steht der Flugleiter schon draußen und erklärt uns freudestrahlend, dass er bereits ein Hotel und eine Fahrmöglichkeit für uns besorgt hat. Was für ein Service!

Mit einem flugplatzeigenen Auto fahren wir entspannt ins Hotel Residenz. Sehr gute Küche, 1A Zimmer, äußerst freundliches Personal, absolut gute Preise und der Chef ist selber Pilot.

Am nächsten Morgen bekommen wir zum Frühstück direkt die Wettervorhersage mit serviert. So etwas erlebt man nur selten. So gut vorbereitet können wir um viertel vor zwölf nach Hangelar aufbrechen. Jetzt nur noch ein paar tiefhängende Wolkenfetzen umfliegen und dann haben wir bereits das Siebengebirge in Sicht. Um 13:11 h lokal setzen wir mit unseren Gyrocoptern in Hangelar auf.

Ein paar Tage später treffen auch Georg und Dario wohlbehalten wieder ein.

Nach diesen turbulenten und anstrengenden Tagen haben wir unseren Wunsch nun also erfüllt. Einmal zum Ätna fliegen! Haben sich die Anstrengung und lange Vorbereitung gelohnt? Auf jeden Fall! Denn diese Reise war viel schöner als wir es uns je vorstellen konnten und trotz der kleinen Anstrengungen und Planänderungen wurden wir an unseren Etappenzielen herzlich empfangen. Ich kann es nur weiterempfehlen und würde es jeder Zeit wieder tun!

Text und Fotos: Roman Zednicek

Reise-Versicherungen

Für AOPA-Mitglieder gibt es einen besonderen Schutz beim Selbstflug

Urlaub – für viele die schönste Zeit des Jahres! Oft beginnt die Vorfreude auf ihn schon Monate vor dem Reiseantritt mit dem Buchen der Reise.
Doch leider verläuft nicht immer alles nach Plan: Die Reise kann aus bestimmten Gründen nicht angetreten werden, man muss vorzeitig abreisen, ein Koffer kommt nicht an oder man wird bestohlen.
Eine entsprechende Versicherung kann zwar die getrübten oder sogar entgangenen Urlaubsfreuden nicht entschädigen, wohl aber die finanziellen Aufwendungen. Diese können mehrere hundert oder sogar tausende Euro betragen, je nachdem, wie hoch der Reisepreis ist.
Für AOPA-Mitglieder gibt es bei der AachenMünchener Versicherung sogar einen besonderen Schutz für Piloten bei Selbstflügen!

Reiserücktrittskosten-/ Reiseabbruch- Versicherung

Wenn Sie eine Reise nur verspätet oder überhaupt nicht antreten können, entstehen Mehrkosten für die Umbuchung bzw. vertraglichen Stornokosten des Reiseveranstalters, die - im Falle der Stornierung – bis zu 100 % des ursprünglichen Reisepreises betragen können.
Die AachenMünchener ersetzt die von Ihnen vertraglich geschuldeten Reiserücktrittskosten oder die entstandenen Mehrkosten bei Nichtantritt, Änderung oder Abbruch der Reise durch ein versichertes Ereignis, wie zum Beispiel

- Tod, schwere Unfallverletzung
- unerwartet schwere Krankheit
- Impfunverträglichkeit
- Schwangerschaft
- Bruch von Prothesen
- erheblicher Sachschaden an Ihrem Eigentum durch Feuer, Einbruchdiebstahl etc.
- unerwarteter Verlust oder Wechsel des Arbeitsplatzes
- Wiederholung einer nicht bestandenen schulischen Prüfung

NUR FÜR AOPA-MITGLIEDER:
Versicherungsschutz besteht auch bei Ausfall des für die geplante Reise vorgesehenen, von den reisenden Personen selbst gesteuerten Luftfahrzeuges aufgrund

- eines Flugunfalles
- eines bis zum geplanten Abreisetag nicht behebbaren technischen Defekts oder
- einer Lufttüchtigkeitsanweisung

Dieser Einschluss ist nach unserem Kenntnisstand EINZIGARTIG in Deutschland!

Was kostet der Versicherungsschutz?

	EUR	EUR	EUR	EUR
Versicherungssumme	2.500	5.000	7.500	10.000
Jahresbeitrag inkl. Steuer	75,-	115,-	155,-	195,-

Die Versicherungssumme von zum Beispiel 2.500 EUR steht für jede gebuchte Reise eines Jahres jeweils in voller Höhe zur Verfügung. Völlig egal, wie oft Sie im Jahr verreisen!
Ein weiterer Vorteil: Es gibt, anders als bei anderen Versicherern, keine Selbstbeteiligung im Schadenfall.

Reisegepäck-Versicherung

Vielleicht ist es sogar Ihnen schon einmal passiert, zumindest haben Sie aber sicher schon davon gehört oder darüber gelesen: Ein unachtsamer Augenblick am Flughafen, auf dem Bahnsteig oder beim Ausladen aus dem Taxi vor dem Hotel und ein Koffer ist weg. Gestohlen vielleicht sogar von Bandenmitgliedern, die sich auf derlei Diebstähle „spezialisiert" haben. Diese Gruppen agieren derart „geschickt" und schnell, dass man die Wegnahme kaum verhindern kann.
Ihr Reisegepäck ist aber noch weiteren vielfältigen Gefahren ausgesetzt. Und selbst bei größter Sorgfalt können Sie nicht jeden Schaden vermeiden, insbesondere da Sie Ihr Gepäck auf Reisen in der Regel einem Beförderungsunternehmen (zum Beispiel Fluggesellschaft) oder einem Hotel anvertrauen müssen.
Der Schutz der Reisegepäck-Versicherung besteht unter anderem für Schäden durch

- Raub, Diebstahl und Einbruch
- Brand, Blitzschlag, Explosion
- höhere Gewalt
- Mut- und Böswilligkeit Dritter
- und an aufgegebenem Gepäck

Sollte das Gepäck vom Beförderungsunternehmen verspätet ausgeliefert werden, werden Ihnen notwendige Ersatzkäufe für zum Beispiel Toilettenartikel und Kleidung erstattet.
Der Versicherungsschutz der AachenMünchener beinhaltet zudem vorteilhafte Besonderheiten: So besteht Versicherungsschutz nicht nur auf Urlaubs-Reisen, sondern auch bei Gängen und Fahrten am Wohnort. So ist beispielsweise Ihre Sporttasche inkl. Inhalt

versichert, die Sie zum Tennisplatz mitnehmen. Apropos Tasche – selbstverständlich ist auch Ihr Pilotenkoffer versichert!
In der Regel führen grob fahrlässig herbeigeführte Schadenfälle zu einer Kürzung der Entschädigungsleistung. Grob fahrlässig verhält man sich beispielsweise, wenn man sein Gepäck nicht im Blick hat.
Die AachenMünchener nimmt eine solche Kürzung jedoch nicht vor! Ein nicht zu unterschätzender Vorteil für Sie!

Was kostet der Versicherungsschutz?

	EUR	EUR	EUR	EUR
Versicherungssumme	3.000	4.000	5.000	6.000
Jahresbeitrag inkl. Steuer	85,-	105,-	125,-	145,-

Entspannt sein schon vor dem Urlaub

Freuen Sie sich auf Ihren Urlaub und genießen Sie die schönste Zeit des Jahres! Mit der umfassenden Absicherung der Reiserücktrittskosten- und Reisegepäck-Versicherung bei der AachenMünchener zu AOPA-Mitglieder-Konditionen sollte Ihnen dies leichter gelingen.

Weitere Informationen zum Thema AOPA-Mitgliedschaft und Versicherungen finden Sie auch auf der AOPA-Seite:
https://aopa.de/mitgliedschaft-undvorteile/versicherungen/aopa-gruppenversicherungen.html

Bogdan Dudzinski

Ihr persönlicher Ansprechpartner bei Fragen zum Thema Reise-Versicherungen und für ein individuelles Angebot zur Luftfahrthaftpflicht-, Luftfahrtkasko- und Luftfahrtunfall-Versicherung ist:

dvag-aviation.com

Ansprechpartner

DVAG-Aviation
Henri Hirts
Tel. 0176-84027455
E-Mail: Henri-Pierre.Hirts@dvag.de
Internet: www.dvag-aviation.com

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

Termine 2013

Juni

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

15.06.2013
Fly-In von „Flying Hope“
in Essen-Mühlheim (EDLE)
Info: www.flyinghope.de

19. - 23.06.2013
Deutschlandflug 2013
Kaufbeuren - Erfurt
Info: www.deutschlandflug.daec.de

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

28. - 29.06.2013
Airpower 13
Zeltweg, Österreich
Info: www.airpower.gv.at

29. - 30.06.2013
Internationales Husky-Treffen
in Tannheim (EDMT)
Info: www.edmt.de

Juli

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

12. - 14.07.2013
Scalaria Air Challenge 2013
Wolfgangsee, Österreich
Info: www.scalaria.com

29.07. - 04.08.2013
EAA AirVenture 2013
Oshkosh, Wisconsin, USA
Info: www.airventure.org

August

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

16. - 18.08.2013
Airday 2013 „100 Jahre Marineflieger“
in Nordholz (ETMN)
Info: www.airday-nordholz.de

17. - 18.08.2013
30. Old-Timer Fly-In
in Schaffen-Diest (EBDT)
Info: www.dac.be

17. - 18.08.2013
Barnstormers BBQ
in Montabaur
Info: www.biplanes.de

17. - 18.08.2013
Flugschau
in Roskilde, Dänemark (EKRK)
Info: www.airshow.dk

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

25.08.2013
Flugplatzfest mit Fly-In
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

31.08. - 01.09.2013
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

06. - 08.09.2013
AOPA AUSTRIA Fly In
Österr.-Ungar. Schlosshotel Tour
Vöslau (LOAV) -Hertelendy Kastely
Info: www.aopa.at

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, **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

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
1. Quartal 2013 IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

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

SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
Hrs.aopa.de

HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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

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

HRS
Das Hotelportal