

Ausgabe 03/2014 | Juni – Juli 2014 | Heftpreis 2,80 Euro

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



AOPA SAFETY LETTER: Menschliches Leistungsvermögen

#### Stärker vertreten!

Ausflaggen in ein anderes europäisches Land

Rückblick auf die 5. European General Aviation Conference 2014

#### Fliegerisch fit!

AOPA-Trainingscamp in Fritzlar

AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

#### **Besser informiert!**

EASAs neue Strategie für die AL

Rückblick AERO 2014 in Friedrichshafen



### HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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





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

Theoretisch sicherlich, aber wie sieht es mit der täglichen Praxis aus? Gerade in der Luftfahrt wird das europäische Mehrebenensystem (EU, Nationalstaaten, und in Deutschland vielfach noch die Bundesländer) vom Bürger eher als verwirrend denn als hilfreich oder gar fortschrittlich empfunden: Wer ist denn nun konkret für was zuständig? An wen wende ich mich denn mit welchem Anliegen? Wer muss denn welche Ausnahmen definieren und/oder bewilligen? Wer hat die Interpretationshoheit über das EU-Recht? Usw., usw.

Alles das ist häufig schwierig zu durchschauen und wird auch von den betroffenen Behörden nicht immer klargestellt. Im Gegenteil: als Außenstehender gewinnt man bisweilen den Eindruck, als würden die Behörden dies nutzen, um sich hintereinander zu verstecken. Jeder äußert (in der Regel durchaus ernstgemeint) Verständnis für ein Anliegen und äußert gleichzeitig, dass ihm leider die Hände gebunden sind, weil ...

Die AOPA und ihre Mitglieder sind in den letzten Monaten dreimal in einen derartigen Dschungel hineingeraten, aus dem wir nur mit großer Mühe und Geduld und nur ganz allmählich wieder herauszukommen scheinen:

Zum Thema Cessna SIDs verweise ich auf den ausführlichen Artikel im vorliegenden Heft. Sie als Leser mögen ermessen, wie steinig der Weg zu einer endlich und späten gangbaren Lösung war. Leider muss man sagen: für manche Betroffene wohl zu spät. Die Luftfahrt steht nun einmal (richtigerweise) in vielerlei Hinsicht unter

## Ist Europa schon eine Selbstverständlichkeit?

"Verfallsdaten". Beliebig Zeit für das Ausdiskutieren von allen möglichen Unwägbarkeiten ist oftmals - und auch hier - nicht vorhanden. Hier bietet Europa eine Chance: Es gibt auch andere Behörden in den übrigen Mitgliedstaaten, denen man sich anvertrauen kann. Allerdings sollte das "Ausflaggen" das letzte Mittel sein. Wir leben hier und wollen unsere Themen miteinander lösen. Aber das muss auch möglich bleiben.

Die Problematik "60 plus" für Berufspiloten ist für die Betroffenen geradezu schicksalhaft. Wer über Nacht seinen Broterwerb verliert und nicht weiß, wie er die letzten Jahre bis zum Renteneintritt überbrücken soll, der ist für das Argument, dass er plötzlich ein Sicherheitsrisiko darstellen soll, nur begrenzt empfänglich. Auch wenn das Luftrecht kein Sozialrecht ist, so sollten diese Folgen doch nicht gänzlich außer Betracht gelassen werden, zumal wenn es rechtliche Mittel und Wege für eine Abhilfe gibt. Natürlich müssen die entsprechenden Ausnahmeanträge hinreichend begründet sein, um dem LBA überhaupt die Chance zu geben, die hierfür gesetzlich aufgestellten Voraussetzungen zu bejahen. Andererseits sollte das Amt es auch als seine Aufgabe begreifen, den Antragsteller auf etwaige Mängel im Antrag hinzuweisen und Nachbesserungen anzuregen. Hier scheint es bisweilen am gegenseitigen Verständnis für die jeweilige Situation zu fehlen. Die AOPA bemüht sich aktiv darum, ein entsprechendes Bewusstsein zu schaffen – auf beiden Seiten!

Und schließlich die ATOs! Ist es wirklich nötig, jede Regelung, die für die Großluftfahrt sinnvoll sein mag, auf die Allgemeine Luftfahrt zu übertragen? Wieso soll und wie kann denn überhaupt eine kleine Flugschule ein umfangreiches Managementsystem mit verschiedenen Managementfunktionen und umfangreichen Dokumentationspflichten einrichten und vorhalten? Sollen sie aus dem Markt gedrängt werden? Ist das etwa eine bewusste mittelstandsfeindliche Politik? Wohl nicht, sondern wiederum wohl eine Frage des fehlenden bzw. hier erst allmählich dämmernden Bewusstseins von der Problematik. Nachdem die AOPA mit großem Aufwand ein Musterhandbuch (etwa 300 Seiten) erstellt hat, hat die FASA auf der AFRO verkündet dass man höre und staune - der ATO-Standard womöglich überzogen ist und angemessen abgesenkt werden soll. Erfreulich? Ja, sicherlich wenn man einmal von dem nutzlosen Aufwand absieht und wenn man wüsste, wann diese Einsicht sich in entsprechenden Rechtsänderungen umsetzt.

Immerhin. Es gibt einen Hoffnungsschimmer. Die EASA hat auf der AERO ihre neue Strategie zur General Aviation verkündet, dass nämlich künftig Regelungen grundsätzlich daraufhin geprüft werden sollen, ob und in welchem Umfang sie auf die Allgemeine Luftfahrt angewandt werden sollen. Die AOPA Germany ist über ihren Geschäftsführer Michael Erb in dem zuständigen Beratergremium vertreten. Und ein Grundsatzgespräch zwischen dem Generaldirektor Patrick Ky und der AOPA-Leitung ist bereits terminiert. Wir tun als zunehmend europäisch aufgestellter Verband unser Bestes, um das Zusammenspiel zwischen den zuständigen Stellen auf den verschiedenen Ebenen und der Allgemeinen Luftfahrt zu verbessern, damit die dringend notwendigen Reformen so schnell und so umfassend wie möglich durchgeführt werden können.

Europa ist ein Segen; das wissen wir alle. Aber gerade deshalb sollte es sich nicht durch Kleinlichkeiten ihrer Akteure selbst in Misskredit bringen. Es muss von uns allen mitgetragen werden. Das funktioniert aber nicht dadurch, dass in Sonntagsreden gebetsmühlenhaft auf seine Vorteile hingewiesen wird, die es zweifellos gibt. Diese Vorteile müssen erfahrbar sein - überall und für ieden Einzelnen. Und das setzt voraus. dass eventuelle Erschwernisse von allen Beteiligten gemeinsam aktiv und mit dem Willen zu konstruktiven Lösungen beseitigt werden.

Mus french

#### AOPA-Intern Einladung zur AOPA-Hauptversammlung 2014 am 6. September 2014 in Egelsbach 5 6 Wir danken ... 6 Mitglieder werben Mitglieder 7 Vergleich Jahresergebnis 2012/2013 Rechnungsbericht des Schatzmeisters 8 Arbeitskreis unter neuer Leitung 9 Stärker vertreten! Cessna SIDs und das LBA 10 Ausflaggen in ein anderes europäisches Register, Beispiel Großbritannien 10 Ausflaggen in ein anderes europäisches Land, Beispiel Österreich 12 130. Regional Meeting der IAOPA-Europa auf Island 13 Bericht vom ATO-Transition-Meeting der EASA in Köln 14 Berufspiloten über 60 Jahre im Single-Cockpit 14 5th European General Aviation Conference 2014 23 Fliegerisch fit! AOPA Safety Letter: Menschliches Leistungsvermögen 15 4. AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 17. bis 20.07.2014 25 Rückblick auf das 1. AOPA Flugsicherheitscamp in Bautzen vom 01. bis 04.05.2014 25 AOPA-Seminar "Menschliches Leistungsvermögen" (HPL) vom 17. bis 18.11.2014 26 36. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 16. bis 23.08.2014 27 Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 28 Besser informiert! Antrag auf neue FAA Lizenz nach Umstellung von JAA auf EASA Part-FCL 29 EASA verkündet eine neue Strategie für die Allgemeine Luftfahrt 30 AERO Messe im April 2014 in Friedrichshafen 31 Rubriken 3 Editorial AOPA-Austria News 32 IAOPA-Europe News 33

34

35

Titelfoto: mit freundlicher Genehmigung von Pilatus Aircraft Ltd.

Termine

Impressum / Mitgliedsantrag

# Einladung zur AOPA-Hauptversammlung 2014 am 6. September 2014 in Egelsbach

#### Sehr geehrte Mitglieder,

der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

**Zeit und Ort** 

Datum: Samstag, 6. September 2014

Uhrzeit: 14:00 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 06.08.2014 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Die Anträge werden am 13.08.2014 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

#### **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 06.09.2014 um 14:00 Uhr in Egelsbach

zurück per Fax an 06103 42083

Name

AOPA-ID

Datum/Unterschrift

Anzeige







### Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Juni und Juli 2014 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft Gunnar Clauss Prof. Dr. Klaus Junghanns Harald Siegling Manfred Reddies Hans-Jürgen Walz Hans-Günter Niehues Hubert Gesang Helmut Lorenz Jung Juergen A. Krauss Horst Lübben
Dr. Armin Pretzsch
Dr. Joachim Staude
Hermann Gebhard
Herbert Moehrle
Heinrich Traublinger
Hans Brüning
Dr. Roland E. E. Schmidt
Prof. Dr. Christian Robl
Helmut Crecelius

25-jährige Mitgliedschaft
Heinz-Arno Becker
Armin Röntgen
Otto Karl Wachal
Dr. Frank Pfefferkorn
Heiner Schiffers
Wolf-Ingo Meyer
Ulrich Franke
Helmut Dinkelacker

Friedrich H. Buntz
Hans Tölle
Dr. Wolfgang Griesinger
Stefan Hinners
Hendrik Gerhard
Reiner Hannen
Johannes Brüning
Dieter Sättele
Martin Mair

### Mitglieder werben Mitglieder

#### Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken attraktive kostenlose Prämien.

### 1 neues Mitglied



**ICAO-Kartenset der DFS** für Deutschland bestehend aus 8 Karten

### 2 neue Mitglieder



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



Mobile FliteDeck VFR
3 Monats-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland
(Hardware nicht enthalten)



Mobile FliteDeck VFR

<u>Jahres</u>-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen

Abdeckung: Deutschland
(Hardware nicht enthalten)



**Landegutscheinheft** von AirShampoo Komplettausgabe Nord & Süd



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



**Prämienzahlung** von 40 EUR für <u>jedes</u> neue Mitglied

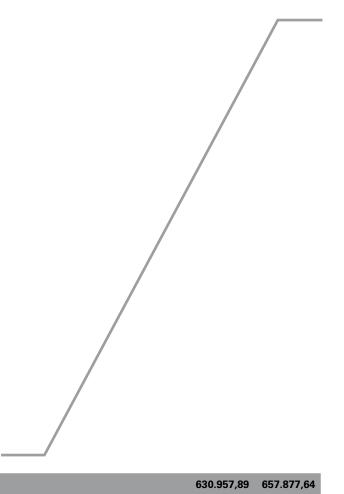
Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40 EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

# Vergleich Jahresergebnis 2012/2013

Ausgaben	2012	2013
Personalkosten	228.628,33	241.485,44
Veranstaltungen	51.146,33	44.642,38
Messen	22.945,45	26.348,66
AOPA-Letter	46.218,90	50.230,25
Öffentlichkeitsarbeit	6.104,61	6.396,84
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	33.473,59	32.895,52
Fremdarbeiten / Honorare	38.405,76	55.185,39
Kfz-Kosten	9.493,63	13.990,76
IAOPA	20.623,49	35.693,68
Telefon / Telefax	4.855,09	5.064,96
Reisekosten und Kosten Vorstand	13.489,68	8.988,31
Porto	6.740,28	7.823,93
Einkauf Crew-Cards	2.517,88	3.047,52
IAOPA-Weltkonferenz	0,00	0,00
AOPA-Pilot	5.215,33	5.517,18
EDV-Kosten	5.796,73	4.139,20
Steuerberatungskosten	5.525,75	5.648,55
Einkauf AOPA-Shop	3.418,27	1.662,12
Kosten Anzeigen	1.492,97	5.668,65
Wartungs- / Instandhaltungskosten	1.980,09	977,78
Gezahlte Umsatzsteuer	7.947,02	6.285,04
Versicherungen	3.755,82	3.400,65
Mitgliedschaften	1.222,31	1.341,19
Büromaterial	1.773,65	2.136,02
Nebenkosten Geldverkehr	1.402,73	1.400,88
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	6.912,45	1.519,04
Zinsabschlagsteuer	957,86	950,46
Sonstige Ausgaben	5.759,95	2.614,94
Anlagevermögen AfA / Abgang	10.634,71	10.546,41
Fachliteratur	324,60	283,71
Spenden	1.465,50	1.864,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	1.002,66	949,74
Arbeitskreise	571,44	680,00
Allgemeine Druckkosten	2.855,37	4.947,74
Solidaritätszuschlag / Zinsen	52,66	52,24
Fortbildungskosten Mitarbeiter	1.002,53	480,00
Vorsteuer	42.575,05	33.704,69
Jahresüberschuss	32.669,42	29.313,77

630.957,89 657.877,64

Einnahmen	2012	2013
Mitgliedsbeiträge	453.125,56	455.620,30
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	638,75	727,43
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	1.491,25	1.700,83
Veranstaltungen	56.342,16	49.653,62
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	14.677,90	16.172,36
Erlöse Messen / Jahrestagungen	10.830,57	12.320,44
Erlöse VIP Cards	2.549,76	3.345,16
Verkauf AOPA-Shop	3.763,31	4.164,29
Sachbezug	6.175,06	6.454,56
Steuererstattung / Umsatzsteuer	529,57	0,00
AOPA-Pilot Abonnements	6.635,66	7.336,61
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	3.831,38	3.801,81
Spenden / Projektarbeit	40.189,82	68.711,63
Erstattung Lohnfortzahlung	2.890,24	1.470,82
Mahnverfahren	960,08	815,65
Sonstige Einnahmen	7.821,95	7.092,84
Umsatzsteuer	18.504,87	18.489,29



### Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2014 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2013 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2013 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 2013 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 29,3 (32,6) zu erzielen, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Das Geschäftsjahr 2013 zeigt um TEUR 27,0 erhöhte Gesamteinnahmen von TEUR 658 (631). Die Erhöhung resultiert maßgeblich aus Spenden/Projektarbeit und höheren Einnahmen aus Seminaren.

Das Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen ist im Vergleich zum Vorjahr erfreulicherweise leicht gesteigert worden (+ TEUR 2,8). Die Zahl der Mitglieder ist sogar um 104 angestiegen, allerdings sind ca. 10 mit ihren Zahlungen im Rückstand. Positiv wirkten sich gestiegene Erlöse aus Anzeigenverkäufen im AOPA Letter sowie aus Messen/Jahrestagungen aus.

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 Flugsicherheits-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 2013 zu Einnahmen von TEUR 1,7 (1,5). Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt.

Kleinere Einsparungen sind in manchen Bereichen, wie z.B. bei Reisekosten (./. TEUR 4,5) und sonstigen Ausgaben (./. TEUR 3,4) zu verzeichnen. Dagegen stiegen die Ausgaben für Personal (+ TEUR 12,8), IAOPA (+ TEUR 15,0) und Honorare (+ TEUR 16,7).

Für das laufende Jahr 2014 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 2014 betreffen die Aktualisierung der EDV-Anlage und Software. Insgesamt wird in 2014 trotz des weiterhin schwierigen Wirtschaftsklimas mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum 31. August 2014 wird auf der Jahreshauptversammlung im September vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2014.

Constantin Woelki

Anzeige



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

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

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

#### Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



# Arbeitskreis unter neuer Leitung

#### RA Jochen Hägele löst RA Wolfgang Hirsch ab

Der AOPA-Arbeitskreis "Fliegende Juristen und Steuerberater", der bereits 1982 gegründet wurde und aus aktiven Piloten besteht, die als Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer tätig sind und sich auch beruflich auf die Lösung luftverkehrsrechtlicher Probleme spezialisiert haben, hat einen neuen Leiter. RA Jochen Hägele hat das Amt von RA Wolfgang Hirsch übernommen.

Der langjährige Vorsitzende des Arbeitskreises Wolfgang Hirsch hat maßgeblichen Anteil an Aufbau und Kontinuität des Arbeitskreises. Ihm gebührt großer Dank dafür, dass er für einen regelmäßigen Informationsaustausch in Form der Arbeitskreissitzungen sorgte und eine umfangreiche Entscheidungssammlung zum Luftverkehrsrecht zusammengestellt hat. Nach seiner langjährigen erfolgreichen Tätigkeit übergibt er nun das Amt in jüngere Hände. Dem neuen Leiter des Arbeitskreises wird er aber weiterhin mit Rat und Tat zur Seite stehen.

RA Jochen Hägele ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei Berth & Hägele in Stuttgart. Er hat in Konstanz Rechtswissenschaften studiert, sein Referendariat in Stuttgart absolviert und ist seit 2004 als Rechtsanwalt zugelassen. Seit 2010 ist er Fachanwalt für Versicherungsrecht. Einer seiner Tätigkeitsschwerpunkte neben Versicherungsrecht ist das Luftverkehrsrecht.



Wenn Sie Interesse an der Arbeit des AOPA-Arbeitskreises "Fliegende Juristen und Steuerberater" haben, wenden Sie sich bitte an:

RA Jochen Hägele
Breite Str. 2
70173 Stuttgart
Telefon 0711 220 469 30
Telefax 0711 220 469 50
E-Mail haegele@rbh-recht.de



### Cessna SIDs und das LBA

#### Rette sich wer kann!

Es ist schmerzhaft, wenn man als Verbandsvertreter feststellen muss, dass alle Versuche seit dem August 2012 mit dem LBA eine Lösung des Problems zu erreichen, die sowohl sicherheits- als auch kundenorientiert ist, komplett gescheitert sind. Die AOPA-Germany ist vom Inhalt der letzten Schreiben des LBA und der darin wiederholt zum Vorschein kommenden kunden-unfreundlichen und rigiden Haltung des LBA enttäuscht. Das LBA steht mit seiner starren Meinung zu den SIDs tatsächlich nicht alleine da, nach Auskunft der EASA haben allerdings nur Zypern, Tschechien und Spanien eine vergleichbare Position eingenommen.

Die große Mehrheit der europäischen Luftfahrtbehörden vertritt jedoch wesentlich kundenfreundlichere Positionen, und dies sicherlich ohne dabei den Sicherheitsaspekt zu vernachlässigen: Von diesen Staaten ist Deutschland förmlich umzingelt, von Frankreich, der Schweiz, Österreich, Polen, den Niederlanden und Belgien, sowie in der zweiten geographischen Reihe von Großbritannien, Schweden, Kroatien, Griechenland und Island, die insgesamt sicherlich 80% der von den SIDs betroffenen europäischen Cessna-Flotte in ihren Registern zugelassen haben. Ebenso verhält sich die FAA der USA. Die einzig relevante Frage in diesem Zusammenhang ist:

Wenn all diese Staaten, die geschätzte 95% der Cessnas weltweit betreuen, mit den SIDs weniger starr und dogmatisch umgehen als das LBA, was läuft dann in Deutschland falsch?

- Ist es dem LBA egal, wenn ein großer Teil der Flotte der deutschen Allgemeinen Luftfahrt durch seine Interpretation zum wirtschaftlichen Totalschaden gemacht wird?
- Ist es dem LBA egal, wenn deshalb viele Flugzeugeigentümer ihre Flugzeuge in ausländische Register bringen?
- Ist es dem LBA egal, dass ab dem 1.1.2015 für ELA1 Flugzeuge unter 1200 kg ein neues Wartungssystem gilt, bei dem der Operator über eine Self-Declaration das alleinige Entscheidungsrecht hat?
   Denn damit wird nach dem Fristablauf im Juni 2014 für die SIDs schon ein halbes Jahr später zum 1.1.2015 die Position des LBA zu den SIDs weitgehend unerheblich.

Vielleicht gibt es noch eine Chance, dass das Bundesverkehrsministerium in letzter Minute noch einlenkt, aber wir können niemandem empfehlen sich darauf zu verlassen.

Was wir empfehlen müssen ist einen zuverlässigen und unkomplizierten Plan B zu entwickeln, und der heißt leider Ausflaggen. Ein Plan C wird derzeit diskutiert, und der heißt: Entwicklung eines vom LBA akzeptierten alternativen Prüfprogramms für die SIDs, aber hier sind derzeit weder der Segen des LBA für ein konkretes Prüfprogramm noch die Kosten absehbar. Plan D ist eine Klage gegen das LBA, aber ein Ergebnis einer Klage kann auf sich warten lassen und ist zudem ungewiss. Wenden wir uns Plan B zu:

# Ausflaggen in ein anderes europäisches Register, Beispiel Großbritannien

Am 28. April haben Martin Robinson, der europäische IAOPA Vorsitzende und CEO der AOPA-UK, und Michael Erb, sein europäischer Stellvertreter und Geschäftsführer der AOPA-Germany, gemeinsam die britische Luftfahrtbehörde CAA in London-Gatwick besucht. Gesprächspartner bei der CAA waren Graham Rourke, der Manager Airworthiness GA, und Steve Standing, Technical Standards Manager.

Besprochen wurde zunächst, wie die CAA UK mit den Cessna SIDs umgeht. Das war schnell erledigt, denn schon im letzten August hat die CAA UK erklärt, dass man die Entscheidung und die Verantwortung für deren Durchführung den Flugzeugbetreibern überlässt.

Dazu steht man bei der CAA auch heute, die Beachtung der SIDs wird empfohlen, mehr nicht.

Dann wurde weiter ausgeführt, unter welchen Bedingungen deutsch registrierte Flugzeuge ins britische Register überführt werden können. "No problem, it's not difficult":

#### Wichtig: Lufttüchtigkeit muss vorhanden sein!

Die Lufttüchtigkeit des Flugzeugs sollte nicht erloschen sein, ohne gültiges ARC (Airworthiness Review Certificate) wird die Überführung eines Flugzeugs ins britische Register schwierig.

Zur Überführung ins britische Register muss das Flugzeug auch

nicht nach Großbritannien zu einer Inspektion geflogen werden, die Lufttüchtigkeit wird rein nach Papierlage geprüft und bestätigt.

#### Individuelles Instandhaltungsprogramm vs. LAMP

Die Wartung aller Kolbenmotor-Flugzeuge bis 2730 kg MTOW erfolgt in Großbritannien durch das Light Aircraft Maintenance Programm (LAMP). Das LAMP (CAP 766) umfaßt ca. 30 Seiten, steht zum freien Download auf der CAA UK Website www.caa.co.uk und ist leicht auszufüllen, dabei hilft auch sicher gerne ihr Wartungsbetrieb. Vor allem unterschreibt man dort, dass man seine Pflichten kennt, und dass man die Wartungsempfehlungen der Hersteller des Flugzeugs und seiner Komponenten bewertet und wo es angemessen ist auch umsetzt. Im Formular CAP 543 "Time Limited Task, Additional Inspections and Component Change Record" werden alle diese Tätigkeiten aufgeführt.

#### TBO-Überziehungen von Triebwerk und Propeller

Die Verfahren zur TBO-Überziehung des Triebwerks sind in CAP 747 geregelt, und dort im Abschnitt GR No. 24. TBO-Überziehungen des Propellers im Abschnitt GR No. 17. Überziehungen können vorgenommen werden, allerdings muss der Zustand von Motor und Propeller bei den fälligen Routinekontrollen überprüft werden.

#### Simple Regeln für Modifikationen am Flugzeug

Alle Modifikationen im Flugzeug müssen eingetragen und zugelassen sein.

### Das Umregistrierungsverfahren und die benötigten Formulare

Auf der Website der CAA UK findet man eine ausführliche Beschreibung des Verfahrens für die Registrierung eines Flugzeugs, das bislang im EASA-Ausland zugelassen war. Hierfür gibt es das Formular "CA1". Weiterhin benötigt man Nachweise der Versicherung und der Löschung aus dem bisherigen Register. Übrigens kann jeder Deutsche sein Flugzeug im britischen Register führen lassen, dafür benötigt er keinen Wohnsitz in Großbritannien.

Zudem muss auch ein Nachweis der Lufttüchtigkeit eingereicht werden:

#### You will need to provide

- Completed C of A Online Form (Certificate of Airworthiness)
- Aircraft details (reg/type/s/n/engines and props if applicable/ weights etc.)
- Details of the organisation supporting the application (they may be the applicant/presenter or support the organisation/ individual presenting the aircraft)
- Confirmation of the certification status applicable to the aircraft
- Details of the Approved Maintenance Programme
- Details of the Flight Manual (if applicable)
- Confirmation of the place of survey



- Confirmation of CAP 747 compliance
- Confirmation of the mod status of the aircraft Airworthiness Transfer Documentation

 For used EASA Aircraft imported from a Member State, an Airworthiness Review Certificate issued in accordance with Part M.

#### Fortlaufende Wartung

Die Wartung eines Flugzeugs außerhalb Großbritanniens stellt kein Problem dar, jeder nach EASA-Standards zertifizierte Wartungsbetrieb in Europa kann die Wartungsarbeiten durchführen. Die entsprechenden Nachweise werden anstelle nach Braunschweig nach Gatwick geschickt, die Ausstellung der Nachprüfscheine kostet etwa 100 britische Pfund und wird mit Kreditkarte bezahlt.

#### Änderung der Kennzeichen

Sind die Kennzeichen aufgeklebt, ist alles prima. Die Änderung von lackierten Kennzeichen wird teurer. Außerdem verlangen die Briten eine Plakette aus rostfreiem Metall, in das die Flugzeug-Kennung eingraviert ist. Diese Plakette muss mit dem Rumpf fest verbunden sein. Der Grund: Vor gefühlten hundert Jahren sind dort Flugzeuge aus Holz abgestürzt und erst Jahre später gefunden worden. Um die Identifizierung von Flugzeugen zu ermöglichen, will man die Plaketten.

#### Dauer und Kosten der Umschreibung

Die CAA UK erklärt, dass nach Eingang eines vollständigen Antrags auf Erstellung eines britischen Certificates of Airworthiness etwa 15 Arbeitstage bis zur Ausstellung vergehen können. Die Kosten betragen ca. 400-500 britische Pfund. Das Ausstellen einer britischen Registrierung kostet weniger als 100 britische Pfund. Bezahlen kann man mit Kreditkarte. Insgesamt kostet dieses Verfahren weniger als 1.000 Euro. Wenn man seiner Werft oder jemand anwendigen Papierarbeiten bezahlt, dann liegt man bei etwa 1.500 €.

Und was kosten die SIDs? Werden 5.000, 10.000 oder 15.000 € veranschlagt? Jetzt können Sie entscheiden.

# Ausflaggen in ein anderes europäisches Land, Beispiel Österreich

Grundsätzlich kann natürlich auch die Registrierung eines Flugzeugs in Österreich für einen Bürger anderer europäischer Länder kein Problem sein, ist es natürlich auch nicht. Manche ziehen es vielleicht vor, eine Umregistrierung in einem Land vorzunehmen in dem man sich – trotz unterschiedlicher Sprache – mit Deutsch noch einigermaßen verständigen kann. Für unsere Betrachtung spielt allerdings die Haltung der jeweiligen Behörde zu den SIDs von Cessna die wesentliche Rolle. Beim Kontakt mit der österreichischen Austrocontrol haben wir folgendes erfahren:

Ganz auf die Berücksichtigung der SIDs zu verzichten, will man auch in Österreich nicht. Allerdings gibt man sich bei der Behandlung des Problems flexibel. Man unterstützt eine individuelle

Regelung, die auf die jeweiligen Betriebsbedingungen Rücksicht nimmt. Es geht dabei um eine vernünftige Einschätzung des Risikos für Korrosion. Dazu ist wahrscheinlich auch die Besichtigung des in Frage kommenden Flugzeugs notwendig. Hierzu steht dem Halter, der ein IHP genehmigt bekommen möchte, ein Techniker der Austrocontrol (ACG) zur Seite. Für Flugzeuge, die in Österreich stationiert sind, ist das sicher kein Problem, für deutsche Halter würde das einen Ausflug in die Alpenrepublik bedeuten oder die Übernahme der Reisekosten für den Mitarbeiter der ACG nach Deutschland.

mit österreichischer Adresse geben muss. Wer keinen Freund oder Bekannten hat, der diese Aufgabe wahrnehmen kann, könnte man eventuell an unsere AOPA Kollegen in Austria verweisen.

Alle Formulare, die zur Zulassung und die Funkgenehmigung notwendig sind, kann man aus dem Internet herunterladen (Links siehe oben). Die Kosten für das ganze Verfahren richten sich nach dem maximalen Abfluggewicht des Flugzeugs. Für ein Flugzeug von beispielsweise 1.100 kg sind das im Einzelnen:

1. Zuteilung eines Kennzeichens	97 €
2. Eintragung	161 €
3. Ausstellung des LTZ (Lufttüchtigkeitszeugnis)	320 €



Die Zulassung eines Flugzeugs läuft ähnlich ab, wie in allen anderen Ländern auch. Normalerweise ist die Zulassung reine Papiersache. Eine Reise nach Österreich ist also in der Regel nicht notwendig. Natürlich muss das Luftfahrzeug lufttüchtig sein, also ein gültiges ARC besitzen. Weiterhin sind folgende Unterlagen nötig:

- Instandhaltungsprogramm (IHP)
- Versicherungsnachweis
- Funkbewilligung der Fernmeldebehörde https://www.bmvit.gv.at/telekommunikation/ formulare/bewilligung/index.html
- Kennzeichenreservierung http://www.austrocontrol.at/ luftfahrtbehoerde/luftfahrzeuge/lfz\_register
- Zustellungsbevollmächtigter in Österreich

Eine Besonderheit, die bis vor einiger Zeit auch noch in Deutschland üblich war ist, dass es einen Zustellungsbevollmächtigten

Die Kosten für die Anbringung des neuen Kennzeichens kommen natürlich noch hinzu. Bei geklebten Kennzeichen ist das weniger aufwendig als bei lackierten, aber diese Prozedur bleibt einem bei keiner Ummeldung erspart.

Die Ausstellung der ARCs geschieht gleich, wie überall sonst in Europa. Entweder stellt eine CAMO, die dazu berechtigt ist, das jährlich notwendige Dokument aus oder die Luftfahrtbehörde auf Grund der Empfehlung einer CAMO. Solange der Bestand an zu betreuenden Luftfahrzeugen in Österreich nicht dramatisch anwächst, kann in diesem Fall mit einer zügigen Ausstellung des ARCs innerhalb weniger Tage gerechnet werden.

Österreich stellt sich also auch als akzeptables "Ausflaggungsland" dar. Tatsächlich kann man bei den Mitarbeitern von Austrocontrol eine große Kooperationsbereitschaft feststellen, was gegenüber manchen Erfahrungen mit dem LBA geradezu erfrischend wirkt.

# 130. Regional Meeting der IAOPA-Europa auf Island

Veranstaltungsort war die Hauptstadt Reykjavik, deren innerstädtischer Flughafen (ICAO Code BIRK, siehe Bild)

Am 9. und 10. Mai 2014 trafen sich auf Einladung des Präsidenten der AOPA-Island Valur Stefánsson die Vertreter der europäischen AOPAs zu einem Regionalmeeting auf Island. Veranstaltungsort war die Hauptstadt Reykjavik, deren innerstädtischer Flughafen (ICAO Code BIRK) auf Grund von Immobilienspekulationen unter großem Druck steht. So wurden nicht nur politische Themen diskutiert, es wurde auch ein klares Statement zum Erhalt des Flugplatzes abgegeben.

Zu den politischen Themen der IAOPA gehörte der Umgang mit der neuen EASA-Strategie für die Allgemeine Luftfahrt, die



Einbindung in das Flugsicherheitsprojekt SESAR und gemeinsame Lobby-Aktivitäten mit befreundeten Verbänden in Brüssel. Aber auch Maßnahmen zur Steigerung der Mitgliederzahlen speziell in den kleineren AOPAs wurden diskutiert. Das Meeting

unter der Führung von Martin Robinson war sehr informativ, allerdings litt es deutlich unter dem Streik der Piloten von Icelandair, die es den Teilnehmern zum Teil unmöglich machten rechtzeitig an- bzw. abzureisen.

Dr. Michael Erb



Jetzt im Handel und auf dem iPad

Täglich informiert mit www.aerokurier.de

# Bericht vom ATO-Transition-Meeting der EASA in Köln

Auf diesem Meeting der EASA für Vertreter von nationalen Behörden und Branchenvertretern wurden offene Fragen im Zusammenhang mit der Umstellung von Flugschulen auf den neuen ATO-Standard besprochen. Generell wurde die Stimmung vertreten: Weg von der Überregulierung! Dies soll insbesondere für die kleinen Flugschulen gelten, die alle zu ATOs werden sollen und dafür komplexe Managementsysteme und Ausbildungshandbücher vorhalten müssen. Auch auf Seiten der EASA herrscht die Einsicht "we created a monster".

Unter anderem wurde besprochen, ob der Stichtag 8. April 2015 für Non Complex ATOs um ein Jahr verschoben werden soll, allerdings erscheint eine Terminverschiebung unwahrscheinlich. Auch wurde über die grundsätzliche Fragestellung diskutiert, ob denn Non Complex ATOs zurück zur reinen Registrierung sollen, wie früher die Registered Facilities? Das Ergebnis lautete: Eher nein.

Weiteres Gesprächsthema waren die Ausbildungshandbücher, ob man denn nicht europaweit einheitliche Handbücher entwickeln könnte, so wie die britische CAA dies getan hat. Leider sehen sich die anderen Behörden hierzu nicht in der Lage, auch weil z.B. in Deutschland die EASA-Anforderungen an diese Handbücher von den verschiedenen Regierungspräsidien und Luftämtern ganz unterschiedlich interpretiert werden.

IAOPA Europa-Vertreter Dr. Gerald Gollob konnte in einer Arbeitsgruppe erreichen, dass der Head of Training (HT) bei Non Complex ATOs in Personalunion mit dem Accountable Manager (AM) geführt

werden darf. Das ist ein großer Erfolg und nimmt den kleinen ATOs enormen Druck. Herr Hey, der Vertreter des BMVI, hat diese Entscheidung akzeptiert und will sie auf der kommenden Tagung des Bund-Länder-Fachausschusses bekanntmachen. Dr. Gollob hat die EASA auch gebeten, für eine entsprechende Veröffentlichung zu sorgen, damit diese Entscheidung auch bekannt gemacht wird.

Auch wurde bislang verlangt, dass der sog. Compliance Manager gemäß AMC 1 ORA Gen 200(a)(6) Erfahrung im "Compliance Management" gesammelt haben muss, um in einer ATO tätig sein zu dürfen. In langer Diskussion haben wir erreicht, dass diese (fast unerfüllbare) Anforderung für Non Complex ATOs komplett gestrichen werden soll, so dass jeder mit normalem Flugschul-Sachverstand die Funktion ausfüllen kann, ohne zuvor in eine der sündhaft teuren Lehrgänge gehen zu müssen, mit der die Weiterbildungsindustrie heftig winkt.

Zudem wurde geklärt, dass zukünftig für Ausbildungs-Pläne in den ATO-Manuals der reine Bezug auf die entsprechenden AMCs ausreicht und somit kein Abschreiben der AMCs in den Manuals notwendig ist.

Nach wie vor bietet die AOPA-Germany ATO-Musterhandbücher für ihre Mitgliedsflugschulen zum Kauf an, der Preis liegt bei 400 Euro. Interessenten wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.

Dr. Michael Erb

## Berufspiloten über 60 Jahre im Single-Cockpit

#### Die Gerichte werden entscheiden müssen

Unter JAR-FCL deutsch konnten Berufspiloten auch vom 60. bis zum 65. Lebensjahr im Single-Pilot-Cockpit ihr Geld verdienen, allerdings begrenzt auf den deutschen Luftraum. Das geht nach den neuen EU-Vorschriften nicht mehr, bzw. nur noch auf Antrag und mit Genehmigung. Zunächst waren wir optimistisch, dass Deutschland seinen Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Wahrung des Status Quo durchbekommt, doch heute sind wir da nicht mehr sicher. Die Branche wundert sich nur noch und kann nicht mehr nachverfolgen wer da noch fliegen darf. Piloten von großen gelben Rettungshubschraubern ja, Piloten von Flächenflugzeugen nicht mehr? Was hat das LBA beantragt, was hat die EASA verlangt, wie entscheidet die EU-Kommission, welchen Einfluss hat

das BMVI? Es blickt leider keiner mehr durch, die Aussagen der Behörden widersprechen sich und die Verfahren zwischen den Behörden sind völlig intransparent. Für uns sieht es leider so aus, als ob das LBA die wiederholt angebotene Hilfestellung der EASA um einen Ausnahmeantrag genehmigt zu bekommen nicht angenommen hat. Leidtragende sind die betroffenen Piloten, die von ihren Arbeitgebern und Fliegerärzten für fit gehalten werden und dennoch nicht wissen, ob sie in ihren kleinen Marktnischen weiter tätig sein dürfen oder bald mit Arbeitslosigkeit rechnen müssen. Mindestens zwei unserer Mitglieder werden gegen die ablehnenden Bescheide des LBAs Klage wegen Altersdiskriminierung einreichen und wir werden sie dabei begleiten.

Dr. Michael Frh.

# SAFETY LETTER



Foto: Rainer Biebrach

Es ist eine bekannte Tatsache, dass Flugunfälle überwiegend auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind; das gilt sowohl für die private als auch für die kommerzielle Luftfahrt. Als Pilot hat man es weitestgehend selbst in der Hand, einen Fehler zu vermeiden. Das hört sich einfach an, ist es aber manchmal nicht.

**Trotz bester Flugvorbereitung und guten Flug**bedingungen kann es vorkommen, dass man Fehler macht, die Konzentration nachlässt, den **Uberblick verliert und froh ist, wenn alles gut** gegangen und der Flieger wieder sicher am **Boden ist. Vielleicht hat man gemerkt, dass** man diesmal nicht so "gut drauf" war wie sonst, vielleicht war es die Erkältung die man seit Tagen mit sich herumschleppt, vielleicht Kopfschmerzen oder die guälenden Gedanken an den unsicheren Arbeitsplatz.

Es gibt viele Gründe, warum man nicht immer voll leistungsfähig sein kann. Als Pilot sollte man in der Lage sein, seine eigene Leistungsfähigkeit einzuschätzen und die persönlichen Grenzen zu kennen.

# **MENSCHLICHES** LEISTUNGSVERMÖGEN

Nr. 14, Juni 2014

#### WANN SIND WIR VOLL LEISTUNGSFÄHIG?

Diese Frage ist sicherlich nicht immer einfach zu beantworten. Allein dass man sich gut fühlt, sagt noch nicht unbedingt etwas darüber aus, ob man auch eine bestimmte Leistung vollbringen kann, zum Beispiel ein Flugzeug zu führen. Meist ist es sehr viel einfacher festzustellen, wenn man nicht voll leistungsfähig ist, wenn etwas nicht stimmt, wenn man müde wird und die Leistung spürbar nachlässt, wenn man merkt, dass man das Flugzeug nicht ganz im Griff hat, unsicher wird, vielleicht (nur) weil der letzte Flug schon sehr lange zurückliegt.

Die Leistungsfähigkeit eines Menschen hängt von vielen Faktoren ab, nicht nur von der eigenen körperlichen und geistigen Fitness. Schon eine allgemeine Unpässlichkeit, Kopfschmerzen, Kreislaufstörungen oder Übermüdung, aber auch persönliche Sorgen und Ärger können das momentane Wohlbefinden stark beeinflussen. Kommen dann noch äußere Einflüsse hinzu, wie z.B. übermäßiger Lärm in der Flugzeugkabine, hohe Lufttemperatur, geringere Sauerstoffversorgung in großen Höhen, kann die Leistungsfähigkeit so stark beeinflusst werden, dass die Konzentration merklich nachlässt und Fehler bei der Flugführung auftreten.

Übrigens, die regelmäßige Fliegertauglichkeitsuntersuchung sagt noch nicht viel über die eigene Leistungsfähigkeit aus. Der Fliegerarzt prüft letztlich nur den allgemeinen Gesundheitszustand. Ob man unter Schlafmangel leidet, familiäre Probleme hat, ob man kurz vor einem Flug noch ein Bier trinkt oder sich beim Fliegen immer wieder selbstüberschätzt, kann ein Arzt kaum feststellen.

#### **GESUNDHEIT**

#### **FITNESS**

Unter Fitness wird im Allgemeinen körperliches und oft auch geistiges Wohlbefinden verstanden. Fitness drückt das Vermögen aus, im Alltag leistungsfähig zu



Fitnesstraining sollte zum täglichen Leben gehören, besonders für Piloten

sein und Belastungen standzuhalten. Es steht außer Frage, die Erhaltung der Fitness ist nicht nur ein immer wiederkehrendes Thema in beinahe allen Medien, es ist ein ganz besonderes Thema für Piloten. Dabei geht es weniger darum, die Fitness eines Sportlers oder gar eines Marathonläufers zu erreichen, sondern vielmehr darum, den allgemeinen körperlichen und geistigen Gesundheitszustand zu erhalten, um den besonderen Anforderungen (und Belastungen) der Fliegerei gerecht zu werden. Regelmäßige Bewegung, in welcher Form auch immer, ausgewogene Ernährung, genügend Schlaf, weitgehender Verzicht auf Alkohol und Nikotin, Vermeidung von Stress, und möglichst regelmäßige Erholungsphasen, das sind gute Voraussetzungen, um die eigene Fitness zu erhalten und sogar zu steigern.

Als Pilot trägt man eine besondere Verantwortung für sich, die Fluggäste und auch das Flugzeug. Es ist daher beinahe ein Muss, sich körperlich und geistig fit zu halten, auch wenn das im Alltag manchmal gar nicht so einfach ist.

Fühlt man sich vor einem Flug nicht fit, sei es weil man übermüdet ist, eine aufkommende Grippe in sich spürt oder weil einen Sorgen quälen, dann gibt es nur eines, den Flug absagen, auch wenn man dadurch vielleicht wartende Fluggäste verprellt. Man weiß vorher nie,

welche außergewöhnlichen Anforderungen auf einen zukommen, selbst bei einem kurzen Rundflug, und für diese Anforderungen muss man gewappnet und fit sein.

#### **MEDIKAMENTE**

Wer Medikamente einnimmt, muss daran denken, dass diese neben dem heilenden Effekt auch meist Nebenwirkungen aufweisen. Diese Nebenwirkungen können in einigen Fällen so stark sein, dass sie die Tauglichkeit zur Führung eines Luftfahrzeuges erheblich herabsetzen. Erstaunlich viele Medikamente enthalten den Hinweis, dass sie die Fähigkeit zur Teilnahme am Straßenverkehr oder zum Bedienen von Maschinen, also auch Luftfahrzeugen, beeinträchtigen können. Aber selbst, wenn es diesen Hinweis nicht gibt und keine besonderen Nebenwirkungen genannt sind, so sollte man bei einem Medikament, dass man noch nicht kennt, erst einmal ausprobieren, wie der Körper darauf reagiert bzw. ob man das Medikament überhaupt verträgt. Einfach das neue Medikament einnehmen und danach ins Flugzeug steigen, das kann unter Umständen fatale Folgen haben. Das gilt natürlich auch für Spritzen und Impfungen. Selbst wenn man sich unmittelbar nach einer Impfung wohl fühlt, so sollte man schon einige Zeit beobachten, wie der Körper darauf reagiert.



Man sollte sich genau informieren, welche Nebenwirkungen ein Medikament hervorruft

#### **ALKOHOL**

"Wer fliegt, trinkt nicht. Wer trinkt, fliegt nicht." Sicherlich kennen einige Piloten diesen Spruch, aber was heißt das für einen persönlich? Jeder hat seine eigene Einschätzung, wie viel Alkohol er verträgt und wie viele Stunden vor einem Flug er keinen Alkohol mehr zu sich nehmen sollte. Aus eigener Erfahrung weiß man bestimmt, dass selbst kleine Mengen

Alkohol die Konzentration und die Reaktionsfähigkeit herabsetzen. Beim Fliegen kommt hinzu, dass mit zunehmender Höhe der Einfluss von Alkohol immer stärker wird. Untersuchungen zeigen, dass der Alkoholgehalt von zwei Gläsern Bier in 15.000 ft beim Menschen die gleiche Wirkung wie der von sechs Gläsern Bier auf Meeresniveau haben kann.

Ein Glas Bier kann je nach Körpergröße eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,2 Promille hervorrufen (entsprechende Promillerechner finden sich im Internet). Der menschliche Körper baut Alkohol mit einer Rate von etwa 0,14 bis 0,16 Promille je Stunde ab, und keine noch so große Menge starken Kaffee kann daran etwas ändern, wie Untersuchungen zeigen. Beim Autofahren wird vom Gesetzgeber eine geringe Menge von Alkohol im Blut toleriert. Für den Piloten gilt die sehr allgemeine Vorschrift nach § 1 Luftverkehrsordnung: "Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel... in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeuges oder als Mitglied der Besatzung behindert ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein."

Als Pilot muss man sich angewöhnen, generell nur mäßig zu trinken und ohne ein Promille Alkohol ins Flugzeug zu steigen. Wer ganz sicher gehen will, nimmt 12 bis 24 Stunden vor dem Flug keinen Alkohol mehr zu sich. Übrigens, wer meint, ein kleines Glas Bier zum Mittagessen im Flugplatzrestaurant schadet nicht, sollte sich bewusst sein, welchen Imageschaden er anrichtet, wenn er dann nachher ins Flugzeug steigt.

#### **WOHLBEFINDEN DER PASSAGIERE**

Als Pilot trägt man nicht nur die Verantwortung für sich selbst und das Flugzeug, sondern auch für seine Fluggäste. Diese Verantwortung hat man nicht nur für die Sicherheit, sondern zusätzlich für das Wohlbefinden der Fluggäste. Man kann nicht generell davon ausgehen, dass die Passagiere genau so flugbegeistert sind und das Fliegen so gut vertragen wie man selbst. Gerade auf Fluggäste, die zum ersten Mal in so einem kleinen Flugzeug mitfliegen, stürmen viele neue Eindrücke und Empfindungen ein, die hoffentlich zu Freude und Begeisterung führen, die aber auch Angstgefühle und allgemeines Unbehagen hervorrufen können.

Der Pilot ist an die Bewegungen eines Flugzeuges gewöhnt, zumal er sie selbst durch die Steuerung beeinflussen kann. Ein Flug in unruhiger oder gar böiger Luft macht ihm im Allgemeinen nichts aus. Für den Fluggast aber sind vielleicht schon Flugbewegungen wie kurven, steigen oder sinken neu und ungewohnt und rufen unangenehme Empfindungen hervor. In unruhiger Luft treten zusätzliche Beschleunigungen auf, die zu Unwohlsein, Schwindel und Erbrechen führen können. Der Fluggast kann aber auch im Einzelfall von heftigen Angstgefühlen befallen werden, hervorgerufen durch die ungewohnten Bewegungen, die Flughöhe oder das Gefühl des Ausgeliefertseins. Der verantwortliche Pilot muss dafür sorgen, dass es nicht so weit kommt.

Um die beim Fluggast vielleicht unterschwellig vorhandene Angst abzubauen (kein Passagier wird vor dem Flug zugeben, dass er Angst vorm Fliegen hat), sollte man als Pilot viel erklären, warum man etwas macht, wo man sich gerade befindet usw. Das schafft Vertrauen und lenkt ab. Steuerbewegungen leitet man langsam ein, Steig- und Sinkflug werden mit nur geringen Steig- und Sinkraten durchgeführt. Wer meint, er müsste seinen Fluggästen mit abrupten Steuerbewegungen, Sturzflügen und Steilkurven imponieren, ist kein guter Pilot. Gebiete mit starker Böigkeit sollte man meiden. Falls erforderlich, muss man die Flughöhe wechseln, um in ruhiger Luft fliegen zu können.

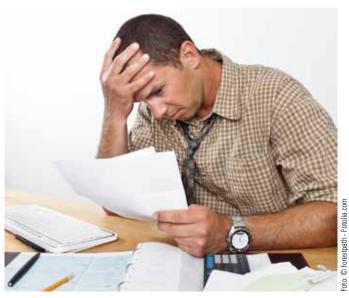
In der Flugzeugkabine muss immer für frische Luft gesorgt sein, auf das Rauchen sollte man ganz verzichten. Wird einem Passagier übel oder bekommt er Angstgefühle, sollte man den Flug möglichst bald beenden. Zureden oder banale Sprüche wie "Das kenne ich, das geht vorbei" helfen den Betroffenen dabei überhaupt nicht.

Wer meint, sich vor Übelkeit beim Fliegen durch einen leeren Magen schützen zu können, irrt. Den Fluggästen sollte man raten, vor dem Flug etwas Leichtes zu essen. Bei beginnender Übelkeit im Fluge hilft auch das Kauen von Kaugummi oder Bonbons.

#### **STRESS**

#### **STRESSAUSWIRKUNGEN**

Stress bedeutet in der Übersetzung aus dem Englischen: Anspannung oder Druck. Im Sinne von Anspannung kann Stress durchaus vorübergehend zu besonderen Leistungen befähigen (positiver Stress). Handelt es sich allerdings um Druck, so wird Stress zur körperlichen und geistigen Belastung und kann beim Fliegen durchaus gefährlich werden.



Wer schon Stress bei der Arbeit hat sollte sich genau überlegen, ob er danach noch Fliegen geht

Jeder kann sich stressige Situationen im Flugzeug vorstellen und hat sie vielleicht selbst schon erlebt. Ein bisschen Stress mit Herzklopfen beim ersten Anflug an einem stark beflogenen Verkehrsflughafen mit Warteschleifen fliegen, mit vielen Anweisungen durch den Fluglotsen, und dann das Suchen nach dem richtigen Rollweg, das ist normal und gehört zum Fliegen dazu.

Richtiger Stress kommt unter Umständen dann auf, wenn man sich in einer Situation befindet, in der man nicht weiter weiß und merkt, die Kontrolle über das Flugzeug zu verlieren. Die Wolken hängen tief, die Sicht wird zunehmend schlechter, man verliert die Orientierung, dem Fluggast wird schlecht und er muss sich übergeben, kein Flugplatz in Sicht, die Tankanzeige schwankt ab und zu in Richtung Null und man weiß nicht mehr genau, wie viel Kraftstoff noch in den Tanks ist. Dann wird es eng, aber in keinem Fall aussichtslos.

Stress macht sich bei jedem Menschen unterschiedlich bemerkbar. Anzeichen können Schweißausbruch, Zittern, Herzklopfen, Nervosität, eingeschränkte Aufmerksamkeit und sogar Wahrnehmungsstörungen sein. Unter hohem Stress ist man unter Umständen nur noch beschränkt aufnahmefähig und kann den Flugfunk vielleicht nicht mehr konzentriert verfolgen. Soweit darf es nicht kommen.

#### **STRESSBEWÄLTIGUNG**

Die meisten Stresssituationen lassen sich bei entsprechender Vorbereitung leicht vermeiden. Eine gründliche Flugplanung (einschließlich Wetter), auch bei kurzen Flügen, die Nutzung von Checklisten, die konsequente

Einhaltung der Sichtflugregeln bei VFR-Flügen, soweit möglich voll tanken, fliegerische Ausnahmesituationen und Notlagen immer wieder üben, theoretisch und praktisch, und vor allem nie unter Zeitdruck fliegen, das alles sind Maßnahmen, um Stress beim Fliegen möglichst schon von vornherein zu vermeiden.

Kommt Stress im Cockpit auf, dann muss "gegengesteuert" werden, damit es nicht noch schlimmer wird. Das ist leichter gesagt als getan. Läuft der Motor, ist genug Sprit im Tank, stimmt die Flughöhe und die Fluglage, dann gibt es (eigentlich) erst Mal keinen Grund, nervös zu werden. Es gilt, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, Prioritäten zu setzen, also erst mal nur die wirklich wichtigen Aufgaben zu erledigen und dazu gehört, dass Flugzeug kontrolliert zu fliegen. Dann kann man "in Ruhe" überlegen, was als nächstes getan werden muss. Dazu kann gehören, dass man erst Mal an einer Stelle kreist, mit dem Fluginformationsdienst Kontakt aufnimmt und um navigatorische Unterstützung bitten, bevor man planlos weiterfliegt. Unter Umständen kann man auch den Fluggast in einfache Aufgaben mit einspannen, z.B. in die Luftraumbeobachtung oder in das Suchen von navigatorischen Linien, z.B. einer Autobahn.

Befindet man sich in einer Notlage, so wird man, wenn man nicht über ausreichende Routine verfügt, zwangsläufig in Stress und vielleicht ins Schwitzen und in Hektik geraten. Aber auch hier gilt, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, erstmal das Flugzeug kontrolliert zu steuern und einzelne weitere Aufgaben (z.B. über Funk Notlage erklären, Notlandegelände suchen) Schritt für Schritt zu erledigen, möglichst anhand einer Notfallcheckliste.



Eine gute Flugvorbereitung ist die beste Voraussetzung für stressfreies Fliegen

Foto: AUPA-Germa

#### **PANIK**

Angst oder Furcht sind völlig normale Reaktionen des Menschen auf oder in bedrohlichen Situationen. Auch ein Pilot reagiert in brenzligen Flugsituationen mehr oder weniger stark ängstlich oder furchtsam. Panik ist aber anders als Angst eine unnormale Reaktion, die unlogische und falsche Handlungen hervorrufen und im schlimmsten Fall zur Katastrophe führen kann.

In einer kritischen Situation muss ein Pilot unbedingt Panik vermeiden. Es ist tatsächlich möglich, sich mit Willensanstrengung zur Ruhe zu zwingen und keine Panik aufkommen zu lassen. Dabei helfen auch Ablenkung und eiserne Konzentration auf eine bestimmte Aufgabe.

#### **ENTSCHEIDUNGEN**

#### **ENTSCHEIDUNGEN TREFFEN**

Jeder Flug fordert vom Pilot Entscheidungen. In einigen Fällen gibt es nur die Möglichkeit: Ja oder Nein; "Ja, ich tue es" oder "Nein, ich tue es nicht". In anderen Fällen muss der Pilot erst einmal verschiedene Informationen zusammentragen, um eine Entscheidung treffen zu können. Wichtig ist, dass sich der Pilot zu jeder Zeit der augenblicklichen Situation bewusst ist und frühzeitig erkennt, dass eine Entscheidung erforderlich ist, manchmal innerhalb kürzester Zeit.



Bei so einer Wetterlage muss man eine Entscheidung treffen, ob man wirklich weiter fliegt

Die meisten Entscheidungen sind Routine und ergeben sich aus der jeweiligen Flugsituation. Tritt eine Situation ein, die man so zuvor noch nicht erlebt hat

und für die man auch nicht entsprechend trainiert wurde, dann ist man gezwungen, die Lage bewusst zu analysieren, abzuwägen und nach bestem Wissen und gegebenenfalls unter Berücksichtigung seiner persönlichen Leistungsgrenzen zu entscheiden. Dass sich dann nicht jede Entscheidung als die richtige herausstellt, liegt in der Natur der Sache. Man muss bereit sein, Entscheidungen zu überdenken und zu korrigieren. Dabei sollte man sich möglichst nicht von anderen Mitfliegern beeinflussen lassen nach dem Motto "Das schaffst Du schon!" Man ist als Pilot allein verantwortlich und muss für seine Entscheidungen gerade stehen.

Kritisch wird es, wenn eine notwendige Entscheidung hinausgezögert wird. Wenn der Kraftstoff zur Neige geht, dann muss gehandelt und der nächste Flugplatz angeflogen oder im ungünstigsten Fall eine Außenlandung durchgeführt werden, solange der Motor noch läuft. Jedes Hinauszögern der Entscheidung verschlimmert die Situation und zu guter Letzt bleibt der Motor stehen und man muss landen, ob man will oder nicht, mit ungewissen Ausgang.



Im Team geht einiges einfacher im Cockpit, und macht auch mehr Spaß

Sitzt ein zweiter Pilot im Cockpit, dann sollte man die Unterstützung des anderen auf jeden Fall annehmen. Teamwork ist eine gute Sache und erleichtert die Arbeit, allerdings nur dann, wenn man sich versteht und vorher abgesprochen hat, wer welche Aufgaben übernimmt. Klare Arbeitsteilung ist besonders wichtig, wenn kritische Flugsituationen auftreten. Mann muss sich auf den anderen verlassen können. Trotzdem ist eines klar, im Cockpit gibt es nur einen verantwortlichen Piloten.

#### **FEHLER**

Die meisten Vorfälle und Unfälle in der Luftfahrt sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen; sei es, dass Regeln einfach nicht beachtet wurden oder sei es aus Unkenntnis oder Unfähigkeit heraus. In der Analyse stellt sich heraus, dass viele Fehler hätten vermieden werden können. In einigen Fällen ergibt sich sogar, dass eine ganze Reihe von Fehlern bzw. Fehlentscheidungen zu einem Unfall geführt hat (Fehlerkette).

Fehler können unterschiedliche Auswirkungen haben. Zum Glück werden die meisten Fehler, vor allem Flüchtigkeitsfehler (Ausrutscher), schnell erkannt und können sofort korrigiert werden. Eine falsch eingestellte Sprechfunkfrequenz wird beim ersten Versuch der Funkkontaktaufnahme schnell erkannt und korrigiert. Ein falsch eingestellter QNH-Wert kann dagegen lange unerkannt bleiben und unter Umständen zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe führen.

Fehler passieren immer wieder bei der Bedienung des Flugzeuges, sei es aus Unwissenheit, fehlender Übung oder aus Vergesslichkeit. Wer sich noch nie mit der Bedienung des elektronischen Navigationssystems auseinandergesetzt hat, wird am Anfang viele Fehler machen. Hoffentlich macht er diese Fehler am Boden und nicht in der Luft. Auch das Vergessen kann Folgen haben. Immer wieder Mal passiert es, dass ein Pilot vergisst, dass Fahrwerk auszufahren und dann meist eine halbwegs sichere Bauchlandung hinlegt, dabei aber das Flugzeug massiv beschädigt.

"Richtige" Fehler, also Handlungen, die man bewusst macht und auch richtig ausführt, die sich aber als falsch erweisen, können schwer wiegen und unter Umständen zu ernsthaften Konsequenzen führen. Ein Beispiel hierfür ist sicherlich das falsche Einfliegen in eine Platzrunde mit anschließender Landung auf der falschen Piste. Ist Flugbetrieb am Platz, so kann dieser Fehler ernsthafte Folgen nach sich ziehen und zur Gefährdung anderer führen.

Fehler können auch durch Unwissenheit passieren. Wer sich nicht mit den aktuellen NOTAM versorgt, der kann schon mal "aus Versehen" in ein erst kürzlich eingerichtetes Beschränkungsgebiet einfliegen oder eine Funknavigationsanlage einwählen, die momentan außer Betrieb ist.

Ob ein Fehler nun nur aus Unachtsamkeit, wegen Vergesslichkeit oder durch eine bewusste Handlung her-

beigeführt wird, Tatsache ist, dass Fehler immer wieder vorkommen. Tatsache ist aber auch, dass sich viele Fehler vermeiden lassen, und das sogar ohne großen Aufwand. Wer immer wieder mal das Flughandbuch durcharbeitet, wirklich die Funktion aller Instrumente, Hebel und Schalter im Flugzeug kennt, eine umfassende Flugvorbereitung durchführt, die Luftverkehrsregeln kennt und beachtet, konsequent die Checkliste nutzt, im Flug systematisch die Instrumente, Anzeigen und Einstellungen immer wieder überprüft, schafft gute Voraussetzungen für einen fehlerfreien Flug.

Kommen Fehler vor, so sollte man diese nicht einfach hinnehmen, sondern sich nach dem Flug fragen, wie es dazu kam. Diese Analyse schärft das Fehlerbewusstsein und hilft, diesen Fehler beim nächsten Mal zu vermeiden. Nicht nur aus den eigenen Fehlern, sondern auch aus den Fehlern anderer kann man lernen. Die verschiedenen Flugmagazine bieten eine Fülle von Berichten über Unfälle und Vorfälle in der Luftfahrt. Wer diese Berichte aufmerksam liest, wird erkennen, was alles durch Fehler und falsche Entscheidungen passieren kann und daraus Schlüsse für sein eigenes fliegerisches Verhalten ziehen.

#### **RISIKO**

Fliegen ist nicht gefährlich. Trotzdem besteht bei einem Flug immer ein gewisses Risiko, dass etwas schief gehen kann oder eine Situation auftritt, die man so noch nicht erlebt hat und nun meistern muss. Wer zum ersten Mal starke Turbulenzen im Anflug zusammen mit heftigem Seitenwind erlebt, wird sich fragen, ob er das Risiko einer durchaus schwierigen Landung eingehen oder besser durchstarten und einen anderen Flugplatz mit einer anderen Bahnausrichtung anfliegen soll. Es bleibt beim verantwortlichen Piloten, das Risiko abzuschätzen und die richtige Entscheidung zu treffen. Die richtige Entscheidung ist ohne Frage die, die nach eigenem Ermessen kein Risiko zur Folge hat.

Man kann davon ausgehen, dass Piloten auf Grund ihrer Ausbildung, des Trainings und der Erfahrung genau wissen, welches Risiko sie in einer besonderen Situation eingehen können. Leider ist das nicht immer der Fall. Einige Piloten mit viel Erfahrung und Routine sind schon mal geneigt, ein größeres Risiko zu akzeptieren. Besonders kritisch wird es, wenn man seine Fähigkeit überschätzt und z.B. ohne besondere Einweisung auf einer sehr kurzen Piste landet oder extreme Flugmanöver durchführt, vielleicht um jemanden zu imponieren. Als Betroffener sollte man bereit sein, sich nach einem

solchen "Husarenstück" die Kritik anderer anzuhören und Konsequenzen für sein eigenes Handeln ziehen.

RÄUMLICHE DESORIENTIERUNG

Die Lageorientierung erfolgt beim Menschen durch die Augen und das Gleichgewichtsorgan (Vestibularapparat) nahe dem Innenohr. Das Gleichgewichtsorgan



Wer als Sichtflieger "aus Versehen" in Wolken einfliegt, sollte wissen, wie eine Umkehrkurve geht

besteht aus drei Bogengängen, die Drehbeschleunigungen wahrnehmen sowie dem so genannten Otolithenapparat, der Schwerkrafteindrücke vermittelt. So wird die Position und Bewegung des Körpers in Bezug zur Erdoberfläche (in Richtung Erdbeschleunigung) bestimmt und der Körper kann die Balance halten. Augen und Gleichgewichtsorgan "arbeiten" zusammen.

Im Sichtflug sind die Augen das wichtigste Sinnesorgan zur Orientierung im Raum. Sie stellen die Lage des Flugzeuges in Relation zur Umgebung und zum Horizont sowie die Bewegungsabläufe fest. Fliegt man in Wolken oder in eine Nebelschicht ein, so fehlt der Bezug zum Horizont und man weiß, einfach ausgedrückt, nicht mehr genau, wo oben und unten ist. Hinzu kommt, dass das Gleichgewichtsorgan nun Eindrücke vermittelt kann, die mit der wirklichen Lage im Raum nicht immer übereinstimmen. Der Körper wird über die Lage und den Bewegungsablauf im Raum getäuscht. Der Pilot hat keine räumliche Orientierung

mehr, wird nun zu falschen Steuerausschlägen verleitet und verliert im schlimmsten Fall die Kontrolle über das Flugzeug.

Räumliche Desorientierung kann für einen Piloten zu einer tödlichen Gefahr werden. Vor dieser Gefahr kann man sich leicht schützen: Man fliegt nie in Wolken ein und grundsätzlich nur bei Wetterlagen, die eine genaue Beobachtung des Horizonts und der unmittelbaren Umgebung zulassen. Gerät man doch einmal in Wolken hinein, müssen die Steuerbewegungen langsam ausgeführt werden, um unnötige Drehbewegungen und Beschleunigungen zu vermeiden, die dann zusätzliche (falsche) Reize im Gleichgewichtsorgan erzeugen. Heftige Kopfbewegungen, z.B. den Kopf schnell nach hinten drehen, müssen vor allem im Kurvenflug unterbleiben.

Das sichere Führen des Flugzeuges unter diesen Bedingungen gelingt nur mit Hilfe von Instrumenten wie künstlicher Horizont, Fahrtmesser, Höhenmesser, Kurskreisel, Wendezeiger und Variometer. Die Anzeigen liefern dem Piloten ein neues Bezugssystem. Sie zeigen die Lage im Raum, Geschwindigkeit, Höhe, Richtung sowie Steigen und Sinken an.

Das Problem für ungeübte Piloten besteht darin, diese Anzeigen richtig zu interpretieren und das Flugzeug ausschließlich nach diesen zu steuern und dabei falsche Lageempfindungen zu ignorieren. Durch eine Umkehrkurve sollte man daher die Wolken möglichst umgehend wieder verlassen.



Bei Einflug in Wolken ist der künstliche Horizont das wichtigste Instrument

#### ZUSAMMENFASSUNG

- Prüfen Sie vor jedem Flug, ob Sie sich gesund und fit fühlen. Kommen Zweifel auf, bleiben Sie am Boden.
- Fliegen Sie nie unter dem Einfluss von Medikamenten, die Auswirkungen auf Ihre Leistungsfähigkeit haben können.
- Vermeiden Sie die übermäßige Einnahme von Alkohol, nicht nur vor dem Fliegen, sondern im täglichen Leben überhaupt.
- Tun Sie alles dafür, dass sich Ihre Fluggäste genauso wohl fühlen wie Sie selber.
- Vermeiden Sie hohe Arbeitsbelastung und Stress im Flugzeug durch eine umfassende Flugplanung, Ordnung im Cockpit und systematisches Abarbeiten von Aufgaben.
- Fliegen Sie nicht unter Zeitdruck. Denken Sie daran: Sie haben Zeit!
- Zögern Sie in kritischen Situationen Entscheidungen nicht hinaus, damit die Lage nicht noch schlimmer wird.
- Lassen Sie nie Panik aufkommen.
- Lernen Sie aus eigenen und Fehlern anderer und nutzen Sie alle Möglichkeiten, um Fehler von vornherein auszuschließen.
- Nutzen Sie Teamarbeit im Cockpit, aber sprechen Sie sich mit Ihrem zweiten Piloten vorher genau ab.
- Denken Sie über Ihre eigenen fliegerischen Fähigkeiten nach, und handeln Sie nur im Rahmen Ihrer persönlichen Leistungsgrenzen.
- Gehen Sie beim Fliegen kein Risiko ein, das Sie nicht genau abschätzen können.
- Vermeiden Sie den Verlust der räumlichen Desorientierung und fliegen nicht in Wolken ein.
   Trainieren Sie, wie Sie die Orientierung wieder erlangen können.
- Halten Sie sich körperlich und geistig fit für die besonderen Anforderungen des Fliegens.

#### Autor:

Jürgen Mies

#### Quellen:

- "Gefahrenhandbuch für Piloten", Jürgen Mies, Motorbuch Verlag, Februar 2013
- "Menschliches Leistungsvermögen", Peters Software GmbH, Köln, August 2014
- "Menschliches Leistungsvermögen beim Fliegen", Jürgen Knüppel, Ramstein, Oktober 2002
- "Fit fürs Fliegen?", Jürgen Knüppel, aerokurier 3/2011
- "Decision Making," European General Aviation Safety Team (EGAST), Köln, April 2011, www.easa.europa.eu/essi/egast
- \*Human Performance", www.skybrary.aero
- "The American Institute of Stress", www.stress.org/stress-effects
- www.wikipedia.org

#### 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

# 5th European General Aviation Conference 2014

#### Friedrich Merz als Gastredner

"Die Allgemeine Luftfahrt ist und bleibt eine wichtige Säule des deutschen und europäischen Luftverkehrs."

Mit diesem klaren Bekenntnis hatte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Katherina Reiche, die Schirmherrschaft der 5. GA Conference übernommen. Ein Bekenntnis, das den Teilnehmern gut tat, die auf gemeinsame Einladung der Verbände AOPA, BBAL, GBAA und IDRF gekommen waren. Trotz tief hängender Wolken fanden sich rund 150 Teilnehmer aus Luftverkehr, Politik und Verwaltung im Veranstaltungszentrum des Flugplatzes Schönhagen ein, um Vorträge zu wichtigen Zukunftsthemen zu hören. Traditionell am Vortrag der ILA konnte die Allgemeine Luftfahrt damit das internationale Konferenzprogramm der ILA eröffnen. Gekonnt und kurzweilig führte Fliegermagazin-Chefredakteur Thomas Borchert durch das Programm.

Der Vormittag war der Frage gewidmet, womit wir in 20 Jahren fliegen. In Anbetracht des näher rückenden Endes verbleiter Kraftstoffe, wie dem AVGAS 100 LL, berichtete Dr. Uwe Meyer (Total

Deutschland/Neue Energien), welche Flüssigkeiten künftig unseren Tank füllen werden und wo die aktuellen Herausforderungen in der Forschung liegen.

Ob es auch ohne fossile Brennstoffe geht, sollte der nächste Vortragsblock klären. Ein historischer Überblick von Karen Stemme zeigte zunächst, dass viele Ideen gar nicht so neu sind. Michael Kaiser, Geschäftsführer von Aerospace Engineering, hielt danach einen anschaulichen Vortrag über die physikalisch, technischen Möglichkeiten. Dabei stellte er in Aussicht, dass wir schon in naher Zukunft für 20 Euro/Stunde elektrisch fliegen können. Rekordflieger Klaus Ohlmann ergänzte die theoretischen Erläuterungen durch seine eindrucksvollen, praktischen Erfahrungen. Wer mehr zu dem Thema wissen wollte, konnte am nächsten Tag auf dem ILA-Gelände u.a. den zweimotorigen E-Fan der Airbusgroup bewundern.

Der Politik und den aktuellen rechtlichen Themen war dann der Nachmittag gewidmet.



Vortrag elektrisch fliegen

#### Stärker vertreten!



angeregte Diskussion

AOPA-Präsident Prof. Dr. Elmar Giemulla gab einen Überblick über die Themen, zu denen sich die AOPA auf europäischer Ebene engagiert.

Anschließend beschrieb Dr. Klaus-Jürgen Schwahn an praktischen Beispielen, warum der Ausbau satellitengestützter Anflugverfahren in Deutschland gnadenlos hinterherhinkt und welche Rahmenbedingungen sich ändern müssten, um wieder aufzuholen. In die gleiche Kerbe schlug der ehemalige Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Friedrich Merz und stellte die Frage "Sind Großprojekte und Infrastrukturvorhaben in unserem Land noch möglich?" Auch Friedrich Merz, selber begeisterter Pilot und Mitglied der AOPA, forderte Änderungen in den verwaltungsrechtlichen Genehmigungsverfahren aber auch eine frühere und intensivere Bürgerbeteiligung.

15 Jahre Erfahrung im Europaparlament und Verkehrsausschuss brachte Ulrich Stockmann mit in die Veranstaltung. Aus dem Blickwinkel der parlamentarischen Praxis berichtete er, wie die Entscheidungsprozesse in Europa ablaufen und an welchen Stellen die Verbände der Allgemeinen Luftfahrt Einfluss nehmen können.

Thomas Mayer, Geschäftsführer der IDRF schloss dann die Veranstaltung mit einem Appell an Richtliniengeber, Behörden und die Luftfahrtbranche, positive Absichten der Politik für die Luftfahrt durch lösungsorientierte Ansätze zu nutzen und zu unterstützen.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn



Ulrich Stockmann und Friedrich Merz im Gespräch

### **AOPA-Veranstaltungsprogramm**

### 4. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar



Datum: 17. - 20.07.2014
Ort: Flugplatz Fritzlar

AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Anmeldeschluss: 17.06.2014
Anmeldeformular: Seite 28

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

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

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

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

# Rückblick auf das 1. AOPA Flugsicherheitscamp in Bautzen vom 01. - 04. Mai 2014





Das erste AOPA-Sicherheit-Trainingscamp in Bautzen war ein voller Erfolg. Insgesamt hatten wir 18 Teilnehmer und 13 Fluglehrer vor Ort.

Der Geschäftsführer des Flugplatzes, Herr Dieter Wolfermann stellte der AOPA sogar ein eigenes Terminal zur Verfügung. Hier konnten wir die Räumlichkeiten für Briefings nutzen und wurden kulinarisch verwöhnt.

Es wurden anspruchsvolle Flüge z.B. nach Polen, in die Tschechische Republik und auch in das herrliche Umland durchgeführt.

Auch der Theorie-Unterricht, welcher von 5 Referenten über aktuelle Themen abgehalten wurde, kam bei den Teilnehmern sehr gut an.

Es war mit Sicherheit nicht das letzte Camp der AOPA in Bautzen. Bei dieser Gelegenheit bedanken wir uns nochmal ganz herzlich für die Gastfreundschaft bei diesem Platz. Wir kommen sehr gerne wieder!

Otto Stein

Anzeig



# AOPA-Seminar "Menschliches Leistungsvermögen" (Human Performance & Limitations, HPL)



Datum: 17. und 18.11.2014 Ort: Königsbrück bei Dresden

AOPA-Mitglieder: 880 €
Nichtmitglieder: 1.200 €
Anmeldeschluss: 01.10.2014
Anmeldeformular: Seite 28

Über 70% der Flugunfälle sind auf den Faktor Mensch (Human Factors) zurückzuführen – Grund genug, sich mit dem Thema nicht nur theoretisch im Rahmen der Flugausbildung zu beschäftigen.

Die AOPA-Germany bietet deshalb zusammen mit dem Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Königsbrück bei Dresden ein zweitägiges HPL-Seminar an, das Theorie und Praxis vereint. In Unterdruckkammer, Desorientierungstrainer und Nachtsehzentrum können Piloten, Fluglehrer und Fliegerärzte die eigenen Grenzen kennenlernen und wichtige Erfahrungen für die fliegerische und Lehrtätigkeit sammeln.

Das Seminar findet am 17. November von 07:00 bis ca. 18:00 Uhr und am 18. November von 7:30 Uhr bis 13:30 Uhr statt. Die Anreise sollte bereits am 16. November erfolgen. Übernachtet wird am Trainingsort in den Einrichtungen der Bundeswehr, die Kosten für Unterbringung und Verpflegung werden von den Teilnehmern vor Ort in bar bezahlt (ca. EUR 20 pro Tag).

Um die Höhen-Klima-Simulationsanlage (HKS) nutzen zu können, ist eine ärztliche Untersuchung mit Bescheinigung max. 3 Monate vor der HKS-Fahrt vorgeschrieben. Weitere Informationen hierzu erhalten Sie über die AOPA-Geschäftsstelle.



### 36. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden



Datum: 16. - 23.08.2014
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  $\in$  Ferrypauschale für Charterer: 190  $\in$ 

zzgl. Fluggebühren

Anmeldeschluss: 16.07.2014 Anmeldeformular: Seite 28

#### 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 Pension Alram-Hof 08721 6398

08721 9710-0 EZ 56 EUR, DZ 88 EUR

EZ 40 EUR, DZ 62 EUR

Familie Schmideder

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

08721 8365 p.P. 20 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 17.08.2014** 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.

Bitte kreuzen Sie alle gewünschten Kurse auf dem Anmeldeformular an und setzen Sie Prioritäten. Wir versuchen, alle Wünsche zu berücksichtigen.

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

AOPA-Seminar "M	Menschliches Leistungsve	ermögen" in Königsbrü	ück am 17. und 18.11.2014		
Kosten: 880 € für AOPA-Mitglieder, 1.3	200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer:	Min. 6 / Max. 12			
AOPA-Trainingsca	amp in Fritzlar vom 17. b	is 20.07.2014			
Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder	r, 300 € für Nichtmitglieder; Blockstunde	Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min.	10 / Max. 25		
AOPA-Trainingsca	amp in Eggenfelden vom	16. bis 23.08.2014			
	k-Mitglieder, je nach Dauer der Teilnahm Iuglehrer: 40 € — Teilnehmer: Min. 20: Fü		der, je nach Dauer der Teilnahme; Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort		
Bitte ankreuzen und Priori					
Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir	ir werden versuchen, Sie an allen gewünschter erständnis, falls es einmal nicht klappen sollte		nme: nahme 🔲 verkürzte Teilnahme bis 3 Tage		
		nomplette rom	nanme   verkurzte reiinanme bis 3 rage		
1 2 3 4 5 6 7 8 BAS Basic 1 2 3 4 5 6 7 8 ADV Adva			en stehe ich <u>nicht</u> zur Verfügung:		
	neinweisung ca. 5-7 Flugstunde Check Mit Sachverständi		Donnerstag		
1 2 3 4 5 6 7 8 EPT Einw	veisung in Notverfahren ca. 1 Flugstunde	Mittwoch	Freitag		
1 2 3 4 5 6 7 8 NGT Nach 1 2 3 4 5 6 7 8 SIM Simu	9	en			
1 2 3 4 5 6 7 8 PCH Pinch	h Hitter ca. 4 Flugstunden				
Angaben zum Teilnehm	nerflugzeug bzw. Charter	wunsch			
Bitte Typ eintragen	Kennung	□ VFR □ IFR	<ul><li>☐ Ich verchartere mein Flugzeug</li><li>☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern</li></ul>		
☐ Mein Flugzeug soll noch von weite	eren Personen genutzt werden, die auch a		ung ist wegen der Versicherung notwendig).		
Name		AOPA ID			
Angahan zum Tailnahm	201		Anmelde-, Rücktritts-		
Angaben zum Teilnehm	ier	AOPA ID	und Teilnahmebedingungen		
		Geburtsdatum	Anmeldungen werden erst nach Eingang der Ver-		
Straße	Straße		anstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.		
PLZ	Ort		Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung (außer Seminar "Menschliches Leistungsver-		
Telefon/Mobil	Email		mögen") bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die		
			AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren		
Erlaubnis/Berechtigung			Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Bei einem Rücktritt von dem Seminar		
seit	seit gültig bis		"Menschliches Leistungsvermögen" vor dem 06. Oktober 2014 entstehen keine Kosten. Bei		
			einem Rücktritt von dem Seminar "Menschliches		
			Leistungsvermögen" nach dem 06. Oktober 2014 ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen.		
Bestätigung und Anmel		- 7-h	Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht		
	ner Unterschrift an. Ich wünsche folgende		werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten		
Überweisung nach Rechnungserhalt	bitte nutzen Sie die vorliegende	Eınzugsermächtigung	abzusagen. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die		
Ort, Datum	Unterschrift		AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083		

# Antrag auf neue FAA Lizenz nach Umstellung von JAA auf EASA Part-FCL

#### Ab sofort beim LBA möglich!



Gute Nachrichten für Inhaber von FAA Lizenzen, die auf Basis der JAA Lizenz ausgestellt wurden. Nach der Umstellung auf die EASA Lizenz mit geringfügig anderer Lizenznummer (vor der Nummer steht nun DE.FCL) hat die FAA eine erneute Validierung gefordert. Dazu hat die FAA auch ein vereinfachtes Verfahren angeboten, bei dem allerdings die nationalen Luftfahrtbehörden, hier also das LBA, mitmachen müssen. Während bis jetzt in Deutschland nur das ganz "normale" Validierungsverfahren möglich war, hat sich dies nun geändert. Wie uns das LBA heute mitgeteilt hat, können Piloten, deren JAA Lizenz auf die EASA Lizenz umgestellt wurde, die neue FAA Lizenz nun beim LBA beantragen. Ob in Zukunft auch eine Beantragung über die Länderbehörden möglich ist, steht noch nicht

fest, derzeit akzeptiert die FAA nur Anträge vom LBA. Bitte beachten Sie, dass dieses vereinfachte Verfahren nur gilt, wenn es sich lediglich um die Umstellung der JAA auf die EASA Lizenz handelt und es keine weiteren Änderungen gibt! Bei allen anderen Änderungen (z.B. Eintrag neuer Berechtigungen) gilt nach wie vor das ganz normale Validierungsverfahren.

Alle Unterlagen müssen per Post oder Fax an das LBA geschickt werden.

Sie können helfen, die Bearbeitung zu beschleunigen, indem Sie zusammen mit einem formlosen Anschreiben diese Unterlagen zusätzlich per E-Mail an das LBA an aircrew@lba.de senden:

- Kopie der FAA Lizenz
- Kopie der alten JAA Lizenz
- Kopie der neuen EASA Lizenz
- Kopie von Personalausweis oder Reisepass
- Meldebestätigung oder Lebensbescheinigung

#### Postanschrift:

Luftfahrt-Bundesamt

Referat L4

Frau Marina Wagner

38144 Braunschweig

Fax: 0531 23554498

Eine Gebühr wird derzeit nicht vom LBA erhoben.

Wir freuen uns sehr, dass diese pilotenfreundliche Lösung nun akzeptiert wurde und bedanken uns beim LBA für die Unterstützung.



# EASA verkündet eine neue Strategie für die Allgemeine Luftfahrt

Es war schon eine große Überraschung für uns, als die EASA den Verbänden Europe Air Sports, GAMA und IAOPA eine Woche vor der AERO verkündete, ab sofort eine neue revolutionäre Strategie für die Allgemeine Luftfahrt zu verfolgen. Alles sollte zukünftig besser werden, aus Fehlern hätte man gelernt. Über dem EASA-Stand auf der AERO war dann auch der Slogan in Großbuchstaben zu lesen:

#### Simpler, lighter, better rules for General Aviation

Dieser Slogan liest sich gut, fast wie die Überschrift eines AOPA-Forderungskatalogs an die EASA. Was soll sich denn jetzt bei der EASA ändern?

Dazu gehört vor allem eine von uns immer schon angemahnte Reorganisation, die jetzt umgesetzt werden soll: Denn nur durch die Schaffung einer eigenen Fachabteilung für die General Aviation kann gewährleistet werden, dass sich qualifizierte Experten mit der notwendigen Sorgfalt um unsere Themen kümmern. Bislang war es zumeist so, dass sich EASA-Mitarbeiter um alle Themen von der Katana bis zum Airbus A380 kümmern mussten, da ist klar welche Prioritäten gesetzt wurden.

Erstmal waren wir verblüfft und durchaus erfreut, aber wir bleiben auch noch skeptisch. Denn der Erfolg der EASA wird nicht an irgendwelchen abstrakten Strategien gemessen, sondern an ihrem Erfolg bei der Lösung ganz konkreter Probleme, die unsere Kosten in die Höhe treiben ohne zusätzliche Sicherheit zu erzielen. Vieles ist in den letzten Jahren schief gelaufen, hier sind zwei eklatante Beispiele:

- Die neuen Regeln für Flugschulen, die jetzt Authorised Training Organisations (ATO) genannt werden, sehen auch für kleinste PPL-Flugschulen das Vorhalten von Managementsystemen vor. Wir bieten diese ATO-Handbücher kostengünstig an, unsinnig bleiben sie trotzdem. Sinnfreier Papierkram schafft keine erhöhte Sicherheit.
- Spätestens angesichts des Desasters um die Cessna SIDs wird klar, dass in den EASA-Vorschriften zur Wartung der Flugzeuge der GA vieles nicht passt. Empfehlungen eines Herstellers dürfen nicht automatisch verpflichtend für die Flugzeugbetreiber werden, ohne dass eine Behörde dies auf wirkliche Notwendigkeit überprüft und sie etwa zu einer Airworthiness Directive/Lufttüchtigkeitsanweisung erklärt. Die EASA hat dies inzwischen verstanden und das Ruder herumgeworfen, viele nationale Behörden auch, das LBA aber leider noch nicht. Unklar ist auch noch, welche Entscheidungsfreiräume die nationalen Behörden weiterhin besitzen.

Die Verbände der Allgemeinen Luftfahrt haben im letzten Jahr gemeinsam mit der EASA einen Forderungskatalog erarbeitet, der 31. Themengebiete vom Lizenzwesen über den Flugbetrieb bis hin zur Lufttüchtigkeit umfasst, mit dem ein Kurswechsel eingeleitet werden soll. Die EASA hat jetzt zunächst erklärt, vor allem die Sport-Luftfahrt retten zu wollen. Das ist uns aber nicht genug, denn die meisten Sport-Flugzeuge fallen sowieso unter den Annex II und sind somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der EASA wie z.B. Ultraleichtflugzeuge und Experimentals. Und es macht auch keinen Sinn, wie angekündigt die Wartungsvorschriften für Flugzeuge bis 1200 kg MTOW zu überarbeiten, die für Flugzeuge bis 2000 kg erst später. Damit rettet man die 172er Cessnas, aber die 182er Cessnas fallen weiterhin unter die als unpassend erkannten Vorschriften? Das darf nicht sein. Zwar muss es zunächst auch ein gewisses Setzen von Prioritäten geben, aber es käme für die EASA einer Bankrott-Erklärung nahe, wenn sie sich nicht in einem angemessenen zeitlichen Rahmen um die Probleme ihrer vollständigen Klientel kümmern könnte.

In Großunternehmen ist es ja durchaus beliebt immer dann Strategie-Diskussionen zu führen, wenn man von konkreten Problemen ablenken und Zeit gewinnen will. Wir werden darauf achten, dass die EASA die erkannten Probleme auch tatsächlich angeht und löst. Wir sind aber recht optimistisch und fühlen unsere in den letzten Jahren angebrachte konstruktive Kritik an der EASA bestätigt. Überaus positive Projekte, wie das vereinfachte IFR, zeigen ja auch durchaus den guten Willen der EASA.

Details zu den Plänen der EASA für die General Aviation finden Sie hier:

http://easa.europa.eu/easa-and-you/aviation-domain/general-aviation?page=general-aviation-safety-strategy-and-road-map



# AERO Messe im April 2014 in Friedrichshafen

Internationale Luftfahrtmesse ging am Samstag zu Ende: 606 Aussteller aus 35 Nationen – 33 400 Fachbesucher aus aller Welt

"Die AERO Friedrichshafen sticht heraus, weil sie einen sehr starken Fachcharakter hat".

Friedrichshafen - "Die AERO hat in der weltweiten Luftfahrt ein starkes Standing, Piloten und Flugzeugexperten kommen aus aller Welt an den Bodensee. "Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Roland Bosch zogen am Samstag zum Messeschluss eine für alle Teilnehmer ausgesprochen positive Bilanz zum Verlauf der Fachmesse: "Mit 606 Ausstellern aus 35 Nationen war in Friedrichshafen nicht nur ein hochfachliches und internationales Angebot der Allgemeinen Luftfahrt präsent, auch das Fachpublikum rund um den Globus hatte das Branchenmeeting auf dem Flugplan: 33 400 Besucher (2013: 32 600 Besucher) kamen an den Bodensee. Im Fokus der Fachwelt und der Medien standen neue Maschinen aus dem Segment der Geschäftsreise-Jets wie auch neue Ultraleicht- und Elektroflugzeuge sowie Helikopter und Drohnen für den zivilen Einsatz. Technische Innovationen für die Bordelektronik und viele Fachvorträge zu aktuellen Themen aus der Luftfahrt stießen in der Fachwelt ebenfalls auf großes Interesse."

Die AERO ist in Europa – nach Meinung vieler Aussteller – unangefochten die Nummer eins für die Allgemeine Luftfahrt, weltweit zählt sie zu den führenden Fachmessen in der Luftfahrt. Projektleiter Roland Bosch: "Uns wurde in den vergangen Messetagen bei Gesprächen mit den Ausstellern bestätigt, dass der Aufwind in der Branche der General Aviation anhält. Die Buchungen für die nächste AERO laufen bereits auf vollen Touren."

"Wir haben uns als der Experten-Treffpunkt positioniert", ist Projektleiter Roland Bosch überzeugt, dass der Kurs der AERO in die richtige Richtung geht: Strategisch klare Ausrichtung auf ein fachlich in die tiefe gehendes und umfassendes Produkt-Angebot. In Friedrichshafen werden die Innovationen und Neuheiten gezeigt und stehen im medialen Rampenlicht. Ingenieure und Konstrukteure treffen sich bei fachlichen Veranstaltungen auf höchstem Niveau.

Pressemitteilung der Messe Friedrichshafen

#### **AOPA** vor Ort

Auch die AOPA-Germany zieht für die AERO 2014 eine erfolgreiche Bilanz: Der Stand an 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 20 neue Mitglieder konnten während der Messe aufgenommen werden.

Als Mitaussteller waren die IAOPA, AOPA-Austria, AOPA-Switzerland und die fliegenden Pilotinnen der VDP vertreten. Vor Ort konnten außerdem Delegationen von mehreren nationalen AOPAs begrüßt werden (AOPA UK, AOPA Canada, AOPA-Luxemburg), so dass auch auf dieser Ebene ein reger Austausch erfolgte.



Anzeige



#### Wiener Privatklinik:

#### **ERSTES AEROMEDICAL CENTER ÖSTERREICHS**

Das modernst ausgestattete Aeromedical Center an der Wiener Privatklinik bietet alle erforderlichen Untersuchungen für Erst- als auch Verlängerungsuntersuchungen bei ATPL und CPL, Class I und Class II unter einem Dach an. Alle erforderlichen Untersuchungen inkl. Augen, HNO, Röntgen, EEG und Labor können innerhalb kürzester Zeit an einem Ort erledigt werden.

**Leiter: Prim. Dr. Walter Ebm** Pelikangasse 15 · 1090 Wien

www.aeromedicalcenter.at

Informationen + Anmeldung: Tel. +43 1 40 180 1550

Tel. +43 1 40 180 1550 Fax +43 1 40 180 2210 amc@wpk.at

## **AOPA-Austria News**



## Inwieweit schützt ein Gebiet mit Transponderpflicht (TMZ) vor Zusammenstößen?

Auf den ersten Blick sind derartige Gebiete einfach verständlich und sehr überzeugend. Die ATS-Stellen haben eine klare Anzeige des Flugverkehrs auf dem Radarschirm und können dadurch bessere Verkehrsinformation geben; zusätzlich bekommen die Piloten, die über TCAS-Ausrüstung verfügen, ohnehin alle Transponder im Umkreis angezeigt.

Zu dieser einfachen Darstellung bedarf es jedoch zusätzlich noch folgender Klarstellungen und Informationen:

- 1. Kontrollierte Flüge in Luftraumklasse E (in Notstandsfällen auch in G) sind in Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrolle (ATC); Flugverkehrskontrolldienst hat gegenüber Verkehrsinformation als FIS Vorrang; sie kann nur soweit als möglich erteilt werden.
- 2. FIC (TFI) gibt im Rahmen des FIS Verkehrsinformationen. Diese Informationen sind insofern problematisch, als für FIC zwar Radarkonsolen zur Verfügung stehen, diese jedoch dann nicht verwenden werden dürften, wenn die FIC-Operatoren keine entsprechende Ausbildung und Lizenz für die Verwendung von Radar haben. Für den Piloten ist das dadurch erkennbar, dass er zwar einen Transponder-Code zugewiesen bekommt, aber darauf nicht die im Radar-Verfahren vorgesehene Positions-Information und die Mitteilung bekommt, dass er mit Radar identifiziert wurde.

#### Transponderpflicht für Segelflüge, Freiballone, Hänge- und Paragleiter:

Durch eine in Österreich geplante Häufung der TMZs, wird es für die angeführten Luftfahrer sehr schwierig für sie günstigste Wettersituationen zu nützen – es bleiben ihnen oft nur zwei Möglichkeiten: Nicht zu starten oder die Illegalität.

#### Transponder mit geringem Gewicht zu erschwinglichem Preis:

Sollten solche Geräte verfügbar sein oder verfügbar werden, so kann dies gleichzeitig zum Alptraum für die Verkehrsinformation werden. Bei einem Szenario, wo sich ein Pulk von Hänge-/Paragleitern, Freiballone oder



Segelflugzeugen einem oder mehreren Motorluftfahrzeugen nähert, werden weder Verkehrsinformation noch Anzeigen auf Radar oder TCAS besonders hilfreich sein. Ist es doch bereits jetzt so, dass an manchen Tagen derartig viele Ziele am Radar angezeigt werden, dass es bereits schwer wird, effektiv Verkehrsinformation zu erteilen.

Die **Lufträume E und G** sind sowohl von der ICAO im Annex 11 als auch von der EASA in der neuen Verordnung SERA ohne weitere Einschränkungen vorgesehen. Die Abstandhaltung (abgesehen von der Staffelung zwischen IFR in Klasse "E") zwischen den Luftfahrzeugen obliegt den betroffenen Piloten; er darf auch in der TMZ nicht damit rechnen, dass er immer rechtzeitig entsprechende Verkehrsinformationen bekommt.

Im Zusammenhang mit der Planung der neuen Luftraumorganisation in Österreich sei besonders auf die **Sicherheitsanforderungen in SERA, Artikel 9** hingewiesen, wonach

- "im Rahmen eines Sicherheitsmanagementprozesses, der alle Aspekte der Durchführung dieser Verordnung behandelt,
- eine Sicherheitsbewertung des Durchführungsplans,
- einschließlich Gefahrenidentifikation,
- Risikobeurteilung und Risikoverminderung, vorgenommen wird."

Dr. Herwig Bauer

# **IAOPA Europe News**



#### **AOPA Finland runs MEP** online survey

AOPA Finland has launched a web poll for all Finnish MEP candidates in order to discover the most favourable pro-GA candidates for European Parlament. AOPA has chosen as a service provider ZEF Ltd, which has more than 700 satisfied customers of all sizes from many industries around the globe, including media houses CNN and Al Jazeera. AOPA Finland is using their Evaluation engine to pose 30 questions where the candidates can reveal their thoughts on topics varying from EASA, the national aviation authority, air traffic management service providers to microlight aircraft, rulemaking and other important questions related to GA. The poll results will be published to the GA community in Finland before the electon on May 25.

#### **Election** may save Reykjavik airfield

With municipal elections coming up in May, hopes are high for that the new ruling party or parties will listen to the people of Iceland and stop all nonsense regarding the Reykjavik's downtown airport at Vatnsmyri. Property developers are trying to get their hands on the airfield, and local government officials have been smoothing the way for them.

According to latest polls 81.3% of Icelanders are in favour of the preservation of the airport at its present location. Many of those people have also signed an online petition at www.lending.is and thereby manifesting that opinion. AOPA Iceland has made enormous efforts in discussions with highest level officials in both the city and government, but with limited success. While the government talks of a new airport, there is neither the place nor the money to build it. So why not keep it as it is, asks AOPA Iceland, as well as the majority of voters. Hopefully, democracy will end the crazy debate.

#### **Elba airport and AOPA** members

AOPA Italy is pleased to announce the renewal of agreements with Alatoscana, operators of the airport of Marina di Campo (LIRJ) on the island of Elba. Rinaldo Gaspari, AOPA Italy President, reports that all pilots who are AOPA members will enjoy discounts on airport handling at Marina di Campo. The agreement also covers discounts on hotel bookings. For details, contact the secretariat of AOPA Italy: segreteria@aopa.it

AOPA Italy has also signed another important partnership agreement with FLY-EUROPE, www.flyeurope.tv an important new media platform which is advising AOPA on the production of video content related to general aviation and is seen by AOPA Italy as an important opportunity to make our voice heard across Europe.

The platform is integrated with a space for the sale of aircraft, www.flymarket.tv where AOPA members have special conditions for their ads. Fly Market have implemented a number of exclusive coupons for AOPA (enter AOPA6947 in the loading procedure of the ad) which will allow AOPA members around the world to enter one or more ads free until June 30 2014.

In future they planned to continue providing ad service to AOPA worldwide with a discount of € 10.

#### **Athens Flying Week: Par**ticipation list now open

As soon as the participation form appeared on the website of AOPA Greece last month, participation requests for Athens Flying Week started to come in. Athens Flying Week Fly-in, from September 15 to October 5, represents a unique opportunity to enjoy flying in the Greek islands with all the help that AOPA Greece and the local aviation authorities can give you.

At the same time you can attend the Air Show at Tatoi airfield in Athens from September 26 to 28 to experience the thrill of the greatest air show in south east Europe with 50,000 other spectators. Follow the announcements of the organizing com-mittee on the AOPA Greece website www.aopa.gr.

More airports are expected to announce their participation by mid May, and details of hotels and car rental offices will be published. See you in Greece in September!

#### IAOPA World Assembly, September 2014

Final arrangements are being put in place for the 27th IAOPA World Assembly to be held in Beijing from September 9 to 15, 2014. Full details of what is planned are available online at http://www.aopa.org. cn/zt/iaopa

## Termine 2014

#### Juni

#### 13. - 15.06.2014

OUV-Sommertreffen in Offenburg (EDTO) Info: www.ouv.de

#### 13. - 22.06.2014

H. Gutmann Memorial Rallye Flight ans Nordkap Info: www.upl-aopa.lu

#### 19. - 22.06.2014

**AOPA**-Seeflugtraining in Husum (EDXJ)
Info: www.aopa.de

#### 20. - 22.06.2014

10. Chiemsee Fly-In der VDP Info: www.pilotinnen.de

#### 27. - 29.06.2014

31. PA-18/J3-Treffen in Rendsburg (EDXR) Info: www.pipertreffen2014.de

#### Juli

#### 06.07.2014

Flugtag Flensburg in Flensburg-Schäferhaus (EDXF) Info: www.luftsportverein-flensburg.de

#### 12. - 13.07.2014

Cessna-Treffen in EDBJ, Jena-Schöngleina (EDBJ) Info: www.edbj.de

#### 17. - 20.07.2014

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

#### **August**

#### 15. - 17.08.2014

31. Old Timer Fly In in Schaffen-Diest, Belgien (EBDT) Info: www.dac.be

#### 16. - 23.08.2014

36. **AOPA**-Trainingscamp in Eggenfelden (EDME) Info: www.aopa.de

#### 30. - 31.08.2014

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

#### September

#### 06.09.2014

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

#### 13. -14.09.2014

Fliegerfest in Poltringen EDSP Info: www.fsv-ammerbuch.de

#### Oktober

#### 02. - 05.10.2014

24. **AOPA**-Trainingscamp in Stendal (EDOV) Info: www.aopa.de

#### 25.10.2014

Tag der **AOPA**-Vereine in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

#### **November**

#### 08. - 09.11.2014

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

#### 15.11.2014

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

#### 17. - 18.11.2014

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

#### 21. - 22.11.2014

AOPA Sea Survival Training in Elsfleth Info: www.aopa.de

#### **Arbeitskreise**

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

Samstag, **13.09.2014**, um 10:00 Uhr Samstag, **15.11.2014**, um 10:00 Uhr

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

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

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

#### Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH electronic publishing Industriestraße 24 61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 6172 1772345 Telefax: +49 6172 9985199 Email: aopa@mediatur.de Internet: www.mediatur.de

#### Anzeigenpreise

Mediadaten 2014 http://mediadaten.aopa.de

IVW geprüft

Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

#### Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt Konto: 330 021 48 BLZ: 506 521 24

IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48

BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

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

#### Info

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

### Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedsc	haf	<b>t</b> - Bitte w	/ählen						
Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)			Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)  Außerordentliche Mitgliedschaft						
Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR)				Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)					
jährlicher Nachweis erforderlich  IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR) Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich			Schüler, Azubis, Studenten (40,00 EUR)  Jährlicher Nachweis erforderlich						
Flugschüler (4	0,00 1		lerlich	und max. ein Jahr				Alle N	Nitgliedsbeiträge pro Jahr
Persönliche Date									3 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Titel		Vorname						Nachname	
Straße									
PLZ				Ort					
Land									
Geburtsdatum				Geburtsort					
Beruf						Geworben von			
Kontaktdaten									
Telefon					Telefax				
Mobiltelefon						Telefon Geschäftlich			
Email-Adresse				Telefax Geschäftlich					
Fliegerische Date	n APL		PPL	☐ CPL			AT	PL UL	☐ SPL
Lizenznummer						seit			
Ich bin H	lalter		Eigen	tümer des Luftf	ahrzeı	ıgs			
Luftfahrzeugtyp/ Mu:	ster/ K	Cennung							
Heimatflugplatz						Heima	atver	ein	
Ich besitze folgende B Lehrberechtigung Kunstflug Ballon Spezialkenntnisse im		IFR   Wasserflu		1-Mot Hubsch			In?	2-Mot Reisemotorsegler	☐ Turboprob☐ Jet
opoziaikoliilulisse IIII	וטוטם	on Luttiaill	c, KUIII	non olo etwas lu	. u.6 P	.o. A II	all:		

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

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

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

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

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





Mit unseren Geschäftsfeldern bringen wir Sie weiter als von A nach B.





**Sky Fox Aviation** 



Halterungen



AeroShell Luftfahrt-Schmierstoffe



AeroShell Luftfahrt-Treibstoff



Distribution



Sky Fox Wiederverkäufer-Programm

### **Ready for Innovation**

Sky Fox ist ein Handelshaus mit über 20-jähriger Erfahrung im europaweiten Vertrieb innovativer Produkte und Dienstleistungen. Wir sind einer der führenden Anbieter von Flugbedarf in Deutschland und gehören zu den umsatzstärksten GARMIN-Händlern Europas.

Zu unseren Geschäftsfeldern zählen heute die Bereiche Luftfahrtbedarf, Avionik, professionelle Befestigungssysteme, hochwertige Luftfahrt-Schmierstoffe, Luftfahrt-Treibstoffe (AFTS) und vieles mehr.



www.sky-fox.com