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

AOPA LETTER

Ausgabe 04/2013 | August - September 2013 | Heftpreis 2,80 Euro

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

JHV der AOPA-Germany
7. September 2013 in Egelsbach

4/2013
August/September

Erfolgreicher AOPA-Einsatz :

Problematik der Gast- und Selbstkostenflüge gelöst

AOPA SAFETY LETTER: Fliegen im Hochgebirge

Stärker vertreten!

Vereinfachte IFR-Ausbildung nimmt wichtige Hürde

Seminar zur AL im Europäischen Parlament

Fliegerisch fit!

23. AOPA-Trainingscamp in Stendal

AOPA-Fluglehrerfortbildungen in Berlin und Egelsbach

Besser informiert!

Analyse: Flugunfälle in der Allgemeinen Luftfahrt

Reisebericht: Ägäis und Albanien in 6 Tagen

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 9. – Sa. 12. April 2014

Friedrichshafen, Bodensee

www.aero-expo.com

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

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Parteien zur Allgemeinen Luftfahrt – Sie haben die Qual der Wahl...

Die Bundestagswahlen stehen uns bevor, am 22. September ist es nach vier Jahren wieder so weit. Wichtige Probleme gilt es zu lösen, die europäische Wirtschafts- und Finanzkrise, Energiewende, Familienförderung, etc. Was die politischen Parteien mit der Allgemeinen Luftfahrt vorhaben ist sicherlich nur ein Randthema, aber für unsere Branche sehr wichtig. Wir haben deshalb in Kooperation mit dem fliegermagazin an die großen Parteien geschrieben und um ihre Stellungnahmen zu einigen unserer zentralen Themen gebeten. Die Fragen und Antworten finden Sie ungekürzt auf unserer Website www.aopa.de, da wir sie hier im AOPA-Letter aufgrund der Länge nicht abdrucken können. Die Antworten sind durchaus interessant. Sie reichen von einem minimalistisch klaren „Nein" der Grünen auf die Frage, ob sie sich für eine Unterstützung des Geschäftsreiseverkehrs auch in entlegenere europäische Regionen einsetzen, über letztlich nichtssagende Floskeln bis hin zu klaren Bekenntnissen für die Allgemeine Luftfahrt.

Da drängt sich die Frage auf, ob sich denn die Parteien auch an ihre Aussagen gebunden fühlen? Auf Bundesebene in gewisser Weise schon, auf regionaler Ebene aber eher nicht. Leider, denn die großen Probleme mit unseren Flugplätzen sind regionaler Art und letztlich eine lokale Auseinandersetzung zwischen Fluglärmgegnern und Flugplatznutzern. Und ein politischer Provinzfürst wie der FDP-Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil setzt sich für die Ziele ein, die ihm Stimmen für die Wiederwahl versprechen, und das ist nach der durch ihn abgezeichneten Schließung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck jetzt die Verbannung der Allgemeinen Luftfahrt auch aus Oberpfaffenhofen. Dabei lässt er sich durch Veröffentlichungen seiner Bundespartei nicht stören. Aber machen Sie sich selbst ein Bild.

Auch in die AOPA können Sie sich in diesem September einbringen, denn am Samstag den 7. September findet unsere Jahreshauptversammlung statt, und zwar in der geographischen Mitte Deutschlands, am Sitz unserer Geschäftsstelle in Egelsbach. Zwar stehen dieses Jahr keine Wahlen an, im dreijährigen Turnus erst wieder in 2015, aber sie können sich hier über die Aktivitäten der AOPA informieren, Vorstand und Geschäftsführung Fragen stellen, Anregungen geben. Im Anschluss an die Versammlung erhalten Sie auch die Gelegenheit, sich die Radarzentrale der DFS in Langen anzusehen. Sie sind interessiert? Dann melden Sie sich bitte bis zum 31. August an, wir freuen uns auf Sie!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Neue AOPA-AIR-CREW-Card	5
Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany am 7. September 2013	6

Stärker vertreten!

Vereinfachte europäische IFR-Ausbildung (FCL.008) nimmt wichtige Hürde	6
Privatpiloten und die Politik	7
Selbstkosten- und Vereinsrundflüge – Die lang erhoffte Lösung ist da!	8
Seminar zur Allgemeinen Luftfahrt im Europa-Parlament	10

Fliegerisch fit!

23. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 26. bis 29.09.2013	12
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Berlin am 19. und 20.10.2013	13
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 09. und 10.11.2013	13
AOPA-Lehrgang „SeaSurvival" in Elsfleth am 25. und 26.10.2013	14
AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 23.11.2013	14
AOPA Safety Letter: Fliegen im Hochgebirge	***15***
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23
AOPA-Fly-Out an die Adria	24

Besser informiert!

Thielert-Insolvenzverfahren endet nach fünf Jahren mit Übernahme durch Chinesen	26
LBA: Bearbeitung von Lizenzen dauert in diesem Sommer länger	26
Flugunfälle – Eine Analyse der Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt	27

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Slowenien, Kroatien, Griechenland, Albanien in 6 Tagen	30
Termine	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Besuchen Sie uns im Internet

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

Titelfoto: Cessna Aircraft Company (Grand Caravan EX)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

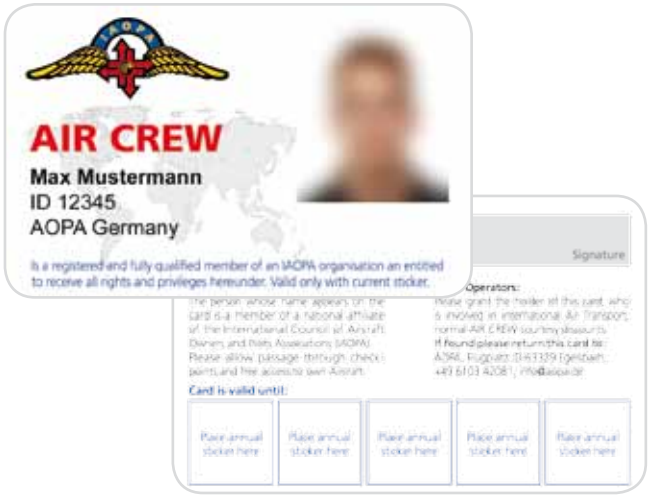
Dr. Uwe Arnold
Wolfgang Wekwert
Dr. Martin Endemann
Alexander W. Bogsch
Hans-Herbert Frintrup
Prof. Dr. Dr. Dr. A.-H. Schröder
Dr. Bernt Göckel-Beining
Heinz Schmid
Josef Sporer
Bernd F. Meier
Gerhard Witte

25-jährige Mitgliedschaft

Michael Lachmann
Max Peter Pfeifer
Hartmut Stadermann
Gerald A. G. Rollett
Klaus Stukovnik
Dr. Georg Beer
Michael Andrew Cooper
Norman S. Belew
Thomas Hoffmann-Kuhnt
Dr. Jens Tiemann
Manfred Bassüner
Dr. Jürgen Freidank
Thomas Siebert
Dr. Wolfgang Schermann
Anton Klima

Neue AOPA-AIR-CREW-Card

Wir haben das Design unserer AOPA-AIR-CREW-Card mit eingescanntem Bild überarbeitet. Der Ausweis wird ab sofort automatisch an alle Karteninhaber verschickt, sobald die fünfjährige Gültigkeitsdauer der derzeitigen Karte abgelaufen ist.
Mitglieder mit „normaler" CREW-Card, die die neue Karte erhalten möchten, senden bitte ein Passbild per Post oder E-Mail an die AOPA-Geschäftsstelle. Die Karte kostet 20 EUR inkl. MwSt. und wird alle fünf Jahre neu ausgestellt. Die Gültigkeitsdauer wird mit einem jährlichen Sticker auf der Rückseite verlängert.



Anzeige

Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany

Datum: Samstag, 7. September 2013

Uhrzeit:10:30 Uhr
Ort: Flugplatz Egelsbach, Restaurant „Check Inn“

Im Anschluss Besichtigung der DFS-Radarzentrale in Langen

Anmeldungen bitte schriftlich bis 31.08.2013
an info@aopa.de oder per Post an die AOPA-Geschäftsstelle

Vereinfachte europäische IFR-Ausbildung (FCL.008) nimmt wichtige Hürde

Das EASA-Komitee hat in seiner Sitzung vom 10. bis 12. Juli ganz klar seine Zustimmung für den vorliegenden Gesetzesentwurf der EASA (Opinion 3/2013) für ein vereinfachtes IFR signalisiert, das neben einer drastisch reduzierten Theorie-Ausbildung für das Standard-IFR noch ein Enroute-IFR und einen Easy-Entry für Piloten mit einem ausländischen IFR vorsieht. Verabschiedet ist das Gesetz damit zwar noch nicht, aber die Zeichen hierfür stehen sehr gut, siehe folgende Summary der letzten EASA-Komitee-Sitzung von der CAA-UK:

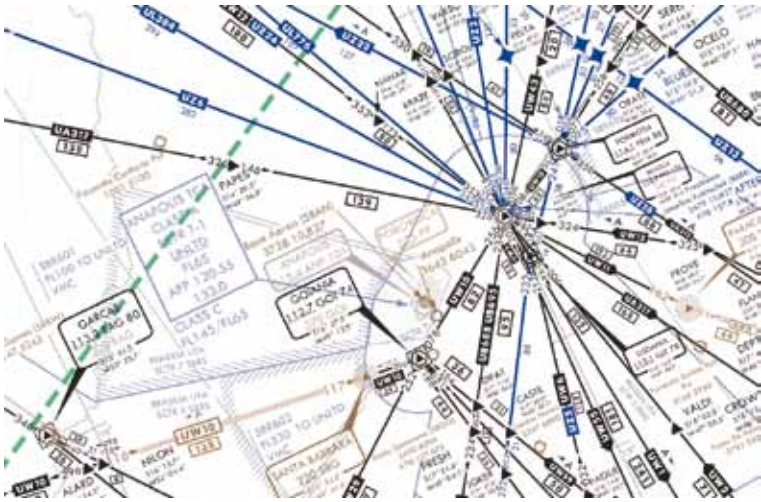
Orientation discussion on EASA Opinion 3/2013 on requirements for flying in Instrument Meteorological Conditions (IMC), amending EC Regulation No 1178/2011.
EASA gave a presentation on the main features of Opinion 03/2013 and some other changes proposed for the Aircrew Regulation - including correction of errors etc. that were notified by means of 14(4) and 14(6) submissions. (...)
In a short exchange no countries expressed opposition to any of the proposals in the Opinion.

Ganz wichtig: Es gibt keine Opposition aus einem EASA-Mitgliedsstaat. Damit steht der Abstimmung bei der nächsten Sitzung im Herbst faktisch nichts mehr im Wege und der Weg für die neue Vorschrift ist frei. Damit ist davon auszugehen, dass die neue Vorschrift zu Beginn des Jahres 2014 in Kraft treten kann.
Wir finden es positiv, dass die EASA es den Piloten der GA erleichtert den Weg zum IFR zu gehen, dass damit zum einen die Sicherheit erhöht wird, und dass zum anderen für viele der neuen Ratinginhaber ihr Fliegen besser planbar sein wird, da man mit der Instrumentenflugberechtigung deutlich unabhängiger von Wettereinflüssen ist.

So sollen Third-Country-IFR-Inhaber in das europäische System übernommen werden:

Additional crediting provisions and reduced requirements were established for third-country IR holders:

2.4.2.2 Crediting of third-country IR holders
The Agency has introduced further alleviations and tools for third-country rated pilots to convert their IR, mainly through crediting flight hours, into a European EIR or CB IR. The proposed demonstration of specific theoretical knowledge and a skill test are seen as an essential element to ensure an adequate level of safety is attained. However, the Agency decided to allow this demonstration of theoretical knowledge to be performed during the practical skill test with an examiner. In addition, the amount of prior experience of flight time under IFR as PIC on aeroplanes has been further reduced to 25 hours for the EIR and 50 hours for the IR respectively.



Fotos: razihusin - Fotolia.com, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Wikimedia

Privatpiloten und die Politik

Ein Beitrag von Manuel Höferlin MdB

Die letzten Jahre waren für die Nerven von uns Privatpiloten nicht immer einfach, wenn man an ZÜP, EASA-Lizenzen und die damit verbunden Fragen beispielsweise der entgeltlichen Flüge denkt. Und es stimmt auch, dass es nur wenige Politiker gibt, die selbst fliegen oder sich mit der Privatfliegerei eng verbunden fühlen. Um so wichtiger sind die wertvollen Hinweise, die von Verbänden und Interessenvertretungen wie der AOPA gegeben werden.

Dennoch kann man zurückblickend sagen, es waren vier gute Jahre für die private Fliegerei in Deutschland, auch wenn es noch einiges zu tun gibt. Das Wiederholungsintervall der ZÜP wurde auf fünf Jahre verlängert. Im Koalitionsvertrag 2009 wurde festgeschrieben: „Wir wollen das Luftsicherheitsgesetz mit dem Ziel überprüfen, die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Privatpiloten bei Gewährleistung eines gleichbleibenden Sicherheitsniveaus auf ein angemessenes Maß zu reduzieren."

Ich musste leider bei den vielen Gesprächen mit dem Bundesinnenministerium feststellen, dass sowohl dort, als auch vor allem von Seiten der Bundesländer kein Interesse besteht, die Überprüfung der Privatpiloten weiter zu lockern. Privatflugzeuge werden von manchem Politiker als potentielle Waffe eingestuft, dabei ist die tatsächlich Gefahr eher gering – ein Tanklaster wäre eine gefährlichere Waffe. Wir Liberale halten die ZÜP in dieser Form weiterhin für unverhältnismäßig.

Meinen Kompromissvorschlag werde ich weiter vertreten: Eine ZÜP soll nur beim Ersterwerb der in Deutschland erteilten Lizenz oder einer Umschreibung erfolgen. Folgeüberprüfungen sollen für den normalen PPL-Inhaber entfallen. Dies ließe sich leicht durch Änderung der Rechtsverordnung umsetzen, die der Zustimmung der Bundesländer bedarf.

Die meisten Regelungen werden wir zukünftig aus Europa erhalten – was uns im Rahmen der EASA-Lizenzen in den letzten Monaten noch einmal deutlich vor Augen geführt wurde. Umso mehr freue ich mich, dass wir bei der Frage von Selbstkosten- und Vereinsrundflügen jetzt einen Erfolg erzielen konnten. Die Rechtslage ist nun geklärt und es gibt vom Verkehrsministerium eine klare Regelung, unter welchen Bedingungen wir wieder (mit-)zahlende Gäste zu Flügen mitnehmen können. Diese Frage ist gerade für die vielen Luftfahrtvereine wichtig, die an ihren Flugtagen mit Rundflügen für den Luftsport werben. Die Formulierungen in der EU-Verordnung waren so unklar, dass sich eine große Unsicherheit breit machte. Jetzt aber können Mitflüge, auch auf Flugplatzfesten, wieder uneingeschränkt stattfinden. Die Verbände, insbesondere auch die AOPA-Germany, sind die ganze Zeit am Ball geblieben und haben durch ihren engagierten Einsatz maßgeblich zu diesem Erfolg beigetragen.

Doch schon droht das nächste Ungemach aus Brüssel: wir sollen zukünftig nicht mehr zwingend eine deutschsprachige Flugsicherung am Funk haben. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir es gemeinsam verhindern können, dass Englisch die einzige Sprache im deutschen Flugfunk wird. Auch in dieser Frage habe ich dem Verkehrsminister einen Brief geschrieben und werde weiter dran bleiben.

Auch in den nächsten Jahren kommen viele wichtige Aufgaben auf uns zu, damit die private Fliegerei in Deutschland und Europa weiter Spaß macht. Es bleibt also spannend!

Manuel Höferlin (40) ist Bundestagsabgeordneter der FDP-Fraktion und ordentliches Mitglied im Innen- und im Rechtsausschuss, sowie Mitglied im Verkehrsausschuss. Er befasst sich vor allem mit den Themen Bürgerrechte, Netzpolitik und Datenschutz. In seiner Freizeit fliegt er im Luftfahrtverein Mainz, meistens eine Katana DA20.

Anzeige

Selbstkosten- und Vereinsrundflüge

Der Einsatz der AOPA trägt Früchte: Die lang erhoffte Lösung ist da!

Seit der Einführung von EASA-FCL durch die EU-Verordnung 1178/2011 im April 2013 herrschte große Unsicherheit darüber, wie in Sachen Rundflügen in Vereinen und Flugschulen mit externen Passagieren und bei Selbstkostenflügen von Privatpiloten verfahren werden soll. Darf man das noch, und falls ja, was ist zu tun?
Die Probleme haben sich für die AOPA schon in 2008 abgezeichnet (siehe Kasten auf Seite 9), aber leider wurden die Korrekturen an den EU-Vorschriften nicht schon im Vorfeld eingeleitet, sondern erst nachdem sie mit ihrer ganzen Schärfe in Kraft getreten sind.
Viele Vereinsfeste wurden daraufhin abgesagt, da ohne die Rundflüge ein wesentlicher Publikumsmagnet fehlte.
Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat dann aber gut zugehört und sich sehr engagiert im Sinne der Privatpiloten und Luftsportvereine gegenüber den europäischen Behörden für eine pragmatische Lösung eingesetzt, die jetzt auch aus Brüssel gekommen ist. Vom 10. bis 12. Juli 2013 hat das EASA-Komitee getagt, wobei es auch genau um dieses Thema ging. Dort hat man offenbar die Lösung gefunden, dass Flüge der Vereine von „A nach A" unter die sog. „Introductory Flights" (auf Deutsch: Einführungs- bzw. Schnupperflüge) fallen, die damit auch außerhalb von Luftfahrtunternehmen und von nicht-CPL-Inhabern durchgeführt werden dürfen.

Merken Sie sich bitte: Die alten „Gast- oder Rundflüge" nennen Sie jetzt „Schnupperflüge", mit denen Sie für sich Werbung machen wollen. Übrigens muss sich der Pilot in einem Verein oder in einer Flugschule nicht an den Kosten des Fluges beteiligen.

Dazu wird die Betriebsvorschrift für die kommerzielle Luftfahrt EU 965/2012 angepasst, das Original-Dokument mit 99 Seiten finden Sie frei zugänglich auf den Seiten der EU-Kommission:
http://bit.ly/13cLMdm

Artikel 2 (8) definiert die Einführungsflüge:

‚Introductory flight' means any flight against remuneration or other valuable consideration consisting of an air tour of short duration, offered by an approved training organisation or an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, for the purpose of attracting new trainees or new members.

Gemäß Artikel 6 (4a) sollen Flüge von Privaten, bei denen die direkten Betriebskosten aufgeteilt werden, Wettbewerbsflüge und Einführungsflüge nach den Bestimmungen für die nichtgewerbliche Luftfahrt mit nicht-komplexen Flugzeugen (Annex VII, das ist OPS-NCO) durchgeführt werden.

Folgendes wird von den Anbietern von Einführungsflügen verlangt: Die Flüge dürfen nur unter VFR von A nach A stattfinden und müssen von einer nominierten Person überwacht werden, die für die Sicherheit verantwortlich ist. Außerdem müssen die Auflagen der zuständigen Aufsichtsbehörde eingehalten werden.
Das BMVBS hat diese Entscheidungen aus Brüssel bemerkenswert schnell umgesetzt und die Landesluftfahrtbehörden mit Schreiben vom 16. Juli und 19. Juli 2013 gebeten, diese neuen Regelungen ab sofort auf Landesebene umzusetzen. In dem Schreiben vom 19. Juli heißt es:

Das Ergebnis welches in Diskussion mit der EU-Kommission erreicht werden konnte, stellt letztlich die Antwort auf die Frage Deutschlands dar, in welchem Umfang weiter Gastflüge durch Inhaber von Privatpilotenlizenzen durchgeführt werden können. Damit kann diese Regelung, unabhängig von einer amtlichen Veröffentlichung, unmittelbar angewandt werden. Sie stützt sich, wie Sie bemerkt haben, inhaltlich auf die angekündigten Änderungen der Verordnung über den Flugbetrieb. Danach sind erlaubt:

- *Selbstkostenflüge durch Privatpersonen mit PPL außerhalb von Vereinen mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen, mit maximal 6 Personen an Bord, wenn die Flugkosten durch alle Personen getragen werden (anteilig auch durch den Piloten);*
- *Flüge im Rahmen der öffentlichen Veranstaltung von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen). Hierbei können neben den Selbstkosten auch jährliche Kosten anteilig geltend gemacht werden. Ausgelobte Preisgelder werden hierbei nicht berücksichtigt,*
- *Einweisungs-/ Einführungsflüge (sogenannte „Schnupperflüge"), Absetzflüge von Fallschirmspringern, Schleppflüge für Segelflugzeuge oder Kunstflüge durch Organisationen (Vereine, Verbände) oder Ausbildungsorganisationen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, deren Ziel die Ausbildung zu einer entsprechenden Privatpilotenlizenz oder die Förderung des Luftsports ist; sofern*
  - das Luftfahrzeug im Eigentum der Organisation steht oder durch sie angemietet wurde („Dry Lease");
  - durch die Flüge kein Gewinn außerhalb der Organisation erzielt wird oder aus dem Bereich der Organisation abfließt,
  - die Beförderung von Nicht-Mitgliedern nicht den Hauptzweck der Organisation darstellt.

Die oben angeführten Flüge sind Inhabern von Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang I, Abschnitt B und C ge-

stattet. Inhaber von Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenzen dürfen, entsprechend den Vorschriften über die Lizenz, Flüge mit maximal 4 Personen an Bord durchführen. Die Regelung bezieht sich gleichermaßen auf die Inhaber nationaler Lizenzen wie auf die Inhaber der Lizenzen nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Teil-FCL).
Ebenso sollten die Flüge der dritten Aufzählung auch durch die Ausbildungsorganisationen durchgeführt werden können, die noch nach nationalen Kriterien zugelassen sind, da aus Sicht des BMVBS keine Notwendigkeit einer separaten Regelung für diesen Bereich im Übergang auf das System nach Teil-FCL notwendig ist.

Die Konsequenzen sind außerordentlich positiv und der Lösungsansatz greift sofort: Die Vereine und Flugschulen dürfen weiterhin zahlende Gäste zu „Schnupperflügen" einladen. Privatpiloten dürfen Selbstkostenflüge sogar mit bis zu 5 Passagieren durchführen, eine Kostenteilung ohne Genehmigung war gemäß § 20 Luft VG bislang nur in viersitzen Luftfahrzeugen möglich.
Wir bedanken uns ganz ausdrücklich beim BMVBS dafür, dass sich seine Vertreter dieser für die Allgemeine Luftfahrt außerordentlich wichtigen Sache – wenn auch etwas spät – so engagiert und konsequent angenommen haben.

Dr. Michael Erb

Was ist jetzt für Vereine zu tun?
Wenden Sie sich bitte an Ihre zuständige Luftfahrtbehörde und fragen Sie nach, welche Auflagen Sie zu erfüllen haben, wenn Sie „Schnupperflüge" durchführen wollen. Informieren Sie auch Ihren Versicherer rechtzeitig über Ihre Absichten, damit der sich auch nicht herausreden kann. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hat sich aber offenbar schon eingeschaltet und strebt eine einheitliche Verfahrensweise seiner Mitglieder an.

Warum hat man das Problem jetzt erst erkannt?
Schon in 2008 haben wir als Mitglied der europäischen AOPA die Brüsseler Behörden auf die sehr weit gefasste und für Interpretationen in jede Richtung offene Definition der Gewerblichkeit in Artikel 3)i der EASA-Grundverordnung EU 216/2008 hingewiesen, man hat uns aber Schwarzmalerei und eine gewisse Paranoia vorgeworfen. Die neuen Regelungen zum Lizenzwesen der EU 1178/2011 sind dann am 8. April 2013 in Kraft getreten, mit den bekannten Restriktionen vor allem für die Vereine. Damit ging die Diskussion leider erst los, als das Kind schon im Brunnen lag. Das BMVBS hat dann aber sehr schnell reagiert und schon Ende April mit einem Schreiben an die EU-Kommission, den Dienstherrn der EASA, die deutsche Position dargelegt.

Anzeige

Besuchen Sie uns in Tannkosh, 23. – 25. August

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Jetzt auch mit Jeppesen
Wetter und NOTAMs!

Let's go flying!

Fliegen ist Ihre Leidenschaft! Deshalb haben wir Mobile FliteDeck VFR für Sie und Ihr iPad® entwickelt: Ihnen bleibt mehr Zeit für Ihre Passion.

Mit einer Vielzahl Privatpiloten hat unser Entwicklungsteam die Abläufe der Flugvorbereitung und -durchführung im Detail analysiert. Im Ergebnis steht eine Applikation, die einfach und effizient in der Handhabung ist.

Jeppesen Mobile FliteDeck VFR zeigt während des Fluges genau jene navigatorischen Informationen, die Sie in der jeweiligen Situation erwarten. Rollwege, Platzrunden, sowie An- und Abflugrouten sind georeferenziert, und werden übergangslos in der von Ihnen gewählten Zoomstufe angezeigt. Das Positionssymbol (Own Ship) am Boden und im Flug, sowie ausgewählte Flugparameter, tragen unmittelbar zur Erhöhung Ihres Situationsbewusstseins bei. Jetzt auch mit Jeppesen Wetter und NOTAMs.

Erfahren Sie mehr unter jeppesen.com/flitedeck-vfr5

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

Seminar zur Allgemeinen Luftfahrt im Europa-Parlament

Am 19. Juni 2013 fand im Europäischen Parlament unter der Schirmherrschaft der deutschen Obfrau im Verkehrsausschuss, Gesine Meissner MEP, Mitglied der Liberalen und Demokraten, ein Seminar zur Bedeutung und zum Regulierungsrahmen der Allgemeinen Luftfahrt statt. Das Seminar und seine Inhalte wurden von der IAOPA und speziell ihrem Brüsseler Lobbyisten Lutz Dommel als geistigem Vater federführend mitgestaltet. Unser erklärtes Ziel war es, bei den politischen Entscheidern in Brüssel auf der einen Seite die wirtschaftlichen Stärken und auf der anderen Seite die Probleme und Bedürfnisse unserer Branche deutlich vortragen zu können. Insgesamt haben 81 Piloten, Vertreter der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments, der Verbände der Allgemeinen Luftfahrt und der Mitgliedsstaaten an dem Seminar teilgenommen, das auf zwei Podiumsdiskussionen aufgeteilt war.

Das erste Podium eröffneten die MEPs Gesine Meissner und Giommaria Uggias, liberales Mitglied des Verkehrsausschusses.

Sie stellten voran, dass sich angesichts der massiven Proteste der Branche der AL über das neue EU-Regelwerk dringend etwas ändern müsse, und eine Erkenntnis hätte sich bereits durchgesetzt. Die AL sei nun einmal kein Ableger der Linienluftfahrt, der man deren Vorschriften in einer abgespeckten Version überstülpen kann. Der Zweck dieses Seminars sei aber auch nicht die EASA oder die Europäische Kommission anzugreifen, auch wenn die Frustration der Branche offensichtlich sei, so dürfe es keine persönlichen Angriffe geben.

IAOPA Generalsekretär Craig Spence erläuterte dann, wie weit entwickelt die AL in den USA ist, und wie weit Europa bei ansonsten ganz ähnlichen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen hinterher hinkt. Der einzige Unterschied sei das gesetzliche Regelwerk, da sei das FAA-System den Europäern in Bezug auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gleichermaßen weit überlegen.

Pat Malone, Redakteur der AOPA-UK, leitete durch das Diskussionsthema „Eine bessere Regulierung für die Allgemeine Luftfahrt, Status Quo und Potentiale".

Jacques Callies, der Präsident der AOPA-Frankreich stellte vor, wie die Überregulierung die europäische AL im Detail einengt und ihr die Luft zum Atmen nimmt. Sie kann die vielfältigen Möglichkeiten neue Arbeitsplätze zu schaffen deshalb einfach nicht nutzen.

Der Direktor Luftfahrt bei der EU-Kommission Matthew Baldwin und sein Stellvertreter Filip Cornelis unterstrichen beide die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt und bedauerten, dass die Brüsseler Behörden das Image des bösen weißen Hais hätten, daran wollte man aber arbeiten und eine Reihe von Programmen zur Verbesserung der Lage seien ja bereits in Arbeit:

- Die IFR-Ausbildung soll drastisch vereinfacht werden
- Twin Turboprops seien sind auf Druck der Verbände von den ursprünglich geplanten verschärften Startstreckenanforderungen ausgenommen worden
- Das EASA Management Board habe erkannt, dass Regeln aus der Großluftfahrt die AL strangulieren
- Korrekturen sollen bei der Definition der Gewerblichkeit stattfinden, Rund- und Schnupperflüge von Vereinen und Flugschulen sollen wieder erlaubt werden

Mit großer Verwunderung wurde es von den Zuhörern aufgenommen, dass beide Vertreter der EU-Kommission die Veranstaltung vorzeitig verließen und für Fragen an den ebenfalls anwesenden EASA-Direktor Jules Kneepkens verwiesen.

Panel 1: „Better regulation for General Aviation"

Panel 2: „Connecting Europe through General Aviation"

Fotos: IAOPA Europe

Der Vorsitzende der IAOPA Europa Martin Robinson, betonte, dass die EASA durchaus große Erfolge bei der Linienluftfahrt aufzuweisen hat. Für die AL könne man das leider nicht behaupten. Die EASA sei kein Sündenbock für alles und z.B. nicht für die hohen Spritpreise verantwortlich, aber: Durch ihre Überregulierung treibt sie die Preise nach oben, dadurch wird weniger geflogen, Mechaniker, Flugplatzangestellte und Flugzeugbauer verlieren dadurch ihre Jobs. „Wir wollen keinen rechtsfreien Raum, aber Spielregeln, die angemessen sind."

Das zweite Podium diskutierte über das Thema „Die Allgemeine Luftfahrt verbindet Europa".

Der sächsische Staatssekretär Roland Werner trug einleitend vor, wie die Allgemeine Luftfahrt die Regionen über längere Strecken auch dann verbindet, wenn sie nicht gut an den Linienluftverkehr und das Fernbahnnetz angeschlossen sind. Sein Bekenntnis war auch in einer eigenen Presseerklärung eindeutig: „Der Luftverkehr gibt entscheidende Impulse für Wirtschaft, Arbeitsplätze und den Tourismus. Insbesondere das Segment des Geschäftsreiseverkehrs hat für die regionalwirtschaftliche Entwicklung eine besondere Bedeutung".

Jan Brill, Chefredakteur der Zeitschrift „Pilot und Flugzeug", erläuterte wie die von ihm vermieteten Flugzeuge mit ihren Charterkunden quer durch ganz Europa fliegen und auch viele abgelegene Ziele ansteuern. Er stellte abschließend die Frage, ob diese Art der GA-Fliegerei wohl für unsere Kinder noch erschwinglich sein wird.

Matthias Albrecht, ein selbstfliegender Unternehmer aus der Softwareindustrie, berichtete warum er seine zweimotorige Turboprop einsetzt: Nur so kann er seine weit voneinander entfernten Unternehmensstandorte ökonomisch verbinden und vor allem auch seine Kunden flexibel erreichen. Hauptnutzer ist dabei keinesfalls er als Unternehmenschef, vor allem Mitarbeiter aus dem Kundendienst sind Gäste an Bord.

Der Geschäftsführer der AOPA-Germany Dr. Michael Erb trug vor, welche Bedeutung die Erreichbarkeit einer Region für ihre wirtschaftliche Entwicklung hat, und was die AL leistet: Sie bietet etwa 300.000 Citypairs an, die Airlines nur etwa 10% davon. Sie kann ihre Potentiale aber nicht voll entfalten, da viele kleine Flugplätze nur sehr eingeschränkt nutzbar sind, auch viele Möglichkeiten die AL sicherer zu machen werden nicht genutzt.

Ian Seager, Unternehmer und Verleger des „Flyer Magazine" aus England, nutzt seine einmotorige Cessna, weil er möglichst viele seiner Kunden direkt erreichen muss. Er beklagte sich, dass viele Vorschriften aus Brüssel offenbar nicht von Luftfahrtexperten gemacht werden, sondern von Bürokraten, die von der Materie keine Ahnung haben. Allzu oft müssen Richter in Streitfällen darüber entscheiden, wie sie eigentlich gemeint waren.

Uns ging es bei dieser Veranstaltung auch darum, der EASA und der EU-Kommission als ihrem Dienstherrn aufzuzeigen, dass wir als IAOPA auch vom EU-Parlament angehört werden. Denn letztlich stimmt der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments über die meisten Gesetzesvorhaben in der europäischen Luftfahrt in letzter

Teilnehmer aus ganz Europa

Instanz ab. So wäre die Einführung von EASA-FCL im August 2011 fast gekippt, als die IAOPA den Parlamentariern die Problematik der Third-Country-Lizenzinhaber erläutert hatte. Leider haben uns aber einige wenige Stimmen im Verkehrsausschuss gefehlt, so dass die Abstimmung knapp 16:22 gegen uns ausging. http://bit.ly/153maUj

In Sachen Twin-Turboprops und EASA-OPS-NCC haben wir im letzten Jahr wieder die Unterstützung des Parlaments gesucht, aber einiges dazugelernt. In Zusammenarbeit mit unserem Brüsseler IAOPA-Lobbyisten Lutz Dommel konnten wir viele MEPs auf unsere Seite bringen, das hat die EU-Kommission offensichtlich noch zum Einlenken bewegt, um eine Ablehnung des gesamten Non-Commercial OPS-Pakets zu verhindern.

Leider steht der IAOPA Lutz Dommel ab diesem Sommer aber nicht mehr als Berater zur Verfügung, da er eine Geschäftsführerposition in einem großen Unternehmen angenommen hat. Wir hoffen, dass er seine Brüsseler Kontakte auch in der Zukunft für uns einbringen kann.

Audiodateien der Veranstaltung finden Sie hier:
http://bit.ly/113wHhv

Dr. Michael Erb

Anzeigen

In dieser Ausgabe finden Sie eine Beilage der **RSD Reise Service Deutschland GmbH**, für deren Inhalt der Werbungtreibende verantwortlich ist.

AOPA-Veranstaltungsprogramm

23. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Datum:	**26. - 29.09.2013**
Ort:	**Flugplatz Stendal**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Ferrypauschale:	**190 €**
Anmeldeschluss:	**26.08.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

In Kooperation mit

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 23. Mal statt. Es beginnt am 26. September um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation sowie Nachtflug. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang „Gefahreneinweisung" in Theorie und Praxis. Dafür steht eine kunstflugtaugliche Maschine zur Verfügung.

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

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

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

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

Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (25.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

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

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

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

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

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL

Jetzt in Berlin und Egelsbach

Datum:	**19. + 20.10.2013**
Ort:	**Berlin-Charlottenburg**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
Datum:	**09. + 10.11.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**20.09./09.10.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

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

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

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

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

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

In Egelsbach stehen Räumlichkeiten in der AOPA-Geschäftsstelle direkt am Flugplatz zur Verfügung.

Anzeige

Die Geschenk-Idee!

12 x fliegermagazin und Geschenkkarte für € 66,00

Aktions-Code 1061585

Tel. 040 - 55 55 78 58 www.fliegermagazin.de • E-Mail: abo@fliegermagazin.de

Überleben auf See – Sea Survival Training

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

In Kooperation mit

MARITIMES KOMPETENZZENTRUM ELSFLETH gGmbH

Fotos+Logo: MARIKOM

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

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

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

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

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder Arnim Stief

Datum:	**23.11.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:30 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**140 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**23.10.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 23**

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab. Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat. Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 war er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

AOPA SAFETY LETTER

FLIEGEN IM HOCHGEBIRGE

Nr. 09, August 2013

Fliegen über und im Hochgebirge, wie die Alpen, aber auch die Pyrenäen, der Apennin und die Karpaten, unterscheidet sich wesentlich vom Fliegen im Flachland. Vor allem das Wetter kann einem schwer zu schaffen machen. Es ist nicht nur lokal sehr unterschiedlich, sondern kann auch schnell umschlagen. Der Wind über den Bergen und in den Tälern erreicht manchmal extrem hohe Geschwindigkeiten verbunden mit starken Abwinden und heftigen Turbulenzen. Schwach motorisierte Flugzeuge kommen da schnell an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, vor allem in großen Höhen.

Sorgfältige Flugvorbereitung, auch was die richtige Wahl des Flugweges anbetrifft, kann vor unangenehmen Überraschungen schützen und einen Flug ins Gebirge zu einem einmaligen Erlebnis werden lassen.

Wer sich gründlich auf die besonderen Bedingungen eines Hochgebirgsfluges vorbereiten möchte, sollte die vielen Angebote zur Alpeneinweisung von Flugschulen und auch von AOPA-Germany nutzen.

WETTER

AUF- UND ABWINDE

Bei einem Flug im Gebirge ist das Wetter von besonderer Bedeutung. Ein Berg oder eine Bergkette bildet oftmals die Grenze zwischen zwei komplett unterschiedlichen Wettergeschehen. Während auf der einen Seite eines Bergmassivs bestes Sichtflugwetter herrscht, können auf der anderen Seite Wolken, Regen, starke Abwinde und heftige Turbulenzen einen Weiterflug unmöglich machen.

Das Besondere am Wettergeschehen im Gebirge ergibt sich daraus, dass die Luft die Berge über- und umströmen muss. An der dem Wind zugewandten Bergseite (Luvseite) wird die Luftströmung zwangsweise nach oben gelenkt, um dann, sobald sie den Berg überströmt hat, wieder abzusinken. Dabei können die Aufwinde und Abwinde eine Stärke erreichen, die es vor allem für schwachmotorisierte Flugzeuge unmöglich macht, die Flughöhe zu halten. Während auf der einen Seite die Aufwinde dazu führen können, dass das Flugzeug mühelos an Höhe gewinnt und vielleicht sogar die Dienstgipfelhöhe übersteigt, können an der anderen Bergseite (Leeseite) die Abwinde das Flugzeug nach unten drücken, trotz voller Motorleistung. Eine gefährliche Situation, aus der man nur herauskommt, indem man entschlossen vom Berghang wegfliegt und damit die Abwindzone verlässt.

Auf- und Abwinde können nicht nur durch Umlenkung der Luftströmung am Berg, sondern auch durch die unterschiedliche Erwärmung von Luftmassen im Tagesverlauf entstehen. In der Nacht kühlen sich der Boden und damit auch die den Boden berührende Luft

ab. Durch die Abkühlung wird die Luft an der Bergkuppe dichter und schwerer und fließt ins Tal. Dieser Absinkvorgang hält unter Umständen bis in die Morgenstunden an. Am Tage kann der umgekehrte Vorgang passieren, vor allem, wenn es nicht bewölkt ist. Die der Sonne zugewandten Berghänge wie auch die Täler werden durch die Sonnenstrahlen aufgeheizt. Nach längerer Aufheizung löst sich die erwärmte und dadurch leichtere Luft und steigt nach oben. Durch diese Vorgänge kann es im Tal und entlang der Berghänge zu lokalen Auf- und Abwinden und Windrichtungsänderungen kommen, die nur schwer zu kalkulieren sind.

STRÖMUNG ÜBER BERGRÜCKEN

Bei der Strömung der Luft über einen Bergrücken oder ein Bergmassiv verringert sich der Strömungsquerschnitt des Windes gegenüber den umgebenden Luftmassen (Bernoulli Effekt). Die Windstärke kann dadurch erheblich zunehmen und sogar einen Anzeigefehler am Höhenmesser hervorrufen (durch geringeren Luftdruck in der strömenden Luft).

Unter bestimmten Voraussetzungen kann es durch die über den Berg strömende Luft auf der Leeseite zu Wellenbewegungen der Luft kommen. In den „Wellenbergen" bilden sich linsenförmige Wolken, die sogenannten Altocumulus Lenticularis, ein typisches Zeichen für diese Art von Luftströmung. Die Auf- und Abwinde in dieser Luftströmung können ausgesprochen stark sein. Auch wenn die Wellenbewegungen von geübten Segelfliegern zum Steigen ausgenutzt werden, so können die dort auftretenden extrem heftigen Turbulenzen für Motorflieger eine erhebliche Gefahr darstellen.

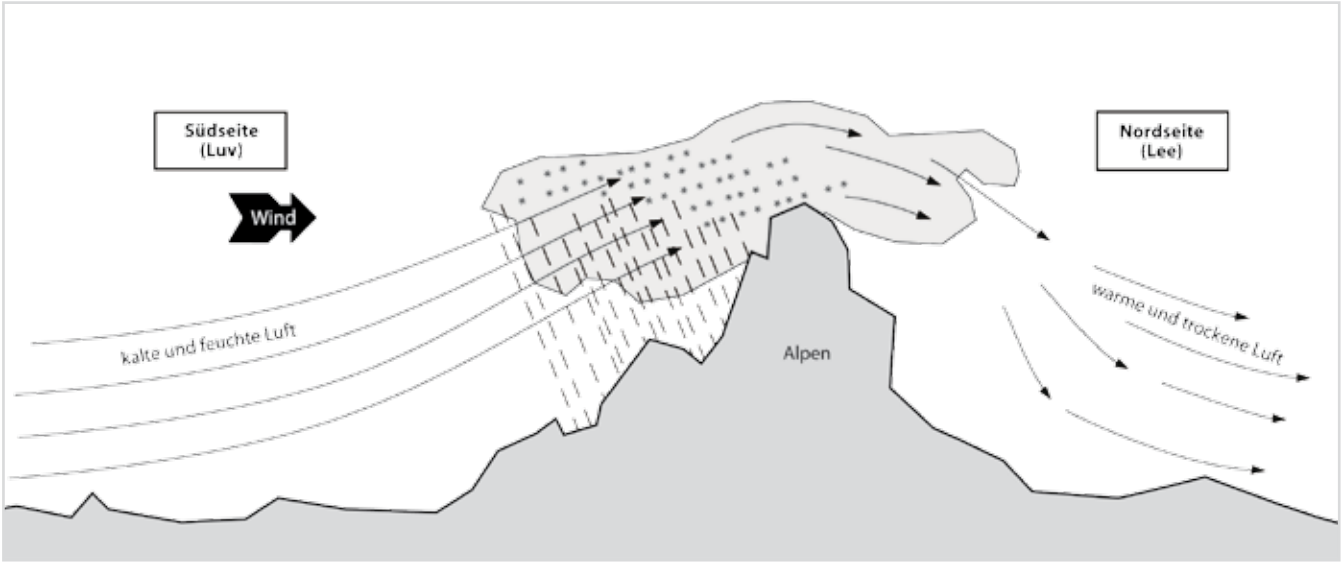
FÖHN

Der Föhn ist ein Phänomen, das in den Alpen meist aus südlicher Richtung zu beobachten ist. Der Südföhn zeigt sich in den italienischen Alpenregionen mit viel Niederschlag, wogegen in den nördlichen Regionen eher heiteres Wetter mit starken Winden vorzufinden ist. Beim ersten Blick in den wolkenfreien Himmel scheint das Fliegen in den nördlichen Alpenregionen möglich zu sein. Die mit der Föhnlage verbundenen starken Winde und Turbulenzen übersteigen aber meist die Leistungsgrenzen der Kleinflugzeuge. Auch eine Alpenüberquerung in Richtung Süden ist aufgrund der hinter den Pässen hängenden Wolken unmöglich.

Föhn entsteht durch feuchte Luftmassen, die von Süden gegen die Berge gedrückt werden. Durch das Aufsteigen kühlt die feuchte Luft ab, es bildet sich mit zunehmender Höhe stärkere Bewölkung, und es regnet. Beim Überwinden der Bergketten hat die Luft den größten Teil der Feuchtigkeit verloren und sinkt mit großer Geschwindigkeit wieder ab. Dabei erwärmen sich die Luftmassen wieder und es entsteht auf der Leeseite ein starker warmer Abwind.

TURBULENZEN

Bei einem Flug in und über einem Gebirge muss immer mit Turbulenzen gerechnet werden. Diese können bei bestimmten Wetterlagen so heftig sein, dass der Pilot Mühe hat, das Flugzeug noch zu steuern. Es kann sogar zur Überbeanspruchung des Flugzeuges kommen. Gerät man unerwartet in eine Turbulenzzone, so muss man die Fluggeschwindigkeit auf die Manövergeschwindigkeit reduzieren und versuchen, die Fluglage zu halten. Dabei sollte man keine großen Querlagen



Föhnlage in den Alpen

einnehmen und mit sanften Steuerbewegungen versuchen, in ruhige Luftschichten zu gelangen.

FLUGPLANUNG

FLUGROUTE FESTLEGEN

Will man ein Hochgebirge nur überqueren, so kann man „wie üblich" einen geraden Strich vom Start- zum Zielflugplatz ziehen, vorausgesetzt, die Luftraumstruktur lässt das zu, das Wetter spielt mit und vor allem die Flugleistung reicht aus, um in großen Höhen zu fliegen. Verfügt der Motor nur über 160 PS oder weniger und ist nicht mit einem Turbolader ausgestattet, wird es kaum möglich sein, ein Hochgebirge im Direktflug zu überfliegen. Man kommt einfach nicht hoch genug, um im sicheren Abstand zu den Bergspitzen zu fliegen. Besser ist es, von vornherein den Flug entlang von breiten Tälern zu planen. Dann kann man beruhigt etwas tiefer fliegen und hat noch ein wenig Leistungsreserve, wenn man mal unversehens in eine starke Abwindzone kommt. Außerdem werden die großen Täler meist von markanten Straßen und Flüssen durchzogen, die für die terrestrische Navigation sehr hilfreich sind, ganz abgesehen davon, dass im Fall einer Notlandung mehr Möglichkeiten zur Verfügung stehen.

Für die Überquerung der Alpen gibt es von den Luftfahrtorganisationen der Alpenländer Empfehlungen zur Routenführung, auch in den entsprechenden Luftfahrthandbüchern (AIP). Auf der Schweizer Luftfahrtkarte 1:500.000 sind die Routen mit Angabe der Mindestflughöhen dargestellt.

Ist ein Flug zu einem Flugplatz im Gebirge vorgesehen, muss man sich die einzelnen Täler, in die man hineinfliegen wird, auf der Karte sehr genau anschauen, die Richtungen der Täler messen, markante Punkte suchen, und vor allem die Höhen der umliegenden Berge bestimmen. Je mehr man sich die Landschaftsmerkmale einprägt (und aufschreibt), desto entspannter kann man nachher den Flug genießen. Auf die Unterstützung durch Funknavigationsanlagen, wenn überhaupt vorhanden, wird man im bergigen Gelände weitestgehend verzichten müssen. Aber auch der Empfang von GPS-Signalen kann gestört sein.

DICHTEHÖHE BERECHNEN

Vor einem Flug ins Hochgebirge und in große Höhen muss man sich anhand des Flughandbuches nochmals bewusst machen, wie groß die Dienstgipfelhöhe des Flugzeuges ist, und ob man diese Höhe am Flugtag überhaupt unter den gegebenen Umständen erreichen wird. In der Tat kann aufgrund von hoher Temperatur und geringem Luftdruck die maximal erreichbare Flughöhe sehr viel tiefer liegen. Die Dienstgipfelhöhe eines Flugzeuges ist die Höhe (Dichtehöhe), in der das Flugzeug nur noch mit 100 ft/min steigt (bei maximaler Flugzeugmasse).

Entscheidend für die Leistung eines Flugzeuges in der Höhe ist die Dichtehöhe (Density Altitude), also die Höhe in der Standardatmosphäre, die der in Flughöhe des Flugzeuges herrschenden Luftdichte entspricht. Die Dichtehöhe berechnet sich aus der Druckhöhe (Höhe in Bezug auf 1.013 hPa), die um die Abweichung der aktuellen Temperatur von der Standardtemperatur korrigiert wird.

Beispiel

Ein Pilot möchte ein Gebirge in 11.000 ft überfliegen. Bei der im Flughandbuch für sein Flugzeug angegeben Dienstgipfelhöhe von 12.000 ft ist das scheinbar problemlos möglich. Der angegebene Wert gilt allerdings nur, soweit in der Atmosphäre Standardbedingungen herrschen, also Luftdruck 1.013 hPa in MSL und 2 °C Temperaturabnahme pro 1.000 ft Höhendifferenz. Am Flugtag liegen keine Standardbedingungen vor. Das aktuelle QNH beträgt 995 hPa, die Temperatur in der Höhe geschätzte 2 °C.

Die Differenz des aktuellen QNH zu 1.013 hPa beträgt 18 hPa und entspricht damit einer Höhenkorrektur von rund 540 ft (1 hPa entspricht in etwa 30 ft Höhendifferenz). Die Druckhöhe beträgt also 11.540 ft. Nimmt man eine Temperaturabnahme von 2 °C pro 1.000 ft an, dann müsste nach Standardbedingungen in 11.540 ft eine Temperatur von -8 °C herrschen. Tatsächlich ist es in der Höhe 2 °C, also 10 °C wärmer. Die Dichtehöhe ändert sich um rund 120 ft pro 1 °C Temperaturabweichung, bei 10 °C also etwa 1.200 ft. Da es in der Höhe wärmer als in der Standardatmosphäre ist, liegt die aktuelle Dichtehöhe um 1.200 ft über der Druckhöhe. Die Dichtehöhe beträgt damit 12.740 ft. Anders ausgedrückt, in der geplanten Flughöhe von 11.000 ft herrschen Luftdichteverhältnisse entsprechend einer Höhe von 12.740 ft. Da in diesem Beispiel die Dienstgipfelhöhe mit 12.000 ft angegeben ist, wird das Flugzeug die geplante Flughöhe von 11.000 ft nicht erreichen können. Der Pilot muss mit einer geringeren Flughöhe planen, es sei denn, er kann die Beladung des Flugzeuges entsprechend reduzieren.

Die Berechnung der Dichtehöhe spielt nicht nur eine Rolle bei der Dienstgipfelhöhe, sondern auch beim Flug zu einem hochgelegenen Flugplatz. Geringer Luftdruck und hohe Temperatur über der Piste können dazu führen, dass die Dichtehöhe um über 2.000 ft höher ist als die angegebene Flugplatzhöhe. Die Leistungsdaten des Flugzeuges werden sich dementsprechend verschlechtern.

WETTERBERATUNG EINHOLEN

Es steht außer Frage, ein Flug über oder ins Hochgebirge, wie z.B. die Alpen, erfordert eine ausführliche Wetterberatung. Diese Beratung muss nicht unbedingt persönlich sein. Der Deutsche Wetterdienst DWD wie auch die Dienste der Schweiz und Österreich bieten detaillierte Wetterinformationen im Internet an. Anders als das GAFOR (General Aviation Forcast) in Deutschland, das Wetterprognosen für einzelne Gebiete darstellt, orientieren sich das schweizerische und österreichische GAFOR an den Haupt-VFR-Strecken in und durch die Alpen. Ist eine Strecke mit „O" (offen) gekennzeichnet, so ist sie ohne wettermäßige Behinderung zu fliegen. Die Kennzeichnung mit „D" bedeutet bereits „nur für trainierte Piloten geeignet".

Neben dem GAFOR sollte man sich auch die entsprechenden Wetterkarten anschauen, um einen Überblick über die Wetterentwicklung zu erhalten. Zusätzlich sind die für größere Flugplätze veröffentlichten Wetterberichte METAR und Wettervorhersagen TAF sehr hilfreich. Allein für die Schweiz und Österreich werden vom DWD für 30 Flugplätze solche lokalen Wetterberichte im Internet aktuell veröffentlicht.

Bestehen Zweifel, dass das Wetter für eine Gebirgsüberquerung oder für einen VFR-Flug zu einem Gebirgsflugplatz nicht geeignet sein könnte, sollte man auf den Flug verzichten.

FLUGPLAN AUFGEBEN

Unabhängig davon, ob Flugplanpflicht besteht oder nicht, man sollte bei einem VFR-Flug über und ins Gebirge immer einen Flugplan aufgeben. In Notfall kann davon die rechtzeitige Rettung der Flugzeuginsassen abhängen. Allerdings darf man als Pilot nicht vergessen, dem Fluginformationsdienst oder einer anderen Flugsicherungsstelle während des Fluges mitzuteilen, wenn man von der im Flugplan angegebenen Route abweicht. Nur so ist garantiert, dass im Ernstfall der Such- und Rettungsdienst gezielt suchen kann.

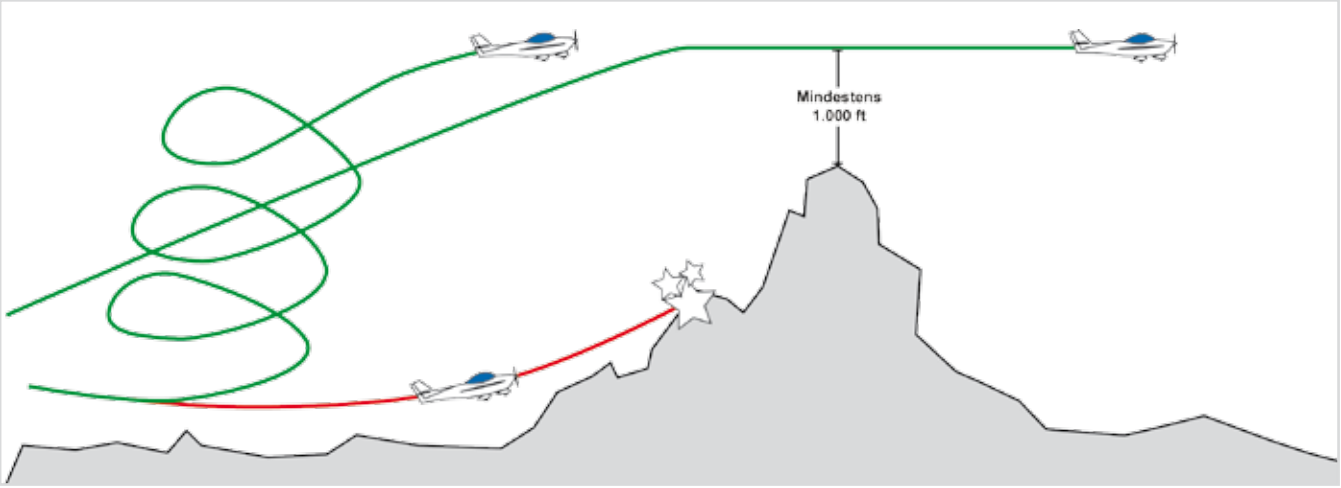
BESONDERE FLUGMANÖVER

FLIEGEN ÜBER BERGKÄMME

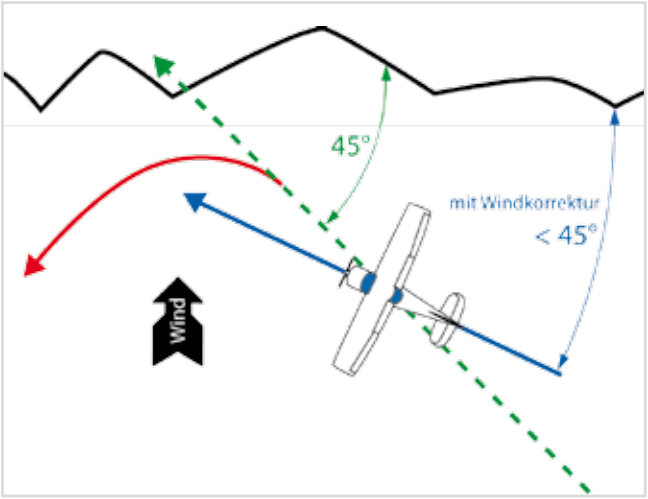
Bei einem Flug im Hochgebirge sollte sich jeder Pilot der geringen Leistungsreserven und der dadurch eingeschränkten Manövrierfähigkeit seines Flugzeuges in großen Flughöhen bewusst sein. Es wird nicht möglich sein, einen nahenden Bergkamm mal eben durch Vollgas setzen schnell zu übersteigen. Ein Steigflug von 10.000 ft auf 11.000 ft kann schon viele Minuten dauern. Der Steigflug auf die Höhe zum Überfliegen eines Bergkammes muss daher schon vor Erreichen des Kammes abgeschlossen sein. Reicht die Flugstrecke für einen geraden Steigflug nicht aus, muss man in Kreisen auf die Flughöhe steigen.

Ein Bergkamm sollte mit 1.000 ft, bei starken Winden mit mindestens 2.000 ft Überhöhung überflogen werden. Aber selbst das kann bei starken Abwinden zu wenig sein.

Die Annäherung an einen Bergkamm oder einen Pass erfolgt nicht frontal, sondern schräg mit einem Winkel von etwa 45°. Dadurch ist man in der Lage, schnell abdrehen zu können, wenn das Tal hinter den Bergen wolkenverhangen ist oder das Flugzeug in eine starke Abwindzone gerät. Für den Überflug sollte dann aber der direkte gerade Weg gewählt werden, um den Pass möglichst schnell zu überqueren.



Die Überflughöhe über einen Berg sollte bereits weit vorher erreicht sein.



Die Annäherung an einen Bergkamm sollte aus Sicherheitsgründen mit einem Winkel von 45° erfolgen.

FLIEGEN IM TAL

Fliegen unterhalb der Bergspitzen im Tal ist ein faszinierendes Erlebnis, vorausgesetzt das Wetter passt: Berge frei von Wolken, gute Sichten und möglichst nur ein leichter Wind. Ist eine Wetterverschlechterung vorhergesagt, sollte auf einen Flug ins Tal verzichtet werden.

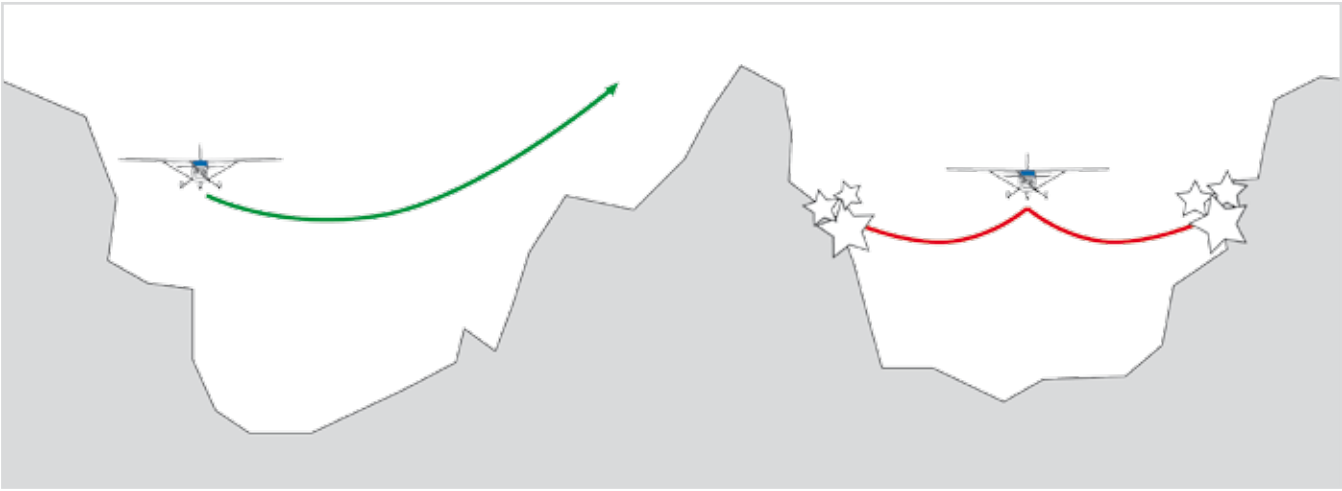
Wenn immer möglich, sollte man auf der rechten Seite vom Tal fliegen. Da man als Pilot links im Flugzeug sitzt, hat man so immer einen freien Blick ins Tal. Anderseits können die Abwinde auf der einen Talseite so heftig sein, dass die Flughöhe aufgrund der geringen Motorleistung nicht gehalten werden kann. Dann macht es Sinn, auf der anderen Talseite im Aufwind zu fliegen.

Fliegen im Tal erfordert eine besonders präzise Navigation, auch wenn man vielleicht entlang einer Autobahn oder eines Flusses fliegt. Das Tal kann sich öffnen und in zwei neue Täler verzweigen. Wer hier erst überlegt, wo es nun wohl hingehen mag, gerät in Schwierigkeiten. Ein genaues Studium der Geländestruktur anhand der Navigationskarten vor dem Flug ist Voraussetzung. Außerdem sollte man immer wieder die Ausrichtung des Tals auf der Karte mit dem aktuellen Kurs vergleichen. Allein mit der GPS-Navigation kommt man hier nicht weiter. Im Zweifelsfall sollte man umkehren. Einfach weiterfliegen ohne genau zu wissen, in welchem Tal man sich gerade befindet, kann tödlich sein, denn vielleicht endet das Tal abrupt an einem Berg.

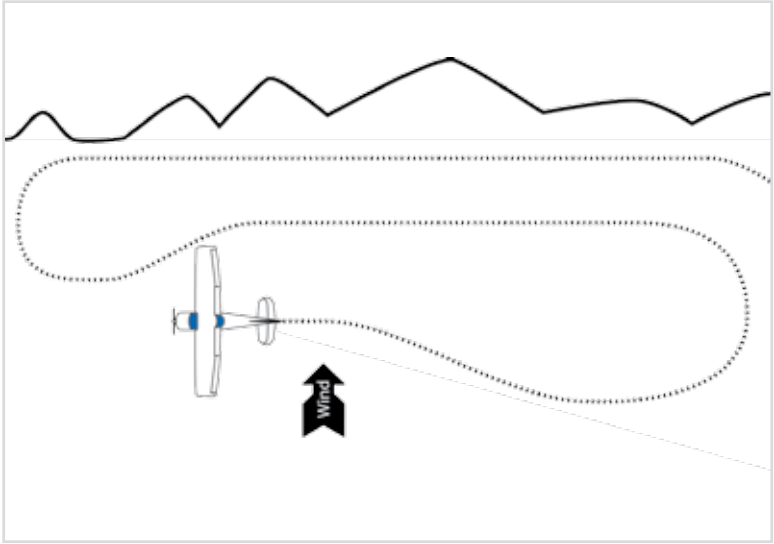
Wer über keine speziellen Ortskenntnisse verfügt, sollte nur in ein Tal einfliegen, das breit genug ist, um eine Umkehrkurve sicher durchführen zu können. In einem sich verengenden Tal muss der Pilot ständig prüfen, ob die Talbreite immer noch ausreichend für eine Umkehrkurve ist und ggf. sofort umdrehen.

Fliegt man im Tal, so fehlt die Sicht auf den natürlichen Horizont. Schräge Berghänge oder ansteigende Gletscher können dazu führen, die Fluglage falsch einzuschätzen. Hier hilft nur die konsequente Fluglagebestimmung nach dem künstlichen Horizont und dem Wendezeiger.

Seilbahnen und Stromleitungen entlang der Berghänge, insbesondere aber Leitungen, die Täler überspannen, stellen eine potentielle Gefahr für die Fliegerei dar. Auch wenn die meisten Leitungen und Masten auf den Luftfahrtkarten dargestellt und die Kabel oft mit farbigen Markern gekennzeichnet sind, so ist es doch nicht ganz einfach, die dünnen Kabel wirklich zu sehen, vor allem nicht bei ungünstigen Lichtverhältnissen. Man sollte daher immer einen ausreichenden Abstand vom Berghang halten und nicht zu tief im Tal fliegen.



In einem Tal sollte der Pilot hoch und auf der rechten Seite fliegen, um im Falle einer Umkehrkurve die volle Talbreite nutzen zu können.



Bei einer Umkehrkurve sollte man nie gegen den Hang kurven.

Auch die Landestrecke vergrößert sich in der Höhe, allerdings in sehr viel geringerem Masse als die Startstrecke. Mit zunehmender Flughöhe macht sich der Unterschied zwischen der angezeigten Geschwindigkeit (Indicated Airspeed, IAS) und der wahren Geschwindigkeit (True Airspeed, TAS) stärker bemerkbar. Beträgt die Anfluggeschwindigkeit 80 kt IAS, so entspricht das in 5.000 ft Höhe einer wahren Geschwindigkeit von etwa 88 kt (rund 10 % mehr). Das Flugzeug fliegt also bei Windstille mit 88 kt über Grund und damit schneller an. Dieser Effekt tritt bei allen Geschwindigkeiten auf, also auch bei der Abhebe-, Reise- und Überziehgeschwindigkeit.

Eine weitere Gefahr kann von Gleitschirmfliegern ausgehen. Gerade in den Sommermonaten wimmelt es an einigen Berghängen nur so von Gleitschirmen. Zwar sind die farbigen Schirme gut zu erkennen, aber der Flugweg ist nur schwer zu kalkulieren. Besonders aktive Gleitschirmfluggelände sind auf den Luftfahrtkarten eingezeichnet und müssen unbedingt beachtet werden.

FLIEGEN AM GEBIRGSFLUGPLATZ

Starten und Landen an einem Flugplatz mitten im Gebirge bedarf ohne Frage einer exakten Planung und Umsicht. Nicht nur, weil Gebirgsflugplätze oft sehr hoch liegen und sich dadurch Start- und Landestrecke vergrößern, sondern auch weil die Steigleistung mit der Höhe drastisch abnimmt. Hinzu kommt, dass nahe am Berg geflogen werden muss und im ungünstigen Fall Abwinde und unberechenbare Turbulenzen dem Flugzeug gefährlich werden können.

Geringe Luftdichte in der Höhe, dazu vielleicht noch hohe Temperaturen im Sommer, können dazu führen, dass sich die erforderliche Startstrecke um einige Hundert Meter verlängert, ja sogar verdoppelt. Ohne eine genaue Berechnung der Flugleistungsdaten anhand des Flughandbuches geht es hier nicht. Am besten macht man diese Berechnung bereits bevor man zu einem Gebirgsflugplatz fliegt. Es macht keinen Sinn, an einem hochgelegenen Flugplatz zu landen, um dann festzustellen, dass ein sicherer Start nicht mehr möglich ist. Unter Umständen wird man gezwungen sein, nicht mit voller Beladung zu fliegen und den Abflug auf den kühleren Spätnachmittag oder Morgen zu verlegen.

Zur Vorbereitung auf einen Flug zu einem Gebirgsflugplatz gehört nicht nur das genaue Studieren der Sichtflug- und Flugplatzkarten, sondern auch der Geländestruktur und der Höhen der umliegenden Berge. Die veröffentlichten Platzrunden und Flugrouten müssen exakt eingehalten werden. Sie garantieren ein Höchstmaß an Sicherheit in schwierigem (und vielleicht unbekanntem) Terrain. Auf jeden Fall sollte man sich vergewissern, dass die Abflugroute mit der zur Verfügung stehenden (geringeren) Motorleistung sicher über alle Hindernisse geflogen werden kann.

Bei besonders hoch gelegenen Flugplätzen wird man gezwungen sein, schon vor dem Start das Kraftstoff/Luft-Gemisch des Motors zu verarmen, um die maximal mögliche Startleistung zu erreichen. Im Flughandbuch findet man dazu die entsprechenden Hinweise.

Einige, besonders schwierig anzufliegende Gebirgsflugplätze können nur von Piloten mit einer Mindestflugerfahrung angeflogen werden. In besonderen Fällen ist eine vorhergehende Einweisung und Genehmigung erforderlich, dies gilt vor allem für die sogenannten „Altiports".

NOTLANDUNG IM GEBIRGE

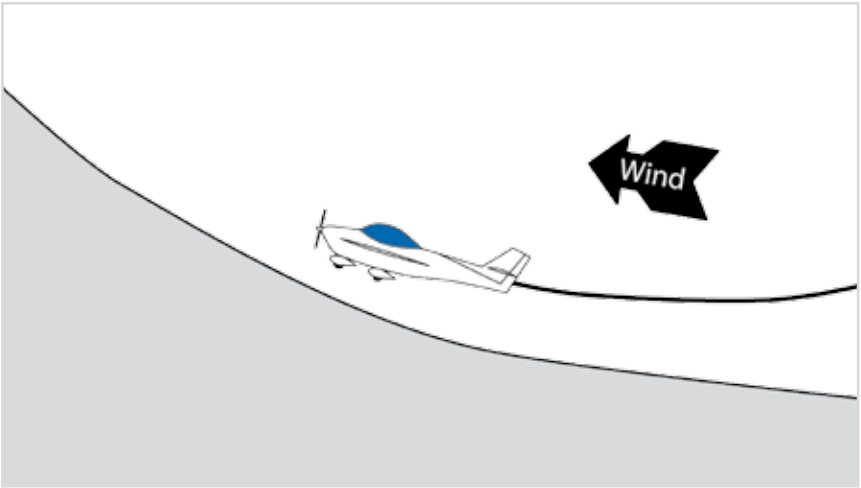
Eine Notlandung im Gebirge ist sicherlich keine einfache Sache, da ein geeignetes Notlandegelände nicht immer zu finden ist. Aber auch im Gebirge gibt es große ausgedehnte Flächen oder Wiesen, die sich für eine Notlandung durchaus eignen können. Allerdings sind die Flächen selten eben, sondern haben oft ein Gefälle, das bei der Notlandung beachtet werden muss. Schilderungen von im Gebirge durchgeführten Not-

landungen zeigen, dass bei richtiger Anwendung der Anflug- und Landetechnik eine große Chance besteht, mit einem „Blechschaden“ davonzukommen.

Ist eine Notlandung an einem Hang erforderlich, dann sollte bergaufwärts gelandet werden. Beim Anflug ist zu beachten, dass man durch das ansteigende Gelände leicht dazu verleitet werden kann, zu tief anzufliegen (Illusion eines zu hohen Anflugwinkels). Wenn möglich sollte mit einem Geschwindigkeitsüberschuss angeflogen werden, um kurz vor dem Aufsetzen aus dem Sinkflug in einem Steigflug parallel zur Hangfläche übergehen zu können. Soweit möglich sollte am Ende der Landung das Ausrollen mit einer Kurve ausgeleitet werden, um ein rückwärtiges Abrutschen vom Hang zu verhindern. Falls dies nicht möglich ist, müssen nach dem Stillstand die Räder durch geeignetes Material, z.B. Steine, Hölzer oder ein Koffer, blockiert werden.

Verfügt das Flugzeug über ein Einziehfahrwerk, so ist abzuwägen, ob mit oder ohne Fahrwerk gelandet werden sollte. Bei einem unebenen Gelände ist es meist besser (und sicherer), das Fahrwerk nicht auszufahren und auf der Rumpfunterseite zu landen.

Ist wegen der Beschaffenheit des Notlandegeländes zu erwarten, dass es zu einer Bruchlandung kommt, so sind die im Flughandbuch genannten Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, wie Sitzgurte festziehen, Brandhahn schließen, Kabinentüren entriegeln und vor allem Kopf und Gesicht schützen. Außerdem sollte so früh als möglich ein Notruf an die nächste Flugsicherungsstelle, ggf. auf der Notfrequenz 121,5 MHz, abgesetzt werden. Hierbei ist wichtig, so genau als möglich die Flugzeugposition (z.B. GPS-Koordinaten) zu melden. Im Ernstfall zählt jede Minute, um Hilfe zu bekommen.



Notlandungen sollten immer hangaufwärts durchgeführt werden.

Eine Bergung im Hochgebirge kann wesentlich schwieriger und zeitaufwendiger als im Flachland sein. Hinzu kommt, dass die Temperaturen im Gebirge meist niedriger sind, und eventuell gibt es in höheren Lagen auch noch Schnee im Sommer. Das Mitführen von wärmender Kleidung, sowie etwas zum Essen und Trinken, kann daher im Notfall lebenswichtig sein. Ob man bei einem Gebirgsflug darüber hinaus noch weitere Ausrüstung mitführt, wie z.B. Signalraketen, tragbares Funkgerät, ist jedem selbst überlassen.

LEISTUNGSGRENZEN IN DER HÖHE

Die „dünne“ Luft in großen Flughöhen reduziert nicht nur die Motorleistung des Flugzeuges, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Menschen. Für nichtgewerbliche Flüge von mehr als 30 min Dauer oberhalb 12.000 ft ist daher nach deutschen Vorschriften eine Sauerstoffanlage mit genügend Sauerstoffvorrat vorgeschrieben; bei gewerblichen Flügen liegt die Grenze bereits bei 10.000 ft. Für Flüge oberhalb 13.000 ft ist eine Sauerstoffversorgung generell Pflicht.

Auch wenn man bei einem Gebirgsflug vielleicht nicht in Höhen fliegt, in denen Sauerstoffversorgung erforderlich ist, so darf man nicht verkennen, dass sich der Sauerstoffmangel unterhalb dieser Höhen schon bemerkbar machen kann. Im Allgemeinen geht man davon aus, dass der menschliche Körper ab etwa 5.000 ft Höhe auf den zunehmenden Sauerstoffmangel reagiert (Zunahme der Herzfrequenz, Vertiefung der Atmung), diesen aber bis etwa 10.000 ft bis 12.000 ft Höhe komplett kompensieren kann. Das gilt allerdings nur für einen gesunden Körper. Ist der Körper geschwächt, z.B. durch eine Erkältung, Alkoholkonsum oder starkes Rauchen, dann können einzelne Störungen in der Höhe schon sehr viel früher auftreten. Symptome können u.a. Kopfschmerzen, Benommenheit, Müdigkeit oder Sehstörungen sein. Unter Umständen gehen diese Störungen einher mit einer gewissen euphorischen Stimmung, die es besonders schwer macht, die aufkommende Gefahr zu erkennen. Bemerkt man erste Anzeichen von Sauerstoffmangel bei sich selbst oder einem Fluggast, muss man umgehend auf eine Höhe unterhalb von 10.000 ft sinken.

ZUSAMMENFASSUNG

- **Das Wetter im Gebirge kann lokal von der allgemeinen Wetterlage erheblich abweichen. Nutzen Sie alle Möglichkeiten, sich ein Bild von der Wettersituation entlang der geplanten Strecke (einschließlich Alternativrouten) zu machen.**
- **Bei Föhnlage muss auf eine Alpenüberquerung verzichtet werden.**
- **Überprüfen Sie die Flugleistungsdaten Ihres Flugzeuges für große Höhen anhand des Flughandbuches.**
- **Geben Sie bei einem Gebirgsflug immer einen Flugplan auf.**
- **Halten Sie während des Fluges mit dem Fluginformationsdienst oder einer anderen Flugsicherungsstelle Funkkontakt.**
- **Überqueren Sie die Berge entlang der empfohlenen VFR-Strecken, soweit diese veröffentlicht sind.**
- **Die Überflughöhe über einen Berg muss weit vor dem Bergkamm erreicht sein.**
- **Fliegen Sie einen Bergkamm in einem Winkel von 45° an, dann können Sie schneller umkehren, wenn es erforderlich wird.**
- **Meiden Sie Abwindzonen. Abwinde können so stark sein, dass sie die Steigleistung des Flugzeuges übertreffen.**
- **Bevor Sie zu einem Flugplatz im Gebirge fliegen, prüfen Sie, ob Sie auch wieder sicher starten und die Hindernisse im Abflug überfliegen können.**
- **Vermeiden Sie das Fliegen im Tal, wenn mittlere bis starke Winde vorhergesagt sind.**
- **Drehen Sie sofort um, wenn das Tal zu eng wird.**
- **Sie sollten immer eine Ausweichroute kennen und auch bereit sein, diese zu nehmen.**
- **Halten Sie während des Fluges nach möglichen Notlandegeländen Ausschau.**
- **Nehmen Sie für den Notfall warme Kleidung und Essen und Trinken mit.**
- **Denken Sie daran, dass Ihre persönliche Leistungsfähigkeit mit der Höhe abnimmt.**

Autor:
Jürgen Mies

Bildnachweis:
Foto und Grafiken: AOPA-Germany

Quellen:
- "Alpeneinweisung", AOPA-Germany, Juli 2009
- "Gefahrenhandbuch für Piloten", Jürgen Mies, Motorbuch Verlag Stuttgart, Februar 2013
- „Flight close to high ground", Safety Promotion Leaflet, European General Aviation Team (EGAST), draft, Juli 2013, www.easa.europa.eu/essi/egast/

Haftungsausschluss:
Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER
AOPA-Germany e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

www.aopa.de

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 26. bis 29.09.2013

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder; Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

- ☐ **BAS** Basic / Aufbautraining ca. 4 h
- ☐ **ADV** Advanced / Fortgeschrittene ca. 6 h
- ☐ **NGT** Nachtflug ca. 2 h
- ☐ **EPT** Einweisung in Notverfahren ca. 1 h
- ☐ xWind-Training in Itzhoe
- ☐ UL-Fliegen auf C42

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch in Stendal

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ IFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Berlin am 19. und 20.10.2013

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

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

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

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 09. und 10.11.2013

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 23.11.2013

Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

Angaben zum Teilnehmer

Name | AOPA ID

Straße | Geburtsdatum

PLZ | Ort

Telefon/Mobil | Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

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

AOPA-Fly-Out an die Adria

Das Fly-Out führte uns in diesem Jahr am Himmelfahrtswochenende vom 9. bis zum 12. Mai nach Mali Lošinj in Kroatien. Auch dieses Jahr war die Nachfrage nach unserem auf 25 teilnehmende Flugzeuge begrenzten Fly-Out wieder groß, es war innerhalb kürzester Zeit nach Veröffentlichung unserer Reisepläne komplett ausgebucht. Das Verhältnis aus bekannten und neuen Teilnehmern war etwa bei 50/50, eine gute Mischung. Constantin Woelki, unser AOPA-Schatzmeister, nahm mich in seiner Cessna 172 mit.

Gewinner Fotowettbewerb Thema „Landschaft": Peter Hahn

Es ist Donnerstagmorgen, es geht los. Das Wetter ist deutlich besser als noch vor einigen Tagen befürchtet. Die angekündigte Front quer über Deutschland ist nur noch eine lockere Sammlung von Cumulus-Wölkchen, die unseren Flug von Egelsbach nach Eggenfelden (EDME) nicht stören. Alle Crews können mit Gutscheinen von TopMeteo übrigens ihr Wetter kostenlos online einholen, die Vorhersagen sind erfreulich genau, die Handhabung ist unkompliziert. In EDME werden wir zuerst vom Zoll begrüßt, denn Kroatien wird erst am 1. Juli Mitglied der europäischen Union. Vor dem Weiterflug an die Adria stehen wir vor der Entscheidung, die Alpen entweder zu über- oder zu umfliegen, beides ist möglich. Wir entscheiden uns für einen entspannten IFR-Flug entlang einer Route zunächst in östlicher Richtung entlang der Donau über Linz, dann nach Süden in Richtung Graz und Maribor, wo wir bis auf FL100 steigen, bis wir in Rijeka die Adriaküste erreichen. Mit den Trip-Kits, die wir wieder von unserem Fly-Out-Sponsor Jeppesen erhalten haben, stehen unseren Crews sämtliche benötigten Karten und Informationen für die gesamte Flugstrecke zur Verfügung. Der Sinkflug über das türkisblaue Wasser bis zur Insel Lošinj ist ein Genuss. Zum Glück haben wir für den Anflugtag rechtzeitig eine Verlängerung der Öffnungszeit des Flugplatzes Mali Lošinj (LDLO) angefragt, denn normalerweise ist hier in der Nebensaison schon um 16 Uhr Ortszeit Feierabend, und der wird preußisch genau eingehalten. Nur in der Hauptsaison ist bis 20 Uhr LT offen. Das kleine Vorfeld wird schön vollgeparkt, alle Crews kommen pünktlich an, und mit Taxis geht es in 15 Minuten weiter zum Hotel Aurora, das auf einer Felsklippe in einer kleinen Bucht unweit des Hauptorts der Insel gelegen ist. Zum Glück ist Nebensaison, denn so ist das frisch renovierte Hotel mit seinen fast 400 Betten noch schwach ausgelastet. Am Freitagmorgen ist Briefing im großen Konferenzsaal, die Besatzungen stellen sich gegenseitig vor, ich mache ein Wetterbriefing und schlage Ausflugsziele vor. Von LDLO aus fliegen die Crews die Küste entlang nach Portoroz in Slowenien, oder in südliche Richtung nach Zadar und Dubrovnik. Auch Venedig ist ein nahegelegenes Ziel, vom Westen kommt jedoch schlechtes Wetter auf. Viele Besatzungen lassen deshalb ihre Flugzeuge am Boden und beschließen die Insel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Mietwagen zu erkunden, oder fahren mit dem Boot einmal drum herum. Wir nutzen die Gelegenheit mit der 172er am nahegelegen Flughafen von Pula (LDPL) mehrere IFR-An-

Teilnehmer des diesjährigen Fly-Out

flüge zu üben, der Controller hat nicht viel zu tun und erfüllt alle unsere Wünsche. In Vrsar (LDPV) landen wir Mittags zum Essen, leider ist das Flugplatzrestaurant noch geschlossen, Nebensaison. Constantin Woelki und ich schauen etwas enttäuscht drein, das merkt der Flugplatzchef, drückt uns die Schlüssel seines Skoda in die Hand: „It drives like a Golf, nice restaurants are at the harbour, just drive 10 minutes this way." Das ist Service!

Abends treffen wir uns alle im kleinen Restaurant Konoba Cigale, das direkt am Meer liegt und von unserem Hotel aus gut zu Fuß zu erreichen ist. Eugenio Pozzo, ein guter Freund von der AOPA-Italien, hat es uns empfohlen aber eingeräumt, dass er dabei nicht unparteiisch ist: Es ist sein Lieblingsrestaurant, das er vor einigen Jahren auch gekauft hat. Sein Koch hat den Spitznamen „Suhi, der Kleine", neben ihm wirke ich mit meinen 1,90 m und 90 kg wie ein Zwerg. Offensichtlich schmeckt ihm sein Essen, uns aber auch: Es wird frisch in der offenen Küche vor unseren Augen zubereitet. Und improvisieren kann Suhi: Nach erstem Durchatmen kocht er ohne großes Murren seine fünf Gänge nicht nur für die 49 angemeldeten Esser, sondern auch für die 20 zusätzlichen Teilnehmer, die sich nicht angemeldet haben. Kurz vor Mitternacht sind wir alle verköstigt und Suhi und seine Mannschaft bekommen einen Sonderapplaus!

Am Samstag stehen wie vorhergesagt rund um die Insel mächtige Gewitter, nur bei uns ist es schön. Viele Crews sieht man nach dem Briefing in der großzügigen Wellnesslandschaft wieder, die Mutigen am Strand, das Wasser ist noch „frisch". Es ist halt Nebensaison.

Constantin Woelki und ich lassen uns von Hotelmanager Milan Pejic die Insel und die anderen Hotelprojekte seiner Unternehmensgruppe zeigen. Man hat viel vor, will auch gehobene Kundschaft auf die Insel bringen, die in der KuK-Zeit auch von Monarchen als Urlaubsziel entdeckt wurde. Überrascht sind wir, dass die Hotelgruppe auch den Flugplatz aufgekauft hat, um ihn von 900 m Piste zunächst auf 1260 m weiter auszubauen. Nur auf dem Luftweg kann man die Touristen schnell nach Lošinj bringen, die Anfahrt mit dem Auto und der Fähre ist doch etwas mühsam.

Gewinner Fotowettbewerb Thema „Menschen": Constantin Woelki

Am Sonntag heißt es Abschied nehmen, es geht zurück. Vorsorglich hatten die meisten Crews schon an den Vortagen getankt und ihre Gebühren bezahlt, damit es keine „technischen Staus" gibt. Im Minutentakt heben wir ab. Das Wetter ist nicht ganz ohne, die Sichtflugbedingungen zwischen der kroatischen Küste und Maribor in Slowenien sind schwierig bis marginal, viele Crews entscheiden sich deshalb dafür lieber noch einen Tag abzuwarten. Für uns ist der IFR-Flug bis nach Eggenfelden und dann weiter zurück nach Egelsbach recht simpel zu absolvieren, allerdings macht der Gegenwind uns etwas zu schaffen, die Groundspeed der tapferen C172 geht drastisch zurück, viele Autos auf den Autobahnen sind auch nicht langsamer als wir. Wir probieren bei dieser Gelegenheit eine neue „App" mit Namen „Xavion" aus, die wir auf der AOPA-USA Website kennengelernt und für 99,99 $ auf unserem iPad installiert haben: Sie erlaubt synthetische Sicht durch die Wolken in Flugrichtung und auch zur Seite, man sieht das Geländemodell der Erde (+/- 60° Breitengrad) mit über 90.000 Hindernissen und über 27.000 Flugplätzen. Nur ein Spielzeug? Nein, ein Sicherheitsgewinn, denn die App rechnet permanent nach, wie man aus der jeweiligen Position im Gleitflug ins Endteil des nächstgelegenen Flugplatzes kommt. Nicht nur in 2D, sondern auch in 3D, man muss nur den Boxen im Display folgen. Das Ganze funktioniert sogar auf dem Handy.

Auch alle anderen Besatzungen fliegen sicher wieder an ihre Heimatflugplätze zurück, das ist sowieso die Hauptsache. Sie wollen wissen, wohin es nächstes Jahr geht? Eine gute Frage, aber das wissen wir selbst noch nicht so genau.

Dr . Michael Erb

Anzeige

HKD | Business

Aviation Consulting, Engineering, Law
Beratung und Planung
beim Einsatz und Erwerb
eines Luftfahrzeugs;
Auswertung von Pre-Buy-Checks

Schaden- und Wertgutachten
an Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW
und Luftfrachttransporte;
Aircraft-Zustand, Beurteilung

materiellrechtliche Beratung
Schadenersatz und
versicherungsrechtliche Problemlösungen
aus der Nutzung eines Luftfahrzeugs;
Verhandeln und Gestalten luftrechtlicher Verträge
[z.B. Charter-, Kaufvertrag, Haltergemeinschaften]

Büro Ing. Horst Knoche, VDI
D 40474 Düsseldorf
Meineckestrasse 63
Telefon +49 [0]211 45 17 77
Telefax +49 [0]211 43 11 28
E-Mail: hkd.aviation.engineering.law@t-online.de

Mitglied im VdL und AK-Jur
Verband der Luftfahrtsachverständigen und
Arbeitskreis der Luftfahrtjuristen und Steuerberater

Thielert Aircraft Engines

Insolvenzverfahren endet nach fünf Jahren mit Übernahme durch Chinesen

Der chinesische Luftfahrtkonzern Avic übernimmt den insolventen Hersteller von Dieselflugmotoren Thielert Aircraft Engines.
Damit setzt die Avic International Holding ihre Einkaufstour in der General Aviation fort: In 2011 wurde der amerikanische Motorenproduzent Continental gekauft, kurz danach wurde auch der in Finanznöte geratene Flugzeughersteller Cirrus übernommen.
Die Thielert Aircraft Engines hat derzeit etwa 200 Mitarbeiter. Für sie endet mit der Übernahme eine lange Zeit der Unsicherheit. Dass von der Anmeldung einer Insolvenz bis zum Unternehmensverkauf an neue Investoren fünf Jahre vergehen ist ausgesprochen ungewöhnlich. Insolvenzverwalter Bruno Kübler erklärte gegenüber der FAZ, dass diese Zeit nur mit militärischen Aufträgen aus den USA überstanden wurde, die Dieselmotoren von Thielert haben z.B. Drohnen des US-Herstellers General Atomics angetrieben. Um die Übernahme durch einen chinesischen Konzern nicht zu gefährden, wurde seit Beginn dieses Jahres aber kein militärischer Auftrag mehr angenommen. Die Avic-Holding übernimmt auch nur die Produktion ziviler Produkte.
Die Insolvenz der Muttergesellschaft Thielert AG aus Hamburg beschäftigt weiterhin die Gerichte. Dem Ex-Vorstandsvorsitzenden Frank Thielert und zwei seiner leitenden Mitarbeiter wird Betrug und Urkundenfälschung vorgeworfen, so sollen sie die Bilanzen des Unternehmens frisiert und damit Anleger getäuscht haben. In einem strafrechtlichen Prozess wurde Thielert am 12. Juni noch im Gerichtssaal verhaftet. Die Untersuchungshaft wurde mit Fluchtgefahr begründet, denn Thielert droht eine mehrjährige Freiheitsstrafe, es besteht der Verdacht auf banden- und gewerbsmäßiges Vorgehen.
Auch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO stand für das Testieren fehlerhafter Abschlüsse der Thielert AG vor Gericht und wurde zur Zahlung von 40 Millionen Euro verurteilt. BDO hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Auch gegen die Commerzbank – der Rechtsnachfolgerin der Dresdner Bank als Konsortialbank beim Börsengang – wurde geklagt, die Ansprüche wurden jedoch als verjährt abgewiesen.
Es bleibt zu hoffen, dass der Investor Avic das Unternehmen mit seinen innovativen Produkten mit frischem Kapital ausstattet, dass die Entwicklung und Produktion neuer Motoren in Angriff genommen wird, und auch nicht zuletzt die Kunden der Motoren aus den ersten Jahren der Produktion weiterhin auf die volle Unterstützung ihres Hersteller zählen können.

Flugmotor Centurion 2.0

Foto: Centurion/ Technify Motors GmbH

LBA: Bearbeitung von Lizenzen dauert in diesem Sommer länger

Eine ganze Reihe von Mitgliedern hat sich bei uns gemeldet, dass ihre Anträge auf Lizenzverlängerung beim Luftfahrtbundesamt erst nach mehreren Wochen bearbeitet worden sind. Unsere Anfrage beim LBA ergab, dass es durch die Umstellung auf EASA-FCL tatsächlich einen Bearbeitungsstau gibt. Eine neue EDV, das neue Regelwerk und viele Anfragen von Piloten sind die Ursachen. Planen Sie deshalb noch bis zum Ende diesen Sommers mit Verzögerungen, reichen Sie Ihren Antrag frühzeitig ein und prüfen Sie ihn bitte selbst besonders sorgfältig, damit Rückfragen und Korrekturen die Bearbeitung nicht noch weiter verzögern.

Flugunfälle

Eine Analyse der Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt

Die von der BFU jährlich veröffentlichte Statistik erfasst Unfälle und schwere Störungen von zivilen Luftfahrzeugen in Deutschland sowie von in Deutschland zugelassenen zivilen Luftfahrzeugen im Ausland. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 245 Unfälle und 31 schwere Störungen von Flugzeugen, Hubschraubern, Motorseglern, Segelflugzeugen, Freiballonen und anderen Luftfahrzeugarten registriert. Damit ist die Gesamtzahl der Ereignisse in etwa auf der gleichen Höhe der Ereignisse wie im Vorjahr 2011.

Betrachtet man die Zahlen über die letzten 10 Jahre, also von 2003 bis 2012, so lässt sich, soweit es die Gesamtzahl der Unfälle und schweren Störungen betrifft, eine Abnahme der Ereignisse erkennen. Das ist umso bemerkenswerter, da im gleichen Zeitraum die Anzahl der registrierten Luftfahrzeuge (vor allem Reisemotorsegler) um einige Prozente zugenommen hat. Andererseits ist die Anzahl der bei Flugunfällen getöteten Personen weiterhin auf hohem Niveau.

Da die Unfallzahlen in keinem Bezug stehen zu der Anzahl der insgesamt durchgeführten Flüge sowie Starts und Landungen, lässt sich sehr schwer ableiten, ob pro Flug oder pro Flugkilometer die Anzahl der Unfälle bzw. die Anzahl der bei Unfällen verletzten und getöteten Personen zu oder abgenommen hat.

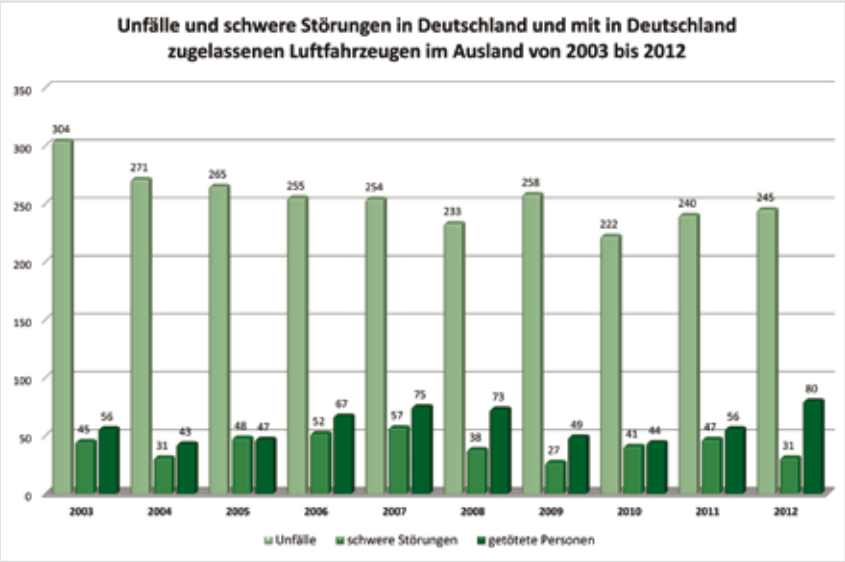
Unfälle mit Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt

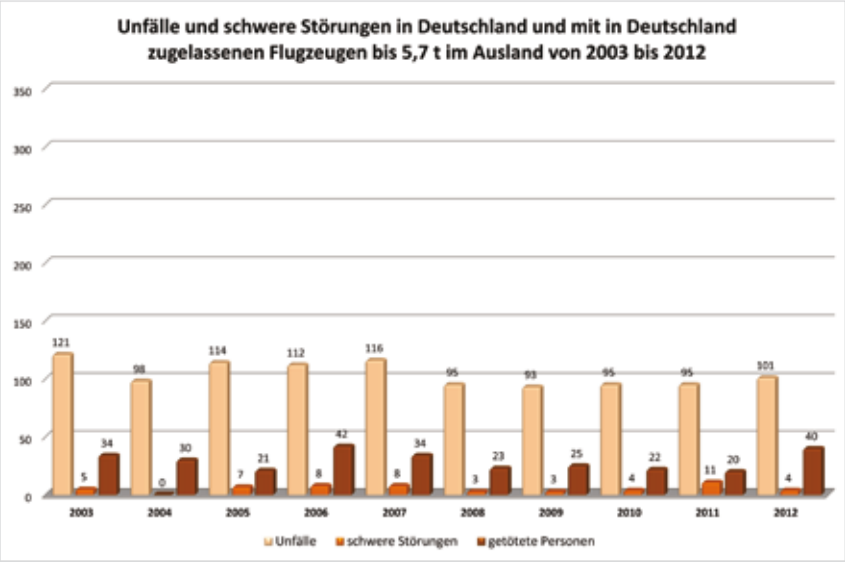
Zu den Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt werden motorgetriebene Flugzeuge bis zu einer Gesamtmasse von 5,7 t sowie Flugzeuge über 5,7 t, die privat oder geschäftlich genutzt werden, gezählt (z.B. Citation, Learjet, Gulfstream). Aufgrund der großen Anzahl von Flugzeugen bis 2 t (2012 waren in Deutschland 6.757 D-E-Flugzeuge registriert), verzeichnet diese Kategorie auch die größte Anzahl von Unfallereignissen und Unfällen mit tödlichem Ausgang. Im Jahr 2012 ereigneten sich in dieser Kategorie 95 Unfälle und 2 schwere Störungen mit insgesamt 38 Toten.

Über den Zeitraum der letzten 10 Jahre (2003 bis 2012) lässt sich anhand der Statistik eine leichte Abnahme der Unfallzahlen bei Flugzeugen bis 5,7 t bei etwa gleichbleibendem Flugzeugbestand erkennen. Die Anzahl der bei Flugunfällen getöteten Personen hat allerdings im Jahr 2012 durch mehrere besonders schwere Unfälle sprunghaft zugenommen. Geht man davon aus, dass aufgrund des zunehmenden Kostendrucks sehr wahrscheinlich die Anzahl der durchgeführten Flüge und insbesondere die Flugdauer abgenommen haben, so müsste man unter Umständen eine Zunahme der Unfälle pro Flug vermuten. Dies ist allerdings nur eine vage Annahme, denn Zahlen und Statistiken, die eine genaue Analyse möglich machen würden, liegen nicht vor.

Unfälle mit Hubschraubern

Die Anzahl der Unfälle und schweren Störungen in Deutschland und mit in Deutschland zugelassenen Hubschraubern im Ausland ist über die letzten 10 Jahre mit einigen Ausnahmen in etwa gleichgeblieben. Bemerkenswert ist das Jahr 2011, es gab bei den insgesamt 11 verzeichneten Unfällen weder Tote noch Schwerverletzte.





UNFALLSCHWERPUNKTE

Eine Unfallstatistik allein sagt nicht unbedingt viel aus über das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt. Und so ist auch eine konkrete Aussage über den Sicherheitsstandard in der Allgemeinen Luftfahrt anhand von Unfallzahlen und verletzten oder getöteten Personen nur annähernd möglich.
Obwohl dank der BFU alle Unfälle und Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen untersucht und in vielen Fällen detaillierte Untersuchungsberichte veröffentlicht werden, fehlt in Deutschland eine umfangreiche und grundlegende Analyse der Flugunfälle und der Unfallschwerpunkte. Nur wenn man die Ursachen kennt, ist es möglich, gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Die nachfolgende von AOPA-Germany durchgeführte Auswertung von 118 Unfällen und schweren Störungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt im Jahr 2012 bezieht sich auf motorgetriebene Flugzeuge bis 5,7 t sowie auf ausgewählte Fälle mit Flugzeugen über 5,7 t soweit diese der Kategorie der Allgemeinen Luftfahrt zugeordnet werden konnten. Die Auswertung basiert auf den im Internet von der BFU veröffentlichten Daten und Bulletins zu den einzelnen Ereignissen. Abschließende ausführliche Unfalluntersuchungsberichte, soweit überhaupt schon vorhanden, wurden nicht eingesehen. Die Auswertung der Unfälle und schweren Störungen und die Zuordnung zu bestimmten Flugphasen sind daher nur beschränkt aussagefähig.

Unfälle im Anflug

4 der 8 im Jahr 2012 gemeldeten Unfälle im Anflug geschahen aufgrund einer Triebwerksstörung bzw. aufgrund eines Triebwerksausfalls mit anschließender Notlandung. In allen Fällen wurde das Flugzeug schwer beschädigt, zum Glück aber keine Personen getötet oder schwer verletzt. Ein schwerer Unfall passierte im Endanflug zum Flugplatz Egelsbach. Eine Cessna Citation 750 berührte kurz vor der Piste Bäume und schlug auf den Boden auf. Die 5 Insassen wurden getötet.
Ein außergewöhnlicher Vorfall (Kategorie: schwere Störung) ereignete sich mit einer Cirrus SR 22 im IFR-Anflug zum Flughafen Düsseldorf. „Nach Angaben des Piloten befand sich das Flugzeug im Approach ILS 23L in einer Flughöhe zwischen 6.000 und 5.000 ft. Aufgrund einer pilotenseitigen Fehlbedienung des GNS 430 missglückte der Intercept des Localizers. Im Moment der Fehlbedienung rollte das Flugzeug nach rechts und erreichte eine große Querneigung. Gleichzeitig senkte sich die Flugzeugnase fast senkrecht nach unten. Die Sinkgeschwindigkeit war größer als 2000 ft/min, die angezeigte Fluggeschwindigkeit größer 200 kt. Aus dem Abfangmanöver ging das Flugzeug in einen steilen Steigflug über und es kam zu einem Strömungsabriss. In ca. 3.000 ft konnte der Pilot wieder Normalfluglage herstellen. Die anschließende Landung verlief ohne weitere Ereignisse." (Originaltext aus dem BFU-Bulletin)

Unfälle bei der Landung

Die meisten Unfälle passieren beim Landen. Unfallursachen sind unter anderem harte Landung, mehrmaliges Springen des Flugzeuges, Bodenberührung mit einer Tragfläche, nicht ausgefahrenes oder nicht verriegeltes Fahrwerk, Abkommen von der Piste, Überschießen des Pistenendes und Kollision mit dem Flugplatzzaun.
Zum Glück gehen Landeunfälle aufgrund der geringen Geschwindigkeit meist glimpflich aus. Das Flugzeug wird zwar oft schwer beschädigt, vor allem am Fahrwerk und am Propeller, aber Menschenleben sind kaum zu beklagen.

Unfälle beim Start

Unfälle beim Start passieren durch zu geringen Höhengewinn und Kollision mit Bäumen, durch eine unkontrollierte Fluglage unmittelbar nach dem Abheben, aber auch durch Triebwerksstörungen. Bei den insgesamt 16 gemeldeten Unfällen beim Start kamen 13 Personen ums Leben.

Unfälle beim Durchstarten

Beim Durchstarten kam es in einzelnen Fällen zu Bodenberührung mit einer Tragfläche, in anderen Fällen verlor der Pilot die Kontrolle über das Flugzeug. In einem Fall fiel das Triebwerk während des Durchstartens aus. Das Flugzeug überschlug sich.

Unfälle beim Rollen am Boden

Bei den im Jahr 2012 gemeldeten 11 Rollschäden waren 10 so heftig, dass sie als Unfall eingestuft wurden. Meist handelt es sich um Kollisionen mit am Boden abgestellten Fahrzeugen. In einem Fall erfolgte die Kollision mit einem geparkten Fahrzeug, während das Flugzeug von einem Einweiser eingewiesen wurde.

Notlandungen

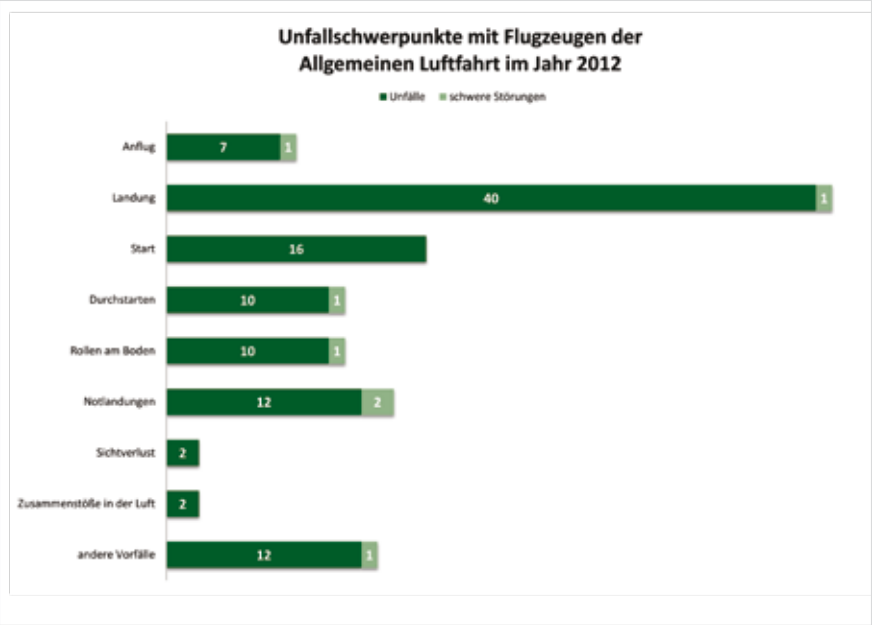
Grund für die Durchführung einer Notlandung war in allen Fällen eine Störung oder der Totalausfall des Triebwerks. In einem Fall erfolgte eine Notwasserung auf dem Meer. In den meisten Fällen ging die Notlandung für die Insassen glimpflich aus; bei den 14 registrierten Notlandungen kam eine Person ums Leben.
Zählt man zu den hier registrierten 14 Notlandungen noch die 4 Notlandungen im Anflug hinzu, so erfolgten im Jahr 2012 insgesamt 18 Notlandungen.

Unfälle durch Sichtverlust

In zwei Fällen wurde in den BFU-Unfallberichten Sichtverlust als Unfallursache angegeben. In einem Fall kehrte ein Pilot nach rapidem Sichtverlust zum Flugplatz zurück, geriet in der Platzrunde in eine Steilkurve und prallte auf den Boden. Dabei kamen 2 Personen ums Leben.
In einem anderen Fall flog ein einmotoriges Flugzeug in Instrumentenflugwetterbedingungen ein, geriet in einen Sinkflug und schlug auf dem Boden auf. Auch bei diesem Unfall wurden die 2 Insassen getötet.

Zusammenstöße in der Luft

Im Jahr 2012 stießen eine Piper PA 32 und eine Robin DR 400 bei Sichtflugwetterbedingungen im Norden von Frankfurt/Main in der Luft zusammen. Dabei wurden alle 8 Insassen beider Flugzeuge getötet. Ein weiterer Zusammenstoß geschah in Holland unter Beteiligung eines deutschen Flugzeuges. Hierbei wurden zwei Insassen getötet und zwei schwer verletzt.



Andere Vorfälle

Bei weiteren 12 Unfällen und einer schweren Störung, die nicht den oben angegebenen Kategorien zugordnet werden können, kamen insgesamt 13 Personen ums Leben. Unfälle passierten bei Flugveranstaltungen und beim Schleppen von Segelflugzeugen; in zwei Fällen kam es zu Vogelschlag. Ein Vorfall ereignete sich mit einer Beech C90GTi. „Beim Abflug wurde vergessen, die Schleppstange vom Bugfahrwerk zu entfernen. Start und Landung verliefen ohne Probleme. Beim Rollen nach der Landung stieß die am Bugfahrwerk hängende Schleppstange gegen eine Unterflurlampe des Rollweges. Das Bugfahrwerk klappte ein und die Propeller kollidierten mit dem Boden." (Originaltext aus dem BFU-Bulletin)

Unfälle mit Hubschraubern

Eine Auswertung der sich im Jahr 2012 ereigneten Unfälle und schweren Störungen mit Hubschraubern und die Zuordnung nach den verschiedenen Flugphasen ist kaum möglich und sinnvoll. Die (zum Glück) wenigen Hubschrauberunfälle lassen eine aussagekräftige Bewertung kaum zu. Hier müssten die Unfälle über eine größere Zeitperiode ausgewertet werden. Mehrere Hubschrauberunfälle im Jahr 2012 geschahen durch Kollision mit Freileitungen. In einigen Fällen führten eine harte Landungen zu Unfällen.

FAZIT

Die von AOPA-Germany vorgenommene Auswertung der Unfälle und schweren Störungen in der Allgemeinen Luftfahrt wurde lediglich anhand von den von der BFU veröffentlichten Daten durchgeführt. Sie bezieht sich nur auf das Jahr 2012.

Die nachfolgenden Schlussfolgerungen sind daher nur eingeschränkt (für das Jahr 2012) gültig und lassen kaum eine Verallgemeinerung zu. Um grundlegende und valide Aussagen zu erhalten, müsste eine Analyse über einen sehr viel größeren Zeitraum durchgeführt werden. Dabei müssten viele weitere Faktoren, wie Flugzeugtyp, Flugerfahrung, Wettersituation usw. berücksichtigt werden. Soweit es das Jahr 2012 anbelangt lag der Unfallschwerpunkt eindeutig im Flugplatzbereich bzw. in unmittelbarer Umgebung. Rund 75 % der Unfälle und schweren Störungen passierten im Anflug, beim Landen, Durchstarten, im Anfangssteigflug und beim Rollen auf dem Flugplatz. Die überwiegende Anzahl der Unfälle ereignete sich beim Landen. Da sich in dieser Phase das Flugzeug schon am Boden mit geringer Geschwindigkeit befindet, gehen die Unfälle meist mit Schäden am Flugzeug ab; Schwerverletzte oder gar Tote sind selten zu beklagen. Anders beim Start. Eine Kollision mit einem Baum, ein Absturz aus einer unkontrollierten Fluglage oder ein Triebwerksausfall unmittelbar nach dem Start enden oftmals tödlich.

Bei den 118 ausgewerteten Unfällen und schweren Störungen kam es in 22 Fällen zu Störungen oder zum Ausfall des Triebwerks. Ob die Ursachen technisches Versagen, eine falsche Bedienung des Triebwerks oder gar Treibstoffmangel waren, müssen genauere Untersuchungen ergeben.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass Notlandungen, soweit sie nicht aufgrund einer Triebwerksstörung unmittelbar nach dem Start durchgeführt werden mussten, in beinahe allen Fällen keine tödlichen Verletzungen für die Insassen nach sich zogen. Offenbar sind viele Piloten in der Lage, bei Triebwerksausfall das Flugzeug noch kontrolliert im Gelände zu landen.

Laut BFU gab es im Jahr 2012 zwei Unfälle, bei denen Sichtverlust Grund für den Absturz war. Diese sehr geringe Zahl ist erstaunlich, da immer wieder behauptet wird, dass VFR-Piloten das Wettergeschehen ignorieren, in Schlechtwettergebiete einfliegen und dabei Unfälle verursachen.

Die meisten Todesopfer bei einem Flugunfall in Deutschland forderte der Zusammenstoß zweier einmotoriger Flugzeuge im Dezember 2012. Leider sind diese sogenannten Midaircollisions in Deutschland und Europa keine Einzelfälle. Sie bedürfen daher einer besonderen Analyse und geeigneter Maßnahmen, um diese meist immer tödlich ausgehenden Unfälle zu verhindern.

Jürgen Mies

Slowenien, Kroatien, Griechenland, Albanien in 6 Tagen

Es ist Mai, und wie jedes Jahr fliegen wir, Rainer und ich, für eine Woche ins europäische Ausland. Diesmal wollen wir zu den griechischen Inseln in der Ägäis und auf dem Rückflug nach Tirana. Unser Flugzeug: DEDUM, eine Piper Archer.

Portoroz

Montag, 13. Mai. Eine Regenfront zieht von Westen rein. Wir müssen uns beeilen. Zum Glück sind wir seit beinahe zwei Jahrzehnten ein eingespieltes Team. Unsere Sachen sind im Flugzeug schnell verstaut, die Flugplanung steht. Bei leichtem Regen starten wir um 9 Uhr von unserem Heimatflugplatz Aschaffenburg in Richtung Südosten, wo das Wetter noch viel besser ist. Nach 1:40 Stunden sind wir am Flugplatz Eggenfelden, tanken und geben einen Flugplan nach Portoroz in Slowenien auf, unser erstes Tagesziel. Das Wetter lässt keine direkte Überquerung der Alpen zu, und so fliegen wir erst mal Richtung Osten, entlang der nördlichen Alpenkante, an Linz vorbei Richtung Wien, immer Ausschau haltend, wann die Bergspitzen frei von Wolken werden. Nach Passieren des Luftraums D von Linz ist es schließlich so weit. Wir drehen nach Süden ab, steigen auf 10.500 ft, fliegen in Richtung Klagenfurt und können von dort direkt auf Portoroz zusteuern.

Im Anflug auf den Flugplatz sehen wir den malerischen Ort Piran, direkt in Verlängerung der Stadt Portoroz an einer Landzunge gelegen. Dort finden wir unser Hotel für die erste Übernachtung, genießen in der warmen Nachmittagssonne ein slowenisches Bier und gehen in Gedanken unsere Flugetappen für die nächsten Tage durch.

Dubrovnik ist auf jeden Fall einen Besuch wert

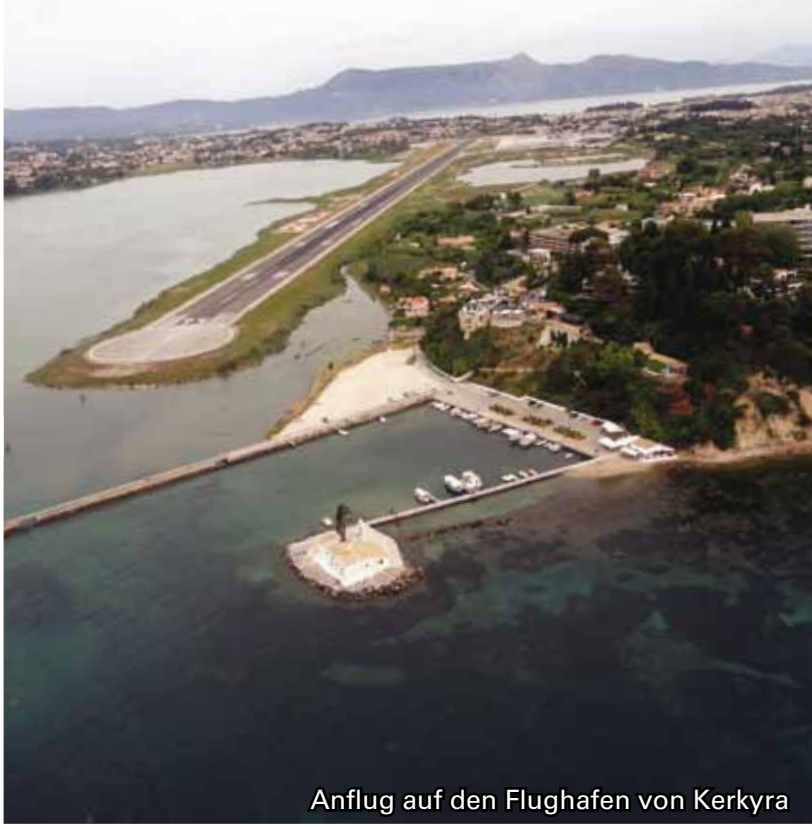
Dienstag, 14. Mai. Heute müssen wir die Genehmigung für die geplante Landung in Tirana am Freitag beantragen. Laut AIP Albania ist die Erlaubnis spätestens drei Tage vorher beim Verkehrsministerium einzuholen. Gestern Abend hatten wir den Antrag mit genau festgelegten Angaben auf unserem Laptop geschrieben. Nun müssen wir einen Drucker und ein Faxgerät finden. Am Flugplatz Portoroz ist das alles kein Problem. Wir ziehen das Schreiben auf einen USB-Stick, und die nette Dame im Betriebsbüro druckt uns das Schreiben aus. Mehrmals versucht sie, dass Schreiben zu faxen, aber jedes Mal ohne Erfolg. Ich rufe in Albanien an. Leider ist dort das Faxgerät kaputt. Ich erhalte drei E-Mail-Adressen, vom Ministerium, vom AIS und von der Slotvergabestelle. Die freundliche Dame schickt schließlich den Antrag an die genannten Stellen. Wir sind begeistert über diesen (kostenlosen) Service.

Von Portoroz aus starten wir gegen Mittag in Richtung der kroatischen Insel Brac. Der Flug geht entlang der Küste über Wasser auf festgelegten VFR-Routen. Wir passieren die Städte Zadar und Split, sehen unter uns viele kleine und große Inseln, zum Teil mit „eigenwilligen" Bergformationen, und landen um 13:30 Uhr auf dem Flugplatz von Brac. Leider macht der Flugplatz schon um 16 Uhr zu, so dass wir für den Besuch der kleinen Küstenstadt Bol nur wenig Zeit ha-

Fotos: J. Mies, R. Biebrach

Entlang der kroatischen Küste

Rabatt für AOPA-Mitglieder in Kerkyra


Anflug auf den Flughafen von Kerkyra

ben. Aber es reicht für ein Mittagessen und einen kurzen Stadtbummel. Auf unserem Smartphone erreicht uns die Genehmigung Nr. 191 für die Landung in Tirana am Freitag. Das ging schnell.

Bei wolkenlosem Himmel und angenehmen Sommertemperaturen starten wir kurz vor 16 Uhr in Brac. Laut Brac Tower sollen wir auf 1.500 ft gehen. Ich bestätige mit „Climbing altitude 1.500 ft". Rainer macht mich auf meinen Fehler aufmerksam. Der Flugplatz Brac liegt 1.776 ft hoch und wir sollen in Richtung Meer auf 1.500 ft sinken, also „Descending altitude 1.500 ft". Darauf muss man erst mal kommen, dass man nach dem Abflug sinken soll.

Nach knapp einer Stunde kommt erst die Stadt und dann der Flughafen Dubrovnik in Sicht. Alles läuft wie am Schnürchen, in der Luft wie auch am Boden. Kaum an der Parkposition angekommen, ist auch schon der Handling Agent da, die Bremsklötze vor dem Bugrad, der Tanktermin für morgen abgesprochen und schon stehen wir vor dem Flughafenterminal und besteigen den Bus zur Stadt.

In der Altstadt von Dubrovnik finden wir im Nu ein Appartment für die Nacht (Hotels gibt es nur außerhalb der Stadtmauern). Die Stadt ist pittoresk, voll mit alten Gemäuern, aber auch mit vielen steilen Stufen, die man auf und ab gehen muss, will man die Stadt erschließen. Dubrovnik sollte man auf jeden Fall gesehen haben.

Das junge Thessaloniki

Mittwoch, 15. Mai. Zurück am Flughafen von Dubrovnik. Hier merkt man gleich, dass man trotz des durchaus intensiven Airlinertraffics auch als Privatpilot willkommen ist. Service wird hier großgeschrieben.

Heute wird uns unsere Route bis nach Thessaloniki führen. Dazu müssen wir allerdings in Kerkyra auf der griechischen Insel Korfu zwischenlanden, um nochmals zu tanken. Weder in Thessaloniki noch auf den (meisten) griechischen Inseln gibt es AVGAS. Der Kraftstoff muss also im Fall der Fälle bis in die Ägäis und zurück bis nach Korfu reichen. Der Flug führt von Dubrovnik durch die Podgorica TMA von Montenegro und in FL 105 durch den albanischen Luftraum bis nach Kerkyra. Es ist Mittag und auf dem Flughafen ist nichts los. Wir sind der einzige Flieger. Trotzdem werden wir in die „letzte" Ecke des Flughafens gelotst, um Platz für andere Flugzeuge zu lassen. Der Handling Agent der Firma Swissport ist schnell zur Stelle und auch der Tankwagen. Später stellen wir erfreut fest, das Swissport eine Partnerschaft mit AOPA hat und wir daher anstelle von 48 EUR nur 24 EUR Handling Fees zu bezahlen haben. Die Landegebühr beträgt sage und schreibe nur 1,63 EUR. So wenig haben wir noch nie bezahlt.

Wir wollen weiter nach Thessaloniki. VFR-Streckenkarten für Griechenland gibt es nicht. Der Flug muss auf veröffentlichten IFR-Strecken stattfinden. Gut das wir alle erforderlichen IFR-Karten (und für alle Fälle eine Landkarte von Griechenland) dabei haben. Es geht auf der Route G12 über Ioannina VOR entlang des noch schneebedeckten Olymps nach LOPOS, 19 NM vor Thessaloniki.

Am Flughafen von Thessaloniki wartet schon der Handling Agent von Swissport auf uns. Swissport Kerkyra hatte das für uns koordiniert. Wir erfahren, dass morgen von 12 bis 16 Uhr die Fluglotsen an den griechischen Flughäfen streiken werden. Wie kommen wir da auf die Inseln?

Für nur 80 Cent fahren wir mit dem Bus die 40 Minuten in das Zentrum von Thessaloniki. Das uns empfohlene Hotel ist schnell gefunden. Es ist Mittwochnachmittag, ein ganz normaler Werktag. Aber die vielen Cafes und Bars entlang der Wasserfront sind vollbesetzt mit jungen Leuten. Ein schöner Anblick. Zum Abend finden wir ein gutes Restaurant, nur besetzt mit Einheimischen. Wir genießen die Stimmung und sind mit uns und der Welt zufrieden.

Vom afrikanischen Sand verschmutzte Scheiben

Modernes Terminal in Tirana

Zurück nach Korfu

Donnerstag, 16. Mai. Um 9 Uhr am Flughafen Thessaloniki. Wie kommen wir nun auf die ägäischen Inseln Limnos, Skiros und Skiathos? Die Flugplätze dort sind kontrolliert und um 12 Uhr beginnt der Streik. Wir entscheiden uns für den Rückflug nach Korfu, damit wir morgen pünktlich nach Tirana fliegen können. Wir zahlen die Landegebühren, wieder 1,63 EUR, geben den Flugplan im Tower auf und merken, wie uns die Zeit davonläuft. Am Rollhalt der Piste 34 müssen wir „ewig" warten, machen den Tower zweimal darauf aufmerksam, dass wir losmüssen, da um 12 Uhr der Streik beginnt. Schließlich können wir starten, haben zum Glück kaum Gegenwind und landen in Kerkyra auf Korfu wenige Minuten vor 12 Uhr.

Kerkyra, die größte Stadt auf Korfu, ist voll auf Tourismus eingestellt. Es gibt gute Restaurants und Cafes mit nicht überzogenen Preisen. Für einen kurze Atempause auf unserem Flug genau der richtige Ort.

Zum ersten Mal Landung in Tirana

Freitag, 17. Mai. Über Nacht hat es auf Korfu geregnet. Mit dem Regen kam Sand vom Himmel, der von Afrika aus bis nach Griechenland geweht wurde. Die Autos vor unserem Hotel sind mit einer geschlossenen Sandschicht bedeckt. Wir sind gespannt, ob unser Flugzeug auch was abbekommen hat.

Wir sind schon früh am Flughafen, der nur wenige Autominuten von Kerkyra entfernt liegt. Die Ankunft in Tirana hatten wir für 15 Uhr geplant. Aber wir könnten schon um 11 Uhr da sein. Ich rufe bei Tirana Operations an, ob wir früher kommen dürfen. Ja, das sei kein Problem. Also, Landegebühr und Handling bezahlen, zum Tower raufgehen, den Flugplan abstimmen, dann zum Fernmeldebüro und den Flugplan aufgeben.

Die Karten für Albanien und Tirana haben wir alle dabei. Wir hatten sie uns schon zuvor aus der European AIS Database (EAD) ausgedruckt (www.ead.eurocontrol.int, vorherige Registrierung erforderlich). VFR-Karten gibt es nicht für Albanien. Es muss anhand der IFR-Strecken- und Anflugkarten geflogen werden. Als Ausflugspunkt für die griechische FIR wählen wir PITAS. Von dort geht es direkt nach MAGGI, ein Punkt 21 NM südwestlich von Tirana gelegen.

Unser Flugzeug ist vom afrikanischen Sand nicht verschont worden und sieht wirklich dreckig aus. Zum Glück haben wir einen Eimer und einen Schwamm dabei. Wasser gibt es bei der Flughafenfeuerwehr.

Um 9:40 Uhr heben wir von der Piste 17 in Kerkyra ab, und bereits 20 Minuten später sind wir in Kontakt mit Tirana Approach. Wir werden professionell und in einwandfreiem Englisch bedient, erhalten später Radarvektors zum Final, setzen nach nur einer Stunde Flugzeit auf der Piste 36 von Tirana International Airport auf und werden vom Follow Me zu unserer Parkposition im Norden geführt. Der Follow Me Fahrer kann zwar kein Deutsch oder Englisch, aber seine erste Frage an uns ist „Borussia Dortmund? Bayern München?" Diplomatisch antwortet Rainer „Bayern München" und ich „Borussia Dortmund". Die Passabfertigung ist schnell gemacht. Nun stehen wir in dem sehr modernen Flughafenterminal, das von einem deutschen Unternehmen gebaut wurde, und holen uns aus einem Geldautomaten albanisches Geld. Zum ersten Mal in unserem Leben halten wir albanische Leke in unseren Händen.

Bei der Hotelvermittlung am Flughafen erhalten wir den Namen eines 3-Sterne Hotels im Zentrum, und schon sitzen wir im Taxi dorthin. Das Hotel liegt wirklich zentral, direkt am Sheshi Skenderbej, dem großen Platz in der Mitte der Stadt, unweit von dem riesigen Komplex des Hotels Tirana International. Es ist Mittagszeit, die Stadt ist voll von Menschen und auf den breiten Straßen tobt der Verkehr, überwiegend Autos der Marken Mercedes und VW.

Beten vor der Moschee in Tirana

Flaggengruß vor dem Flughafen Tirana

Abflug vom Flughafen Tirana

Wir machen uns gleich auf zu einer ausgiebigen Stadtbesichtigung. Von der nahegelegenen Moschee aus hat soeben der Muezzin zum Gebet gerufen. Vor und neben der Moschee liegen auf dem Bürgersteig bunte Teppiche aus, auf denen Männer ihr Gebet öffentlich verrichten. Wir sehen schöne große Parks, einige Prachtbauten, aber auch viele heruntergekommene Ecken, überall freundliche Menschen, und schließlich landen wir zum Abend hin im vollbesetzten Svejk Biergarten und genießen das gute Essen und das selbstgebraute Bier bei angenehmen 22°C.

Auf den Weg nach Maribor, Kulturhauptstadt 2012

Samstag, 18. Mai. Zurück am Flughafen von Tirana. Bei der Auskunft weiß man schon Bescheid und holt uns ab, führt uns durch die Kontrollen hin zum Betriebsbüro, um die Gebühren zu bezahlen. Im albanischen Luftfahrthandbuch hatten wir uns schon die einzelnen Gebührensätze angeschaut. Jetzt sind wir aber doch überrascht, was da alles zusammenkommt: 35 EUR Landing Charges, 50 EUR Ground Handling Charges, 12 EUR Parking Charges, 25 EUR Communication Fee, 15 EUR Briefing Fee, 50 EUR Navigation Fee, insgesamt 187 EUR. Das ist ein stolzer Preis.

Auf dem Weg nach Maribor, unserem heutigen Tagesziel, wollen wir kurz der Stadt Split einen Besuch abstatten. Bei AIS Tirana geben wir einen Flugplan auf und erhalten auch die NOTAM für Split. Das Wetter für die Strecke ist perfekt. Eine halbe Stunde später sitzen wir im Flugzeug, lassen den Motor an und nehmen Kontakt mit Tirana Tower auf. Von dort hören wir, dass unser Flugplan nicht akzeptiert worden ist, da der Flughafen Split nicht über ausreichend Parkmöglichkeiten verfügt. Es gäbe ein NOTAM wonach man sich 24 Stunden vorher anmelden muss. Dieses NOTAM hatten wir nicht gesehen. Also, zurück zu AIS und neu planen. Wir entscheiden uns für einen kurzen Tankstopp in Dubrovnik. Zur Sicherheit rufe ich dort an. Man ist über meinen Anruf erstaunt. Natürlich sei man herzlich willkommen und tanken könne man auch.
Bei beinahe wolkenlosem Himmel und besten Sichten fliegen wir mit einem kurzen Stopp in Dubrovnik entlang der festgelegten VFR-Routen ADRIA 1 und VELEB 2 direkt zum Flugplatz Maribor, südlich von Graz gelegen. Kaum ist der Motor ausgemacht, steht schon eine freundliche Dame am Flugzeug und fragt nach, ob sie uns ein Hotel und ein Taxi besorgen kann. Es ist Wochenende und die meisten Hotels sind ausgebucht, aber schließlich findet sie noch ein Hotel für uns und kann dabei noch einen „Pilotenrabatt" rausholen. Das ist Service.
Maribor, am Fluss Drau gelegen, war 2012 die europäische Kulturhauptstadt. Leider ist an manchen Stellen von diesem Glanz nicht mehr viel zu sehen. Aber wir finden ein gutes Restaurant und feiern unseren letzten Tag im Ausland.

Über Vilshofen zurück nach Hause

Sonntag, 19. Mai. Das Wetter ist perfekt für den Heimflug. Unwetter sind erst für den späten Abend vorhergesagt. Von Maribor aus steigen wir auf FL 125 und überqueren die Alpen mit direktem Kurs zum Flugplatz Vilshofen. Wien Information koordiniert den Durchflug durch den Luftraum D von Linz und so können wir im gemütlichen Sinkflug direkt Vilshofen ansteuern.
Es ist Pfingstsonntag, Mittagszeit, und das Restaurant am Flugplatz Vilshofen ist bis auf den letzten Tisch besetzt. Aber wir können uns noch zu einem Paar an den Tisch setzen, Schweinebraten mit Knödel essen und dabei dem Flugbetrieb zuschauen.
Um 14:30 Uhr landen wir wieder in Aschaffenburg, glücklich und zufrieden, nach 21 Flugstunden und einer Menge neuer Flugerfahrungen.

Jürgen Mies

Termine 2013

August

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

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

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

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

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

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

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

31.08. - 01.09.2013
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

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

06. - 08.09.2013
AOPA AUSTRIA Fly In
Österr.-Ungar. Schlosshotel Tour
Info: www.aopa.at

06. - 08.09.2013
5th Fly-in
in Texel, Niederlande (EHTX)
Info: www.flyin.nl

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

07. - 08.09.2013
8. AIR EXPO ZELL
Zell am See, Österreich (LOWZ)
Info: www.air-expo.at

07. - 08.09.2013
Flugplatzfest
in Bad Waldsee-Reute
Info: www.pcu-bw.com

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

14. - 15.09.2013
Airshow und Tag der offenen Tür
in Leverkusen (EDKL)
Info: www.edkl.de

14. - 15.09.2013
Flugtage der Vereine
am City Airport Mannheim (EDFM)
Info: www.flugtage-mannheim.de

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

Oktober

09. - 10.10.2013
AXALP
Ebenfluh, Schweiz
Info: www.armee.ch/axalp

10. - 12.10.2013
AOPA Aviation Summit
Fort Worth, Texas, USA
Info: www.aopa.org

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

25. - 26.10.2013
AOPA-Sea-Survival-Lehrgang
in Elsfleth
Info: www.aopa.de

November

09. - 10.11.2013
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

23.11.2013
AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger
Sibylle Glässing-Deiss

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2013
http://mediadaten.aopa.de
2. Quartal 2013 IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

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

SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
Hrs.aopa.de

HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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

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

HRS
Das Hotelportal