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

AOPA LETTER

Ausgabe 05/2012 | Oktober - November 2012 | Heftpreis 2,80 Euro

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

5/2012
Oktober/November

Private Twin-Turboprops in Bedrängnis:

Neue EASA-Vorschriften für komplexe Luftfahrzeuge

AOPA SAFETY LETTER: Luftraumverletzungen

Stärker vertreten!

Immer noch keine Entscheidung zur ZÜP

JAR-FCL geht, EASA-FCL kommt

Fliegerisch fit!

AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Egelsbach

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Schönhagen

Besser informiert!

Änderungen im ICAO-Flugplanformblatt

Online-Petition für den Flughafen Helsinki-Malmi

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 24. – Sa. 27. April 2013

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

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

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Das etwas andere Weltbild der NRW-Luftfahrtverwaltung

Wenn man sich die Meldungen aus Nordrhein-Westfalen aus den letzten Wochen anhört, dann fragt man sich schon, wessen Weltbild total schiefhängt. Entweder das eigene, oder das der NRW-Luftfahrtverwaltung?

Worum geht es: Eine ganze Reihe von Piloten soll ein Bußgeld wegen Abweichens von der Platzrunde zahlen, und zwar in Höhe von knapp über 500 €. Es wurde von den angezeigten Piloten nicht zu tief geflogen, nicht außerhalb der Öffnungszeiten eines Flugplatzes gestartet oder gelandet, auch wurde niemand gefährdet. Es wurde lediglich in Platzrundenhöhe und im leistungsreduzierten Geradeausflug ein Zeitgenosse überflogen, dem es aus irgendwelchen Gründen nicht passt, für ca. 20 Sekunden ein Flugzeug mit maximal vielleicht 70dB(A) zu hören. Das ist ein Lärmwert, den auch ein PKW innerorts leicht erzeugt und der von jedem Rasenmäher dramatisch überboten wird.

Schlimm ist, dass jemand, der nicht unmittelbar unter der veröffentlichten Platzrunde lebt, offenbar in NRW gegenüber den Behörden erfolgreich einen Anspruch ableiten kann, überhaupt nicht mehr überflogen werden zu dürfen. Ab 150 m Abweichung von der Platzrunde zeigt die Behörde neuerdings Piloten an und verteilt saftige Bußgelder. Diese 150 m Abweichung sind nirgendwo festgelegt, die Behörde entscheidet hier völlig willkürlich und ohne zu verstehen, was navigatorisch möglich ist, denn selbst hochautomatisierten Airlinern die unter IFR fliegen wird eine größere Abweichung von ihren Flugrouten zugestanden.

Und im Rechtsstaat Deutschland galt bisher noch immer das Gebot der Verhältnismäßigkeit. Um die Relationen mit anderen Ordnungswidrigkeiten aufzuzeigen:

1. Das Verwarnungsgeld für das Abfeuern von Pyrotechnik der Klasse II in unmittelbarer Nähe von Kirchen, Krankenhäusern, Kinder- und Altenheimen beträgt in Berlin 35 €, gemäß dem offiziellen Verwarnungsgeldkatalog der bezirklichen Ordnungsämter der Stadt Berlin. Es kann aber auch teurer werden, wenn das Ordnungsamt ein förmliches Bußgeldverfahren einleitet, es kann aber auch komplett auf eine Verfolgung verzichten. Zur Pyrotechnik Klasse II gehören z.B. Feuerwerksbatterien mit 25 Schuss, die Lärmpegel bis 120 dB(A) erzeugen.
2. Das Bußgeld für eine Ruhestörung gemäß §117 Ordnungswidrigkeitengesetz, wenn etwa in einem Mehrfamilienhaus bis 3 Uhr morgens mit lauter Musik gefeiert wird, so dass die Nachbarn nicht schlafen können, beträgt üblicherweise etwa 100 €.
3. Das Bußgeld für das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit mit einem PKW in geschlossenen Ortschaften um 61-70 km/h (also innerorts wird mit Tempo 111-120 km/h gerast) beträgt 480 € gemäß dem offiziellen Bußgeldkatalog des Bundesverkehrsministeriums. In solch einem Fall werden Passanten nicht nur hohem und unnötigem Lärm ausgesetzt, sondern angesichts der hohen Geschwindigkeit auch massiv gefährdet.
4. Bußgeld für 150 m Abweichen von der Platzrunde mit dem Flugzeug in NRW: 500 €

Wieso wird das harmlose Abweichen von einer Platzrunde geahndet wie das lebensgefährliche Rasen mit dem PKW in einer Ortschaft? Warum kann man Altenheime und Krankenhäuser mit Geböller für nur 35 € belästigen, wohingegen das Überfliegen eines Hauses in Flugplatznähe eine 15-fach höhere Strafe nach sich zieht?

Diese Behördenwillkür werden wir nicht akzeptieren, das Thema muss juristisch und politisch geklärt werden. Betroffene bitten wir, sich mit uns in Verbindung zu setzen, wir möchten Ihnen gerne Unterstützung geben.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Tag der AOPA-Vereine am 24. November 2012	5
AOPA-Hauptversammlung wählt neuen Vorstand	5
Thema Versicherung: AOPA-Mitglieder erhalten ein LeistungsPLUS	6
Mitglieder werben Mitglieder	7

Stärker vertreten!

4. European General Aviation Conference in Schönhagen	8
Immer noch keine Entscheidung des BVerfG gegen die ZÜP	9
Neue EASA-Vorschriften für komplexe Luftfahrzeuge	10
EASA und die neuen SIDs für Cessna Singles	11
JAR-FCL geht, EASA-FCL kommt	12
EASA-Verwaltungsrat unterstützt Pläne für eine neue GA-Strategie	13
Bayern will den Rauswurf der Allgemeinen Luftfahrt aus der Region München besiegeln	13

Fliegerisch fit!

EGAST – Die europäische Initiative für eine Sicherheitsstrategie der AL	14
In eigener Sache – AOPA Safety Letter	14
AOPA Safety Letter: Luftraumverletzungen	***15***
34. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden	23
Fotowettbewerb AOPA-Fly-Out nach Visby	24
AOPA-Refresher „FliteDeck“ – GNS 430/530“ in Egelsbach am 10.11.2012	24
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 17.11.2012	25
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Schönhagen am 01. und 02.12.2012	25
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 08.12.2012	26
AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ in Königsbrück am 04. und 05.03.2013	26
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	27

Besser informiert!

ICAO FPL 2012 – Änderungen im ICAO-Flugplanformblatt	28
Bollinger Aviation ist Deutschland-Vertriebspartner für Robin New Aircraft	29
Luftkaskoschäden: Ein klares Plus für Vereinsmitglieder	30
Online-Petition für den Erhalt des Flughafens Helsinki-Malmi	31

Rubriken

Editorial	3
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: AOPA-Germany (Beechcraft King Air B200)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Oktober und November 2012
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft
Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Rolf Herpens
Dr. Klaus Unrau
Dr. Eberhard Braun
Michael Fuchs
Gertraud Budäus
Winfried Blatz
Siegfried Czarnetzki

25-jährige Mitgliedschaft
Dr. Klaus Heyser
Klaus Frost
Arwed H. Exner
Reiner Sauter
Hans-Winfried Hildebrand
Thomas Oberle
Prof. Dr. H.-Christian Brauweiler
Dr. Uwe J. Lebens
Franc Gerhardt
Thomas A. Struwe
Werner Schaaf

Tag der AOPA-Vereine am 24. November 2012

Einmal im Jahr treffen sich die Mitgliedsvereine der AOPA-Germany zum „Tag der AOPA-Vereine". Es werden Themen der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert, die speziell für Vereine interessant und relevant sind.

Zum 6. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

Wo: Flugplatz Egelsbach
Wann: Samstag, den 24.11.2012
Zeit: 10-17 Uhr

Geplante Themen sind u.a.:

- Neues zu EASA: Welche Auswirkungen haben die bevorstehenden Änderungen für Vereine?
- Recht und Organisation für Vorstände in einem Luftsportverein
- Best Practice: Organisation eines Flugvereins am Beispiel des Aero Club Lützellinden e.V.
- Best Practice : Outsourcing einer Vereinsflugschule
- Best Practice: Der Versuch einer Demokratie im Verein

Ihr Verein ist AOPA-Mitglied und Sie haben Interesse an einer Teilnahme?
Dann melden Sie sich per eMail an **info@aopa.de** mit Nennung der teilnehmenden Personen an. Anmeldeschluss ist der **30.10.2012**. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

AOPA-Hauptversammlung wählt neuen Vorstand

Die Jahreshauptversammlung am 29. Juli in Eggenfelden hat turnusgemäß nach drei Jahren einen neuen Vorstand gewählt. Zur Wiederwahl stellten sich das Präsidium mit dem Präsidenten Prof. Elmar Giemulla und den Vizepräsidenten Sibylle Glässing-Deiss, Thomas Neuland und Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, sowie der Schatzmeister Constantin Woelki und der Beisitzer Jo Konrad. Als Nachfolger für die ausgeschiedenen Beisitzer Gabriele Mair, Oliver Will und Prof. Gustav Real stellten sich Clemens Bollinger, Sundus Rifaat und Ralf Valerius zur Wahl.
Alle neuen Kandidaten wurden von der Hauptversammlung ohne Gegenstimmen gewählt. Im Rahmen des Tätigkeitsberichts und von gestellten Anträgen wurde vor allem über die Ziele der AOPA im Bereich Öffentlichkeitsarbeit diskutiert.
Wolfgang Hirsch, Vorsitzender des AOPA-Arbeitskreises „Fliegenden Juristen und Steuerberater", wurde für sein langjähriges, großes Engagement mit dem „Prix Orange" ausgezeichnet, den die AOPA-Germany für besondere Verdienste in der AL verleiht.

Anzeige

Biete 50% Anteil an Cessna Caravan 208

Ideales, leistungsstarkes, sicheres Turbinen All-round-Familien Flugzeug, BJ 2010, TT 240h, 8 Excecutive Leder Sitze, Garmin G1000 Glascockpit mit Jeppesen Chart View,Traffic, TAWS, Stormscope, Wetter-Radar, Dual Mode S Transponder, Höhenradar, Camera-Window, TKS De-Ice, Air-Conditioning, Erhöhte Zuladung auf 8360 lb, Bush Wheels und weitere nützliche Extras.
Stationiert im Raum Zürich oder Bodensee. Neupreis USD 2.5 MIO.

Solvente Interessenten bitte melden:
eMail: martin@wiedmann.ch
Telefon +41 79 400 9774

Thema Versicherung: AOPA-Mitglieder erhalten ein LeistungsPLUS

Hand auf's Herz: Das Thema Versicherung ist bei den Luftfahrzeugeignern bestenfalls von zweitrangiger Bedeutung. Im Vordergrund steht das Fliegen, das Versichern ist mehr oder weniger eine notwendige Pflichtaufgabe.
Dennoch lohnt es sich, sich von Zeit zu Zeit einen Überblick zu verschaffen, ob der bestehende Versicherungsschutz noch bedarfs- bzw. zeitgerecht ist.
Kurz zur Erinnerung: Mit der Halterhaftpflichtversicherung bzw. Frachtführerhaftungsversicherung sind Sie vor Ansprüchen geschützt, die gegen Sie „von Dritten" gestellt werden.
Als Halter werden Sie von Geschädigten in Anspruch genommen, denen Sie außerhalb Ihres Luftfahrzeuges einen Schaden zugefügt haben. Sobald Sie über Passagierplätze verfügen, können Sie aufgrund gesetzlicher Bestimmungen zum Frachtführer werden und Ihren Insassen gegenüber – auch ohne Verschulden – schadenersatzpflichtig werden.
Im AOPA Letter 4/2011 haben wir im Artikel „Haftung fliegt immer mit!" anschaulich das Thema Haftpflichtversicherung erörtert.
Die Kaskoversicherung leistet, wenn Ihr Luftfahrzeug durch ein von außen einwirkendes Ereignis einen Teil- oder sogar Totalschaden erleidet. Es werden die Kosten der Reparatur ersetzt oder – im Totalschadenfall – wird es dem Versicherungsnehmer ermöglicht, ein vergleichbares Luftfahrzeug zu erwerben.
Die Luftfahrtunfallversicherung schützt insbesondere den Luftfahrzeugführer in dem sie die finanziellen Folgen z. B. einer unfallbedingten Arbeitsunfähigkeit abfedert. Eine „normale" Unfallversicherung deckt dieses Risiko in der Regel nicht ab. Im AOPA-Letter 01/2011 haben wir das Thema Unfallversicherung beleuchtet.

Das LeistungsPLUS für AOPA-Mitglieder im Überblick

Egal, bei welchem Versicherer Sie versichert sind, Ihr jetziger Versicherungsschutz wird in großen Teilen dem Marktstandard entsprechen.
Als AOPA-Mitglied können Sie jedoch aufgrund der Kooperation mit dvag-aviation und der AachenMünchener Versicherung AG in den Genuss exklusiver Vorteile – weit über dem Marktstandard – kommen!

Haftpflicht

- **AOPA-Sicherheitsnachlass in der Halter-, Frachtführer und CSL-Versicherung**
  Wird im Rahmen der Verlängerung der Pilotenlizenz der Überprüfungsflug als Sicherheitstraining gemäß AOPA-Richtlinie durchgeführt, wird ein Beitragsnachlass von 5 % gewährt
- **Erhöhung bestimmter Mindestversicherungssummen in der Frachtführerhaftungsversicherung**
  Die Versicherungssummen je Fluggast für
  - Personenschäden,
  - Zerstörung, Beschädigung und Verlust von Reisegepäck,
  - die verspätete Beförderung des Fluggastes,
  - die verspätete Beförderung von Reisegepäck,

  sind mehr als doppelt so hoch wie die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestsummen.
- **Fluglehrerhaftpflicht**
  Über die Gruppenfluglehrerhaftpflicht-Versicherung der AOPA können Sie die gesetzliche Haftpflicht aus der Tätigkeit als Fluglehrer/Einweiser versichern. Bei einer Versicherungssumme von 500.000 EUR beträgt der Jahresbeitrag 65 EUR zzgl. 19 % Versicherungsteuer.

Kasko

- Auch hier: Der **AOPA-Sicherheitsnachlass** wird unter den oben beschrieben Voraussetzungen gewährt. Der Beitragsvorteil beträgt ebenfalls 5 %!
- **Taxwert**: Der Versicherungswert Ihres Luftfahrzeuges gilt als Feste Taxe (fester Versicherungswert) vereinbart und erleichtert damit im Schadenfall die Schadenregulierung hinsichtlich der Nachweispflicht.
- **Überdurchschnittliche hohe Mitversicherung**: Aufwendungen im Totalschadenfall für die Suche, die Bergung und den Transport des verunfallten Luftfahrzeuges betragen beispielsweise bis zu 15.000 EUR.
- **Luftfahrtschutzbrief**
  Im Bereich Autoversicherung ein bekannter Begleiter. In der Luftfahrtversicherung ein Novum!
  Ein Ausschnitt aus dem Leistungskatalog:
  - Pannen- und Unfallhilfe am Schadenort
  - Transport des Flugzeuges nach Panne oder Unfall
  - Mietwagen nach Luftfahrzeugausfall
  - Weiter- oder Rückfahrt bei Flugzeugausfall
  - Übernachtung bei Luftfahrzeugausfall
  - Ersatzteilversand
  - Flugzeugunterstellung nach Flugzeugausfall
  - Passagiertransport nach Pilotenausfall
  - Schlüsselversand/ Arzneimittelversand
  - Vermittlung ärztlicher Betreuung
  - Krankenrücktransport
  - Rückholung von Kindern
  - Leistung bei Panne wegen Falschbetankung

Luftfahrtunfall-Versicherung
Über den Umfang der AOPA-Gruppenluftfahrtunfall-Versicherung und den günstigen Versicherungsbeitrag können Sie sich auf den Internetseiten der AOPA informieren. Eine Absicherung in Höhe von 216.000 EUR im Falle einer Vollinvalidität ist bereits mit einem Jahresbeitrag von nur 28,51 EUR (inkl. Versicherungsteuer) möglich.

Besonders PLUS: Reiseversicherung
AOPA-Mitglieder können zu besonders günstigen Konditionen eine Reiserücktrittskosten-Versicherung (inkl. Reiseabbruch) abschließen. Wahrscheinlich einzigartig im Deutschen Markt ist folgender Einschluss: Auch der Ausfall des für die geplante Reise vorgesehenen, von den reisenden Personen selbst gesteuerten Luftfahrzeuges aufgrund

- eines Flugunfalls,
- eines bis zum geplanten Abreisetag nicht behebbaren technischen Defekts,
- einer Lufttüchtigkeitsanweisung

ist versichert!
Selbstverständlich kann auch das Reisegepäck zu günstigen Konditionen versichert werden.

Unser Tipp
Vergleichen Sie bitte die aufgeführten Leistungsvorteile mit Ihrem jetzigen Versicherungsschutz. Wir sind sicher, dass sehr viele der obigen Produkthighlights in Ihrem jetzigen Versicherungsschutz nicht enthalten sind.
Noch ein interessanter Hinweis: Ihr jetziger Haftpflicht(Halter/Frachtführer)- bzw. Kasko-Vertrag besteht bei einem anderen Versicherer, aber Sie möchten schon jetzt sofort die beschriebenen Leistungsvorteile nutzen? Lösung: Mit der preisgünstigen „Differenzdeckung" wird der zur Zeit bei dem anderen Versicherer bestehende Versicherungsschutz ergänzt und Sie werden so gestellt, als wären Sie schon jetzt bei der AachenMünchener versichert.

Bogdan Dudzinski, Aachen Münchener

dvag-aviation.com

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

Mitglieder werben Mitglieder

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

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
für Deutschland bestehend aus 4 Karten mit 3D-Geländedarstellung, wahlweise für 2012 oder 2013

ICAO-Kartenset der DFS
für Deutschland bestehend aus 8 Karten, wahlweise für 2012 oder 2013

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

NEU

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

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

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

4. European General Aviation Conference in Schönhagen

Der Termin ist bereits seit 2006 Tradition. Jeweils am Montag, dem Vortag der ILA-Eröffnung, trifft sich die General Aviation Szene im Veranstaltungscenter des Flugplatzes Schönhagen zu ihrer Branchenkonferenz. Die im Dachverband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt, dem DARL zusammengeschlossenen vier Luftfahrtverbände AOPA, BBAL, GBAA, IDRF hatten unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, gemeinsam eingeladen. Fachkundig moderiert durch Aerokurier Chefredakteur Volker Thomalla kamen 150 Teilnehmer aus Luftverkehrswirtschaft, Verwaltung, Politik und Individualluftfahrt zusammen.

Nach der Eröffnung durch den AOPA-Präsidenten Prof. Dr. Elmar Giemulla war der Erhalt unserer regionalen Luftverkehrsinfrastruktur das Schwerpunktthema des Vormittags. Knapp 700 Flugplätze gibt es in Deutschland, davon rund 200 Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze mit öffentlichen Aufgaben. Die Probleme gleichen sich bundesweit. Die Mehrzahl unserer Flugplätze wird von den Kommunen und Landkreisen betrieben. Dr. Schwahn gab in seinem Eingangsvortrag einen Überblick über die zum Teil dramatische wirtschaftliche Situation der Kommunen, die zu Haushaltssicherungskonzepten und damit zwangsläufig zur Verabschiedung von freiwilligen Aufgaben führt. Er beschrieb die Fakten, die einer Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs, aber auch einer Schließung der Landeplätze entgegenstehen. Nach einer Untersuchung, die das Airport Council International der Europäischen Kommission vorgelegt hat, kann ein Flugplatz erst ab 5 Millionen Passagieren jährlich sowohl seine Kapital- als auch seine Betriebskosten erwirtschaften. Kleinere Plätze können allenfalls vorübergehend schwarze Zahl schreiben. Dr. Schwahn zeigte aber auch, wie eine regionale, dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur in anderen Teilen der Welt, mit sinnvoller Gestaltung, funktioniert.

Moderator Volker Thomalla, Chefredakteur aerokurier

AOPA-Präsident Prof. Elmar Giemulla bei der Begrüßung

Vor dem Hintergrund von Stuttgart 21 und BER berichtete Dr. Gruber von der Strategieberatung Steltemeier & Rawe, welche Fehler bei der strategischen Vorbereitung von Infrastrukturprojekten gemacht werden. Er erklärte, wie politisches Management, Kommunikation und Interessenrepräsentation ineinandergreifen müssen, um die Vorhaben erfolgreich durchzusetzen.

Prof. Dr. Desel berichtete über seine Untersuchungen zur Privatisierung von Flugplätzen und outete sich nach eigenen Worten als „Spielverderber". Im Prinzip scheitern alle Projekte, bei denen der Flugplatz mit einer Gewinnerzielungsabsicht übernommen wurde. Er kritisierte die oft mangelhafte, kritische Prüfung von Investoren und deren Konzepten durch die öffentliche Hand und stellte die Frage. „Warum sollte ein Investor in ein nachhaltig negatives Geschäft investieren?" Besonders ausländische Investoren würden das bürokratische Umfeld eines Flugplatzes und den hohen Kosten- und Zeitaufwand zur Veränderung der Infrastruktur völlig unterschätzen. Auch scheitern die Projekte am kurzen Atem der politischen Unterstützung, dem öffentlichen Widerstand und den unkalkulierbaren Risiken und Kosten aus Genehmigungsauflagen, z.B. für Naturschutz. Flugplätze, die sich über kostendeckende Entgelte von öffentlichen Zuschüssen befreien wollten, wurden vom Markt nicht mehr angenommen. Im Prinzip funktionieren privat betriebene Flugplätze, mit Einschränkung nur dort, wo der Flugbetrieb durch andere Geschäfte quersubventioniert werden kann.

Mit ihrem gemeinsamen Vortrag „Wenn die Landung teurer wir als die Flugstunde" mussten Thomas Mayer, Geschäftsführer der IDRF und Dr. Pierre Moreillon, Deputy Secretary General der europäischen Flugplatzorganisation ERAC, weiteres Öl ins Feuer gießen. Sie berichteten vom Kampf der Verbände gegen die aktuellen Pläne von EASA und EU, die den Flugplätzen künftig das Leben noch schwer machen könnten.

Das Ergebnis des Vormittags könnte man in dem Satz zusammenfassen: Wenn in der Politik (lokal wie auch in der EU) die Erkenntnis über den regionalwirtschaftlichen Nutzen der Flugplätze zur Daseinsvorsorge nicht mehr gegeben ist bzw. erneut geweckt wird, wird für viele Flugplätze mittelfristig die Totenglocke läuten.

Dr. Michael Erb berichtete dann am Nachmittag als Geschäftsführer der AOPA-Germany und stellvertretender Vorsitzender der Europäischen IAOPA über die aktuelle

Dr. K.-J. Schwahn, Geschäftsführer des Flugplatzes Schönhagen

Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA-Germany

Arbeit aus den diversen europäischen Gremien, wie z.B. die geplante vereinfachte IFR-Berechtigung der EASA, neue Anforderungen von EASA-OPS an Betreiber komplexer Flugzeuge und vieles mehr.

Positives hatten Klaus Ardey (Vorstand BBAL) und Juan Anton (EASA) zu berichten. Der bisherige Ansatz der EASA „One Size fits All" hat zu einer existenzbedrohlichen Überregulierung der Allgemeinen Luftfahrt geführt. Dies haben inzwischen auch EU und EASA erkannt. Über die vielversprechende Task Force zur Neuordnung der General Aviation sollen Erleichterungen geschaffen werden.

Nach einem zunächst rasanten Wachstum zu Beginn des Jahrtausends ist die Business Aviation wieder hinter das Niveau des Jahres 2007 zurückgefallen. Christoph Kohler, Geschäftsführer der WINGX Advance GmbH berichtete über seine interessanten Studien zur aktuellen Lage und zu Wegen, das volle Potential dieses Verkehrsträgers zu erschließen.

Dass die meisten Teilnehmer bis zum Ende der Veranstaltung durchhielten, war nicht zuletzt auch dem Vortrag von Prof. Dr. Timmermann zu verdanken.

China hat mit dem Aufbau einer eigenen General Aviation begonnen. Das Herangehen und die Perspektiven sind beeindruckend. Das riesige Land mit seinen 1,4 Milliarden Menschen braucht Hunderte von Flugplätzen, viele Tausend Flugzeuge und einfach alles, was diese in die Luft bringt. Prof. Timmermann begleitet den Aufbau der Chinesischen General Aviation mit einem Konsortium Berlin-Brandenburger Firmen. Als Kenner der aktuellen Entwicklung analysierte er die wirtschaftlichen Chancen und Risiken für europäische Partner.

Alle Vorträge finden Sie auf der Website www.edaz.de

Text: Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
Fotos: Torsten Meier

Immer noch keine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes gegen die ZÜP

Das BVerfG hat zwar am 17.08.2012 eine Entscheidung zum Luftsicherheitsgesetz als Pressemitteilung veröffentlicht. Dies betrifft jedoch (nur) die Frage des Militäreinsatzes im Inneren und der Zuständigkeit hierfür. Bei einem Militäreinsatz seien aber strikte Voraussetzungen zu beachten. Ein Einsatz zur Gefahrenabwehr sei nur zulässig bei „Ausnahmesituationen katastrophischen Ausmaßes". Insbesondere sei ein Einsatz nicht wegen Gefahren erlaubt, „die aus oder von einer demonstrierenden Menschenmenge drohen". Damit wurde indirekt der Militäreinsatz beim G8-Gipfel 2007 in Heiligendamm mit 8 Phantoms, 4 Eurofightern, Tornados und zwei großen Transportflugzeugen Transall, die bereit gehalten wurden, um eventuell kurzfristig Polizeihundertschaften zu transportieren, für rechtswidrig bezeichnet. Der Einsatz der Streitkräfte wie auch der Einsatz spezifisch militärischer Abwehrmittel sei zudem stets nur als letztes Mittel zulässig.

Unsere seit 02.07.2011 gegen die ZÜP (Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG) erneut eingereichte Verfassungsbeschwerde Az.: 1 BvR 1846/11 wurde seither auch wegen des aktuell behandelten Themenkomplexes zurückgestellt. Ein Anruf heute beim BVerfG ergab, dass mit einer Entscheidung zur ZÜP wohl kaum noch in diesem Jahr zu rechnen ist.

Die AOPA kämpft seit 2005 gegen die ZÜP mit zahlreichen Gerichtsverfahren bis zum BVerwG und zum BVerfG.

Vor allem sind wir weiterhin politisch tätig. Immerhin wurde im Koalitionsvertrag zwischen der CDU und der FDP vereinbart, dass die ZÜP „zu überprüfen" sei. Außerdem steht fest, dass der Zweck der ZÜP, nämlich die Terroristenabwehr trotz enormer Bürokratie und totaler Überwachung überhaupt nicht erreicht wird.

Unsere weitere Erwartung, dass die ZÜP im Rahmen der Neuregelung der Lizenzen bei EU-FCL überflüssig wird, wird von deutschen Stellen mittlerweile nicht mehr nur abgelehnt, sondern kontrovers diskutiert. Dies gibt zur Hoffnung Anlass.

Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany

Neue EASA-Vorschriften für komplexe Luftfahrzeuge – Private Twin-Turboprops in Bedrängnis

Zurzeit sucht die Europäische Luftfahrtagentur (EASA) zusammen mit der Europäischen Kommission die Zustimmung des EU-Parlaments für neue Regeln für komplexe Flugzeuge, die außerhalb von Luftfahrtunternehmen betrieben werden. Ein Flugzeug gilt gemäß EASA-Vorschriften als komplex, wenn es zumindest eines dieser Kriterien erfüllt:

- MTOW über 5,7 t
- zertifiziert für mehr als 19 Passagiersitze
- zertifiziert für eine Besatzung von mindestens zwei Piloten
- ausgestattet mit mindestens einem Düsentriebwerk oder mehr als einem Turboproptriebwerk

Worum geht es der EASA konkret?

Die EASA fordert zukünftig einen ganzen Maßnahmenkatalog, vor allem die Einführung von Managementsystemen. Manches lässt sich aber auch nicht mit lästigem „Papierkram" beseitigen: Vor allem zweimotorige Turboprop-Geschäftsreiseflugzeuge werden von neuen Anforderungen an die Startstrecken aus der Vorschrift EASA OPS NCC POL.125 stark getroffen, wenn sie nicht ausschließlich von internationalen Flughäfen mit langen Pisten operieren. Z.B. eine Beechcraft Super King Air B200 kann bei MTOW, 25°C und 2000 ft Dichtehöhe bislang ganz legal auf 701 m Bahnlänge abheben. Zumeist ist es sinnvoll ein 50 ft Hindernis mit einzuberechnen, das führt dann zu einer geforderten Bahnlänge von 945 m. Kommerzielle Betreiber müssen auf diesen Wert 25 % Sicherheitsmarge zuschlagen, so dass sie von Pisten mit 1180 m operieren können. Die EASA fordert jetzt aber, dass das Flugzeug auf der Piste bis zum Abheben beschleunigen, und dabei jederzeit den Start abbrechen und wieder auf der Piste zum Stillstand kommen muss. Diese Accelerate Stop Distance beträgt für die B200 1189 m, also annähernd der gleiche Wert wie für die Gewerblichen. Berücksichtigt man dann aber noch den Teil 2 der EASA-Forderung, dass ein Flugzeug nach einem Triebwerksausfall auch noch alle Hindernisse sicher überfliegen können muss, falls diese Werte aus dem Handbuch abzuleiten sind, dann landet man bei der sog. Accelerate Go Distance, die gemäß Handbuch stolze 1936 m beträgt.

Foto: Beechcraft Augsburg, Germany

Damit kann eine Turboprop von den allermeisten europäischen Regionalflugplätzen nicht mehr so betrieben werden wie zuvor, an vielen Plätzen auch gar nicht mehr. Wir schätzen, dass hiervon über 900 der europäischen Flugplätze mit einer Pistenlänge zwischen 700 und 1500 m betroffen sind. Einwände und Vorschläge der IAOPA und auch der Luftfahrtbehörden Deutschlands und Großbritanniens blieben von der Behörde bislang unberücksichtigt. Auch ging die EASA weit über die Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO hinaus, die diese Accelerate Stop-Forderungen nur an zweimotorige Jets über 5,7t MTOW stellt.

Gibt es überhaupt Sicherheitsprobleme?

Grundsätzlich ist es natürlich immer vorteilhaft eine möglichst lange Piste vor sich zu haben, bei Start und Landung. An vielen Flugplätzen ist eine Verlängerung der Piste aus finanziellen, politischen oder geographischen Gründen aber nun einmal nicht möglich. Gibt es denn ein Sicherheitsproblem mit diesen Flugzeugen, eine Häufung von Unfällen in der Startphase? Nein. Das Risiko eines Triebwerksausfalls in der nur wenige Sekunden dauernden kritischen Phase des Startlaufs, wo es weder zum Abheben noch zum Startabbruch auf der Piste reicht, ist extrem gering. Das einzige, das die Sicherheitsanalyse der EASA hergibt ist die Erkenntnis, dass der private Geschäftsreiseflug sowieso schon sicherer als gewerblicher Air-Taxi Flugbetrieb ist. Außerdem hat die EASA auch nichts gegen den privaten Betrieb von einmotorigen Turboprops einzuwenden, die natürlich immer ein Problem haben, sollte ein Triebwerk aussteigen. Derzeit wird aber von der EASA sogar geprüft, ob einmotorige Flugzeuge nicht auch gewerblich unter IFR eingesetzt werden können, was gerade im Fall von Turboprops durchaus ein begrüßenswerter Ansatz ist.

Was wären die wirtschaftlichen Auswirkungen?

Hat die EASA eine Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen vorgenommen, wie die Flugplätze und die Unternehmen, die diese Flugzeuge einsetzen, ökonomisch getroffen werden? Nein, das hält die EASA nicht für notwendig, denn die wirtschaftlichen Faktoren hätten sich den Sicherheitsproblemen unterzuordnen.

Zweimotorige Turboprops sind hochmoderne und sichere Transportmittel. Durch ihre hohe Reisegeschwindigkeit verbinden sie die Regionen Europas in wenigen Stunden miteinander. Gleichzeitig können diese Flugzeuge auch von kleineren Flugplätzen starten und landen, was Wartezeiten verringert, die Reisezeit beschleunigt, Lärmbelastung reduziert und verteilt und zum Erhalt von Arbeitsplätzen und Infrastruktur in der Fläche beiträgt.

Speziell dezentrale Regionen kompensieren ihre Erreichbarkeitsnachteile derzeit oft mit kleinen Flugplätzen, sie drohen jetzt schlechter erreichbar und damit für die Anforderungen des modernen Geschäftslebens unattraktiv zu werden. Somit sind viele tausend Arbeitsplätze in dezentralen Regionen gefährdet, viele Investitionen in den Infrastrukturausbau der Regionalflugplätze und in Geschäftsreiseflugzeuge drohen ihren Wert zu verlieren.

Was kann getan werden?

Die EASA hat EU OPS Annex VI Part-NCC (non-commercial operations with complex motor-powered aircraft) entwickelt. Die kritische Bestimmung findet sich im Punkt NCC-POL-125. Dem Entwurf wurde im Komitologieverfahren der Europäischen Union zugestimmt. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments soll ihm jetzt zustimmen.

Wir appellieren an die EU-Kommission, in den Gesetzesentwurf auch die aktuellen Erkenntnisse der Arbeitsgruppe zur „Erarbeitung einer EASA Safety Strategie für die Allgemeine Luftfahrt" einfliessen zu lassen. Diese Arbeitsgruppe unter Führung der französischen Luftfahrtbehörde kam zu dem Ergebnis, dass viele EASA-Vorschriften überzogen sind und überarbeitet werden müssen.

Wir appellieren auch an die Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, auf die EU-Kommission einzuwirken, die Kommissionsverordnung entsprechend anzupassen und der jetzigen Vorlage im Ausschuss nicht zuzustimmen. Ziel muss es letztlich sein, die Definition von Complex Aircraft in der Basic Regulation zu überdenken und an ICAO-Vorgaben anzupassen.

Sie operieren eine zweimotorige Turboprop außerhalb eines Luftfahrtunternehmens? Wir brauchen auch die Stellungnahme von Ihnen als Betroffene! Wir können Ihnen Musterschreiben an Ihren Abgeordneten im EU-Parlamenent zur Verfügung stellen.

Wir werden uns gemeinsam mit unseren Kollegen vom Verband der europäischen Regionalflugplätze „ERAC" auch direkt an die 900 betroffenen europäischen Flugplätze wenden, die zum großen Teil noch gar nicht realisiert haben, welche Betriebsbeschränkungen hier auf sie zuzukommen drohen.

Unsere Kritik kann man mit vier Punkten zusammenfassen:

1. Mit der neuen Vorschrift wird kein real existierendes Sicherheitsproblem gelöst. Die einzige sicherheitsrelevante Folge ist, dass viele zweimotorige Turboprops gegen einmotorige ersetzt werden, was sicherlich nicht positiv wäre.
2. Mit der neuen Vorschrift wird der europäischen Flugplatzinfrastruktur ein schwerer Schaden zugefügt. Viele Flugplätze können aus finanziellen, politischen und geographischen Gründen nicht weiter ausgebaut werden.
3. Die neue Vorschrift ist willkürlich, denn sie gilt nicht für all diejenigen Flugzeuge, bei denen im Flughandbuch keine V1 (Startabbruchgeschwindigkeit) definiert ist. Damit gilt die Vorschrift für manche Flugzeuge bestimmter Hersteller, für andere nicht.
4. Die EASA und die EU-Kommission verstecken sich recht feige hinter dem EU-Parlament. Denn das Parlament habe ihnen Vorgaben gemacht, wie komplexe Flugzeuge reguliert werden sollen. Das stimmt eindeutig nicht. Das EU-Parlament hat zwar der sog. „Basic Regulation" zugestimmt, dort sind aber keinerlei Detailvorgaben festgelegt.

Dr. Michael Erb

EASA und die neuen SIDs für Cessna Singles

Viele Halter von einmotorigen Cessnas der 100er und 200er Baureihen sind im Moment stark verunsichert. Cessna hat SIDs, sog. Supplemental Inspection Documents veröffentlicht, nach denen alle Flugzeuge vor Baujahr 1986 zusätzlichen Inspektionen unterzogen werden sollen um Korrosion vor allem in den Tragflächen ausschließen zu können. Details und auch ein Video zu den SIDs finden Sie hier: https://support.cessna.com/custsupt/dynamic/dynamic.jsp?dynVal=240

Die Kosten für die Untersuchungen, bei denen auch die Tragflächen abmontiert werden müssen, belaufen sich nach Schätzungen mehrerer Werften auf bis zu 10.000 EUR, was für viele dieser Flugzeuge einem wirtschaftlichen Totalschaden entspricht. Die Frage ist: Müssen diese Inspektionen für alle Cessna Einmotorigen zwingend durchgeführt werden?

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

In Europa war die Lage lange Zeit unübersichtlich. Die EASA hat uns jedoch am 16. August eine Erklärung zugesandt, die endlich Klarheit schafft:

Our below response addresses the case of non-large aircraft not used in commercial air transport.
We can confirm that the Cessna Supplemental Inspection Documents (SIDs) for 100/200 series are not included in the airworthiness limitations sections of the Cessna instructions for continuing airworthiness (ICA), and at this point they are also not covered by an AD. Hence, the Cessna SIDs for 100/200 series qualify as non-mandatory inspections in terms of ICA, even if they are designated

„mandatory" in the revisions to the Cessna maintenance documentation. The position of the Agency is that compliance with SID for Cessna series aircraft should generally be recommended to aircraft owners/operators in line with the principles set out in M.A.302 and the related AMCs (cf. in particular Appendix I to AMC M.A.302 and AMC M.B.301(b) „Content of the Maintenance Programme", item 1.1.13a). If the owner/operator then decides not to include the optional modification/ inspections in the maintenance programme, he/she takes full responsibility for this decision.

Zusammengefasst: Die SIDs sind für private Cessna-Betreiber „non-mandatory", also nicht verpflichtend.
Die EASA rät grundsätzlich dazu, die Herstellerempfehlungen umzusetzen. Sollte sich der Betreiber allerdings dagegen entscheiden, dann trägt er für seine Entscheidung auch die volle Verantwortung. Das LBA wird demnächst auch eine Information zum Thema in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlichen. Wir hoffen, dass dann auch Klarheit entsteht, wie die Instandhaltungsprogramme der Flugzeuge angepasst werden müssen.
Einige deutsche Werftbetriebe scheinen derzeit die „Gunst der Stunde" zu nutzen und die Cessna-Halter zu den Inspektionen zu drängen, die sich angeblich nicht vermeiden lassen. Wir sehen das anders, es besteht kein Grund zur Panik. Zeigt sich an einer Cessna – oder irgendeinem anderen Flugzeug – Korrosion, dann ist es selbstverständlich den Zustand des Flugzeugs näher zu untersuchen. Allerdings wird es wohl nur in den seltensten Fällen notwendig sein, tatsächlich auch die Tragflächen für die Inspektionen zu entfernen.

Dr. Michael Erb

JAR-FCL geht, EASA-FCL kommt

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat vor einigen Wochen den Umwandlungsbericht veröffentlicht, mit dem geregelt wird, wie EASA-FCL in Deutschland eingeführt werden soll.
Details zum Thema können Sie dem Booklet „Alles über die neuen EASA-Lizenzen" entnehmen, das einem Teil dieser Ausgabe beiliegt. Es ist in Kooperation mit dem fliegermagazin und durch Unterstützung von Jeppesen entstanden.
Grundsätzlich ändert sich für die Inhaber von JAR-konformen Lizenzen im neuen System nur wenig, irgendwann werden sie nach Ablauf ihrer derzeitigen Lizenz eine neue Lizenz mit fast den gleichen Rechten und Pflichten erhalten wie derzeit.
Spannend sind hingegen die Fragen, wie man mit den Lizenzen umgeht, die nicht nach JAR-FCL ausgestellt sind, also dem guten alten ICAO-PPL mit etwa 10.000 Inhabern und dem recht neuen PPL-N mit etwa 900 Inhabern. Denn die JAR-konformen Lizenzen werden im Wesentlichen 1:1 umgeschrieben.
Das BMVBS plant, die PPL-N Inhaber, die bislang auf den deutschen Luftraum beschränkt waren und nur Flugzeuge bis 750 kg fliegen durften, mit einem LAPL auszustatten, der dann europaweit gilt und bis zu einem MTOW von 2000 kg. Für die Betroffenen ist das sicherlich ein großer Gewinn.
Für die Inhaber eines ICAO-PPL sieht es leider negativ aus: Die Inhaber bekommen, wenn sie keine CVFR-Prüfung ablegen, einen nicht ICAO-konformen LAPL, mit dem sie nicht mehr außerhalb Europas fliegen dürfen. Fliegen in den USA z.B. wäre damit nicht mehr möglich. Außerdem dürfen sie in Zukunft nur noch maximal 4-sitzige Luftfahrzeug fliegen.
Das Positive: Die CVFR-Prüfung kann von den ICAO-PPL-Inhabern jetzt ohne die bislang vorgeschriebenen 10 Stunden Flugausbildung und die Theorieausbildung abgelegt werden. Mit dieser Prüfung bekommt man dann einen vollwertigen EASA-PPL ohne Restriktionen.Wir schätzen, dass von den überwiegend älteren ICAO-PPL-Inhabern etwa 1/3 das CVFR noch machen wollen, die anderen 2/3 jedoch nicht. Von diesen 2/3 werden sehr viele sowieso nicht aus Europa herausfliegen wollen. Diejenigen, die sich ihren Aktionsradius nicht einschränken lassen wollen, werden sicherlich Klagen gegen den Verlust ihrer Privilegien in Erwägung ziehen.
Die AOPA sieht diese Beschneidung der Rechte der Lizenzinhaber ebenfalls sehr kritisch, derzeit prüft der AOPA-Arbeitskreis der fliegenden Juristen die Lage juristisch. Man kann sicherlich den ICAO-PPL-Inhabern nicht einfach ihre Privilegien wegnehmen, und die ICAO-Standards sind ja nicht irgendwas Beliebiges. Klagen werden aber erst möglich sein, wenn die Rechte der Betroffenen eingeschränkt werden, also mit der Einführung von EASA-FCL in Deutschland im April 2013. Auch ist völlig unklar, wie die Luftfahrtbehörden bis zum 8. April 2014 einen hohen Prozentsatz der ca. 10.000 Lizenzinhaber prüfen wollen, die Prüferkapazitäten dafür sind weder beim Luftfahrt-Bundesamt, noch bei den Länderbehörden annähernd vorhanden.
Nach einem mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) geführten Telefonat, in dem wir unsere Bedenken und die Haltung unserer Mitglieder vorgetragen haben, ergeben sich zwischenzeitlich positive Perspektiven. Man zeigte sich im BMVBS der Problematik durchaus bewusst und prüfte, ob die „Flugprüfung zum Nachweis ausreichender Kenntnisse der Verwendung von Funknavigationshilfen gemäß Anhang II zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011" nicht auch von Fluglehrern durchgeführt werden könnte, etwa in Verbindung mit dem PPL-Übungsflug. Offenbar lehnten die Landesluftfahrtbehörden diese pragmatische Vorgehensweise jedoch ab. Wir halten Sie informiert.

Dr. Michael Erb

EASA-Verwaltungsrat unterstützt Pläne für eine neue General Aviation Strategie

Am 18. September 2012 hat der Verwaltungsrat (Management Board) der EASA den Plänen für eine neue Strategie im Umgang mit der Allgemeinen Luftfahrt zugestimmt. Der Verwaltungsrat hatte dieses Strategiepapier im März 2012 in Auftrag gegeben, nachdem auf Anregung von Martin Robinson die Verbände Europe Air Sports (EAS) und die europäische IAOPA gemeinsam über die Probleme der Branche berichtet und Korrekturmaßnahmen an dem offensichtlich außer Kontrolle geratenen EASA-Regelwerk gefordert hatten.

Im April 2012 begann die Arbeitsgruppe unter Führung von Vertretern der französischen Luftfahrtbehörde mit ihren Aktivitäten, die bereits im Juli zu einem Ergenis führten. Zu der Arbeitsgruppe gehörten Vertreter der Verbände EAS, der Flugzeughersteller (EGAMA), der Wartungsbetriebe (ECOGAS), der Leichtflugzeugherstellerr LAMA, sowie Vertreter der EU-Kommission, der EASA und Abgesandte von fünf nationalen Luftfahrtbehörden. Die IAOPA wurde durch Martin Robinson und Dr. Michael Erb vertreten.

Das klare Ziel des Strategiepapiers ist es vor allem, eine verhältnismäßige und angemessene Regulierung für die europäische Allgemeine Luftfahrt zu erreichen, die bislang in vielen Bereichen - wie etwa der Wartungsvorschriften - mehr oder weniger abgespeckte Vorschriften aus der Großluftfahrt übergestülpt bekam.

Die Herausforderung liegt nun für alle beteiligten Parteien darin, das Strategiepapier umzusetzen und mit Leben zu erfüllen. Der Zeitrahmen ist ehrgeizig gesetzt. Bis Ende November 2012 sind die Verbände gefordert konkrete Vorschläge zu Schlüsselproblemen zu liefern. In ein bis zwei Jahren soll es bereits zu deutlich spürbaren Verbesserungen für die Allgemeine Luftfahrt kommen. *ME*

Bayern will den Rauswurf der Allgemeinen Luftfahrt aus der Region München besiegeln

Mit dem neuen bayerischen Landesentwicklungsplan soll sichergestellt werden, dass die Allgemeine Luftfahrt in der Region 14 (München) nach der Schließung von Fürsti durch das Bündnis aus Regionalpolitik und BMW keinen neuen Verkehrslandeplatz erhalten darf. Dies haben wir wie folgt kommentiert:

„Die AOPA-Germany begrüßt grundsätzlich sehr, dass der Freistaat Bayern den Landeplätzen für die Allgemeine Luftfahrt auch im neuen Planungsentwurf des Landesentwicklungsplans unter Kapitel 4.5.5. in allen Planungsregionen eine große infrastrukturelle Bedeutung zuspricht und ihren volkswirtschaftlichen Wert für die Verbindung von zentralen und dezentralen Regionen somit auf vorbildliche Art und Weise anerkennt.

Mit Bedauern müssen wir jedoch feststellen, dass ausschließlich in der wichtigen Planungsregion München (14) die infrastrukturelle Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt abgestritten wird. Jetzt sollen nach der Aufgabe des Ziels, Fürstenfeldbruck zum Verkehrslandeplatz zu entwickeln, die verkehrlichen Defizite sogar zementiert werden, indem in der Region kein neuer Verkehrslandeplatz mehr zuzulassen ist.

Zum einen wird dadurch verhindert, dass die Investitionen in eine Infrastruktur aus Verkehrslandeplätzen in den anderen Planungsregionen ihre vollen volkswirtschaftlichen Effekte entfalten können, denn ausgerechnet die Region 14 um die Landeshauptstadt München wird für viele Privat- und Geschäftsreisende mit einem Flugzeug der Allgemeinen Luftfahrt nach wie vor nicht erreichbar bleiben. Unsere Argumentation zu diesem Thema haben wir wiederholt und detailliert vorgetragen, so dass sie hier nicht vollständig wiederholt werden muss.

Zum anderen setzt man sich damit aber auch über das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 31. Mai 2011, Az. 8 N 10.1663 und 8 A 08.40016, hinweg, das festgestellt hat, dass durch die restriktive „Soll-Nicht"-Vorschrift des derzeit geltenden LEP keine Ermessenreduzierung des Luftamtes bei der Entscheidung über eine Flugplatzgenehmigung „auf Null" stattgefunden hat. Durch die jetzt geplante „ist-nicht-zuzulassen"-Vorschrift würde die Entscheidungsfreiheit des Luftamtes im Falle einer anstehenden Entscheidung jedoch auf Null reduziert, wodurch eindeutig gegen Bundesgesetz verstoßen wird. Denn die luftverkehrsrechtliche Fachplanung (konkret: § 6 LuftVG) ist nach § 73 Nr. 6 Grundgesetz Gegenstand der ausschließlichen Gesetzgebung des Bundes. Die Bundesländer sind hieran gebunden. Im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren ist zwar u. a. zu prüfen, ob ein Vorhaben den Erfordernissen der Landesplanung entspricht; eine Landesregierung ist aber nicht befugt, durch ihre Landesplanung den Vollzug von Bundesrecht von vornherein auszuschließen.

Auch das europäische Parlament hat aktuell mit dem Bradbourn Report (EU (2011/2196(INI)) kritisch festgestellt, dass Metropolregionen oft aus dezentralen Regionen auf dem Luftweg nicht mehr adäquat zu erreichen sind. Leider ist dieses Defizit auch in der Region 14 festzustellen. *Dr. Michael Erb*

EGAST – Die europäische Initiative für eine Sicherheitsstrategie der Allgemeinen Luftfahrt

EASA, die Europäische Agentur für Sicherheit im Luftverkehr, kümmert sich nicht nur um die Verbesserung der Standards bei den Airlines, sondern auch um die Sicherheitsbelange der Allgemeinen Luftfahrt. Laut Aussage im Internet genießt die Allgemeine Luftfahrt bei EASA eine hohe Priorität. In der Tat, das stimmt. Als Teil der „European Strategic Safety Initiative (ESSI)" wurde von EASA 2006 das „European General Aviation Safety Team (EGAST)" ins Leben gerufen. Damit reagiert EASA auf das Bedürfnis nach einheitlichen europäischen Sicherheitsstandards auch für die Allgemeine Luftfahrt.

EGAST gehören Vertreter von nationalen Luftfahrtbehörden, internationalen und nationalen Pilotenverbänden, Organisationen zur Flugunfalluntersuchung, Forschungsinstituten und Herstellern aus der Luftfahrtbranche an. Es bietet ein Forum für den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen im Zusammenhang mit Sicherheitsfragen. Ziel ist die Förderung und Verbreitung von „Best Practices" für alle Bereiche der Allgemeinen Luftfahrt (von der Geschäftsfliegerei bis hin zu Ultraleicht), um das Bewusstsein der Piloten für die Sicherheit zu schärfen und die Zahl der Unfälle zu senken.

Hierzu werden von Experten u.a. einzelne sicherheitsrelevante Themen bearbeitet und als sogenannte „Leaflets for General Aviation" veröffentlicht. Diese Hefte gibt es in Papier, aber natürlich auch zum freien Download auf der EGAST-Internetseite www.easa.europe.eu/essi/egast/. Dort finden sich auch Publikationen von anderen Luftfahrtorganisationen (meist in Englisch), so auch die AOPA Safety Letter von AOPA-Germany.

Im Auftrag von IAOPA arbeitet ein Vertreter von AOPA-Germany seit Jahren in dem aus rund 20 Teilnehmern bestehenden Core Team von EGAST aktiv mit. Diesem „Kernteam" gehören u.a. auch Vertreter der Luftfahrtbehörden von Irland, Großbritannien, Frankreich und Polen, der European Business Aviation Association, European Society of Aerospace Medicine, Honeywell und EUROCONTROL an. Es werden Themen wie der EASA Annual Safety Review 2011 besprochen, verschiedene typische Unfallszenarien in der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert und daraus resultierend neue Veröffentlichungen (Leaflet) vorbereitet. So überlegt EGAST, dass im AOPA Safety Letter Nr. 3 behandelte Thema Vogelschlag aufzugreifen und als Leaflet zu veröffentlichen. Das EGAST Core Team trifft sich 4 Mal im Jahr im EASA-Gebäude in Köln und ist auch auf Messen, wie z.B. auf der AERO in Friedrichshafen präsent.

EGAST ist nicht nur europaweit vernetzt, sondern arbeitet auch eng mit dem „General Aviation Joint Steering Committee" der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA und der „Airspace Infringement Initiative" von EUROCONTROL zusammen. *Jürgen Mies*

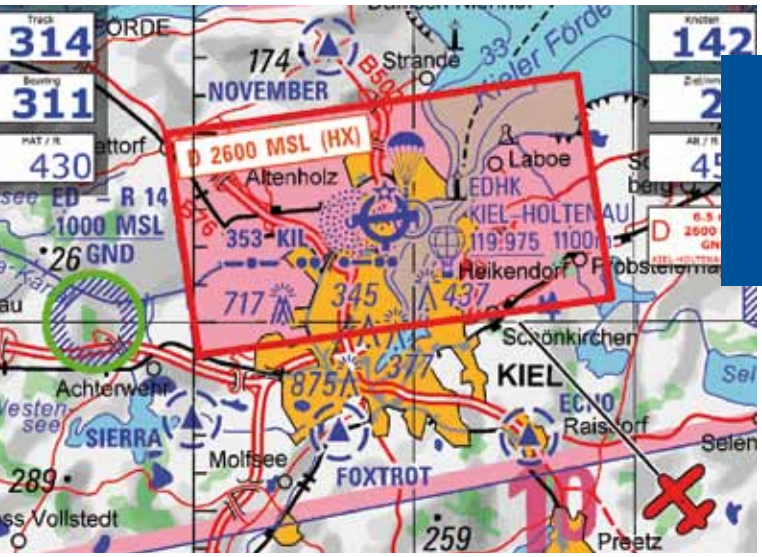
In eigener Sache – AOPA Safety Letter

Der seit März 2012 erscheinende AOPA Safety Letter erfreut sich bei unseren Lesern großer Beliebtheit. Immer wieder werden wir gefragt, ob der AOPA Safety Letter kopiert und für Schulungen verwendet werden darf.

Die Antwort dazu ist klar: Der AOPA Safety Letter darf kopiert werden. Aber man muss keine Kopie anfertigen, denn alle AOPA Safety Letter stehen auf der Seite www.aopa.de für jedermann zum Download bereit. Wer den AOPA Safety Letter im Original auf Hochglanzpapier und in größerer Stückzahl benötigt, kann sich auch gerne bei der AOPA Geschäftsstelle melden und erhält diesen kostenlos zugeschickt.

Wer den AOPA Safety Letter im Original oder als Kopie verwendet oder weitergibt, verletzt nicht das Copyright. Anders sieht es aus, wenn Teile eines Letters in anderen Publikationen verwendet werden. Dann muss zuvor die Zusage auf einen Abdruck bei AOPA-Germany eingeholt werden. Denn die Rechte für den AOPA Safety Letter und für die Artikel im AOPA Letter liegen bei AOPA bzw. bei den einzelnen Autoren.

AOPA SAFETY LETTER



LUFTRAUM-VERLETZUNGEN

Nr. 4, Oktober 2012

Luftraumverletzungen (engl. airspace infringements), also die unerlaubten Einflüge in einen genehmigungspflichtigen Luftraum, kommen beinahe täglich vor. Dabei spielen Unachtsamkeit des Piloten, schlechte Flugplanung, Navigationsfehler und das Wettergeschehen eine große Rolle. Aber es gibt auch VFR-Piloten, die aus purer Unwissenheit mitten durch einen Luftraum C oder D fliegen, ohne Funkkontakt und ohne Freigabe, und dabei andere Luftfahrzeuge zu Ausweichmanövern zwingen.

Wird die Verletzung des Luftraums beobachtet und kommt es zu einer Anzeige, dann kann es richtig teuer werden. In Deutschland bis zu 50.000 EUR. Bei einem Einflug in ein Flugbeschränkungsgebiet droht sogar Gefängnis. Aber viel schlimmer als ein Bußgeld oder eine Strafe ist die mögliche Gefährdung des Luftverkehrs. Es gibt also gute Gründe, seinen Flug so zu planen und durchzuführen, dass es nicht zu einer Luftraumverletzung kommt.

ALLES WICHTIGE ÜBER LUFTRAUMVERLETZUNGEN

WANN KOMMT ES ZU EINER LUFTRAUMVERLETZUNG?

Von einer Luftraumverletzung spricht man im Allgemeinen dann, wenn ein Luftfahrzeug ohne Genehmigung in einen Luftraum einfliegt, für den eine Einfluggenehmigung erforderlich ist. Für VFR-Piloten sind dies die kontrollierten Lufträume der Klasse A, B, C und D sowie die Flugbeschränkungsgebiete und Sperrgebiete.

Natürlich wissen alle Piloten, dass der Einflug in bestimmte Lufträume ohne vorherige Genehmigung bzw. Freigabe durch die Flugverkehrskontrolle verboten ist. Und sie wissen auch, warum das so ist. Schließlich sind diese Lufträume aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen eingerichtet worden, damit dort der VFR- vom IFR-Verkehr separiert werden kann. Da kann man nicht so einfach durchfliegen. Das geht nur mit Funkkontakt, Freigabe durch den Fluglotsen und Staffelung. Alles andere ist gefährlich. Mit dem Prinzip „Sehen und gesehen werden“ geht es hier nicht mehr weiter. Die Kontrollzonen und die Lufträume der Klassen C und D um die großen Verkehrsflughäfen wie etwa Frankfurt, München oder Düsseldorf sind voll mit IFR-Verkehr, mit sinkenden und steigenden Verkehrsflugzeugen. Wer hier unerlaubt einfliegt, riskiert eine unkontrollierte Annäherung an andere Luftfahrzeuge (engl. aircraft proximity) und gefährdet im schlimmsten Fall sein Leben und das Leben anderer.

Gefahren lauern auch in Flugbeschränkungsgebieten oder Sperrgebieten. In einigen werden Kampfübungen mit militärischen Jets durchgeführt, in anderen wird

scharf geschossen. Meist gibt es bei Schießgebieten Beobachter am Boden, die den Luftraum absuchen und Alarm schlagen, wenn ein Luftfahrzeug unerlaubt in den beschränkten Luftraum einfliegt. Vielleicht werden zur Warnung Leuchtgeschosse mit roten und grünen Lichtern abgeschossen, oder die Übung wird sogar abgebrochen. Darauf verlassen sollte man sich nicht und daher auf jeden Fall draußen bleiben.

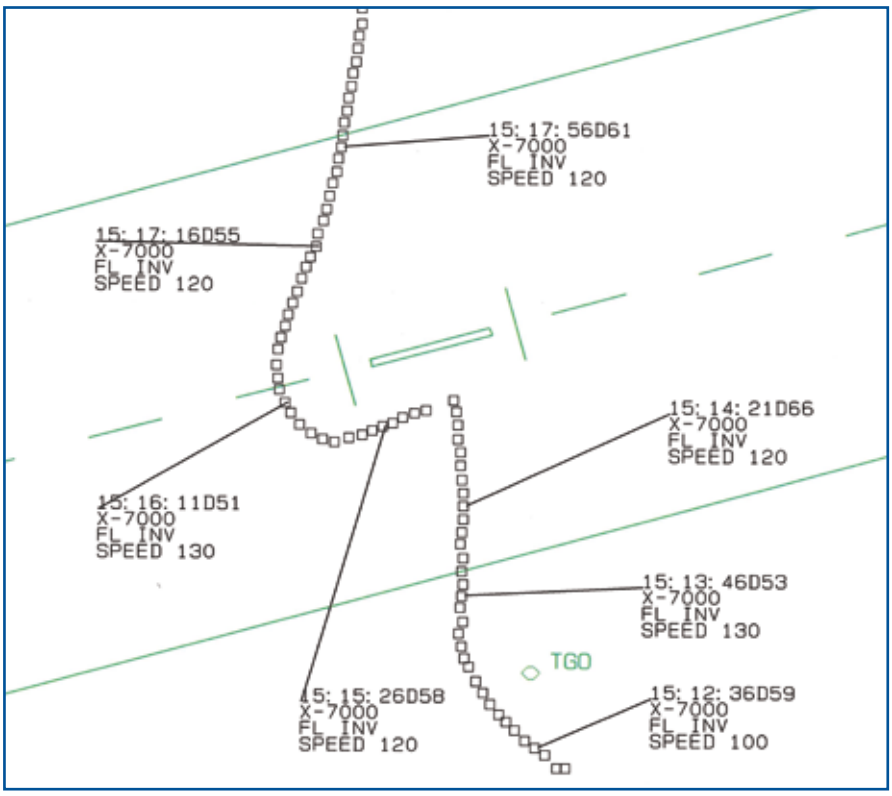
In den meisten Fällen ist die Luftraumverletzung vom Piloten sicherlich nicht gewollt. Aber sie passiert dennoch, sei es aus Unachtsamkeit, Nichtwissen, schlechter Flugplanung, einer plötzlichen Wetterverschlechterung, Ausfall von Navigationsinstrumenten oder Orientierungsverlust.

Aber es gibt auch die (wenigen) anderen Fälle. Es werden bewusst veraltete Navigationskarten benutzt („Es hat sich ja sowieso nichts geändert und außerdem sind die Karten viel zu teuer"), die Navigationsdatenbank wird nicht aktualisiert, auf eine sorgfältige Flugplanung einschließlich Flugdurchführungsplan wird ganz „verzichtet", Supplements werden nicht gelesen, NOTAMs werden nicht abgerufen, und eine Wetterberatung wird nicht für notwendig erachtet, schließlich ist das Wetter am Startflugplatz gut, dann wird es das wohl auch auf der Strecke sein… Piloten, die so handeln, bemerken wahrscheinlich gar nicht, dass sie unerlaubt in einen Luftraum einfliegen, vielleicht in eine Kontrollzone, wo ein gerade im Startlauf befindliches Verkehrsflugzeug den Start abbrechen muss, um nicht mit dem Luftraumverletzer zusammenzustoßen.

DIE GEMELDETEN LUFTRAUMVERLETZUNGEN SPRECHEN EINE EINDEUTIGE SPRACHE

Wer als Pilot eine Luftraumverletzung begeht, wird sich wohl kaum selbst anzeigen. Die Meldungen kommen vielmehr von den Flugverkehrskontrollstellen, die den Luftraum heute beinahe lückenlos mit Radar überwachen. Den Fluglotsen entgeht nichts, obwohl sie sich natürlich primär auf die Lenkung des kontrollierten Verkehrs, meist IFR-Verkehr, konzentrieren. Eine kurzeitige „Berührung" des geschützten Luftraums oder gar ein kurzer Ein- und Ausflug an einer Luftraumecke durch ein nach VFR fliegendes Luftfahrzeug bleibt vielleicht unbemerkt oder wird nicht weiter registriert. Der Fluglotse erkennt schon, wenn es sich nur um einen Pilotenfehler, eine fliegerische Ungenauigkeit, um ein „Versehen" handelt und eine Gefährdung des Luftverkehrs in keiner Weise stattgefunden hat.

Ganz anders sieht es aus, wenn ein VFR-Flieger scheinbar unbekümmert seinen Streckenflug mitten durch einen geschützten Luftraum, vielleicht Klasse C oder D, oder gar eine Kontrollzone fortsetzt, ohne mit FIS oder der zuständigen Flugverkehrskontrolle in Kontakt zu treten. Allein schon am Flugprofil erkennt der Lotse, dass hier offenbar ein Pilot am Werk ist, der den Luftraum gar nicht kennt, der gar nicht bemerkt, dass er gerade einen Luftraum verletzt. Die Lotsen haben in einem solchen schwerwiegenden Fall unter Umständen viel zu tun, um anderen Verkehr von dem unkontrollierten Luftfahrzeug fern zu halten, und was die Arbeit noch schwieriger macht, sie kennen nicht die Flugabsichten des Piloten und müssen auf alles gefasst sein, auf einen plötzlichen Flughöhenwechsel oder auf eine abrupte Kursänderung.



So könnte die Radaraufzeichnung einer Luftraumverletzung aussehen

Piloten müssen sich bewusst sein, dass auf Grund der heutigen am Boden und an Bord verfügbaren Technik kaum ein Luftfahrzeug im Luftraum unbemerkt bleibt. Dank

Transponder und Mode S lässt sich sogar in den meisten Fällen das Kennzeichen des Luftfahrzeuges bestimmen. Kommt eine Luftraumverletzung zur Anzeige, dann helfen zusätzlich Radaraufzeichnungen, den Flug nachzuvollziehen. Bei den dann vorliegenden Beweismitteln wird es für manche Piloten schwer, ihre Luftraumverletzung zu erklären oder gar zu rechtfertigen.

Die von den Flugverkehrskontrollstellen gemeldeten Luftraumverletzungen gehen zur weiteren Bearbeitung an das gemäß § 63 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Dort wurden im Jahr 2011 insgesamt 248 Verstöße gegen Lufträume der Klassen C und D gemeldet. Im Jahr zuvor waren es „nur“ 195.

Zusätzlich wurden 2011 vom Bundesaufsichtsamt 22 Fälle von unerlaubtem Einflug in Flugbeschränkungsgebiete (2010 waren es 96) bearbeitet und der zuständigen Staatsanwaltschaft übergeben. Insgesamt ist die Zahl der gemeldeten unerlaubten Einflüge allerdings höher, da in einigen Fällen die Anzeige unmittelbar bei der Polizei oder Staatsanwaltschaft eingeht und daher vom BAF nicht registriert wird.

SO VIEL KOSTET EINE LUFTRAUMVERLETZUNG

Luftraumverletzungen sind kein Kavaliersdelikt. Sie können im Einzelfall und bei grober Missachtung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften zu einer Gefährdung des Luftverkehrs führen. Der Gesetzgeber hat daher die Möglichkeit geschaffen, ein Bußgeld bis zu 50.000 EUR auszusprechen (§ 58 Abs. 2 LuftVG). Dies zeigt, welch hoher Stellenwert und welche starke präventive Wirkung der bußgeldlichen Ahndung von luftverkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeiten zugemessen wird.

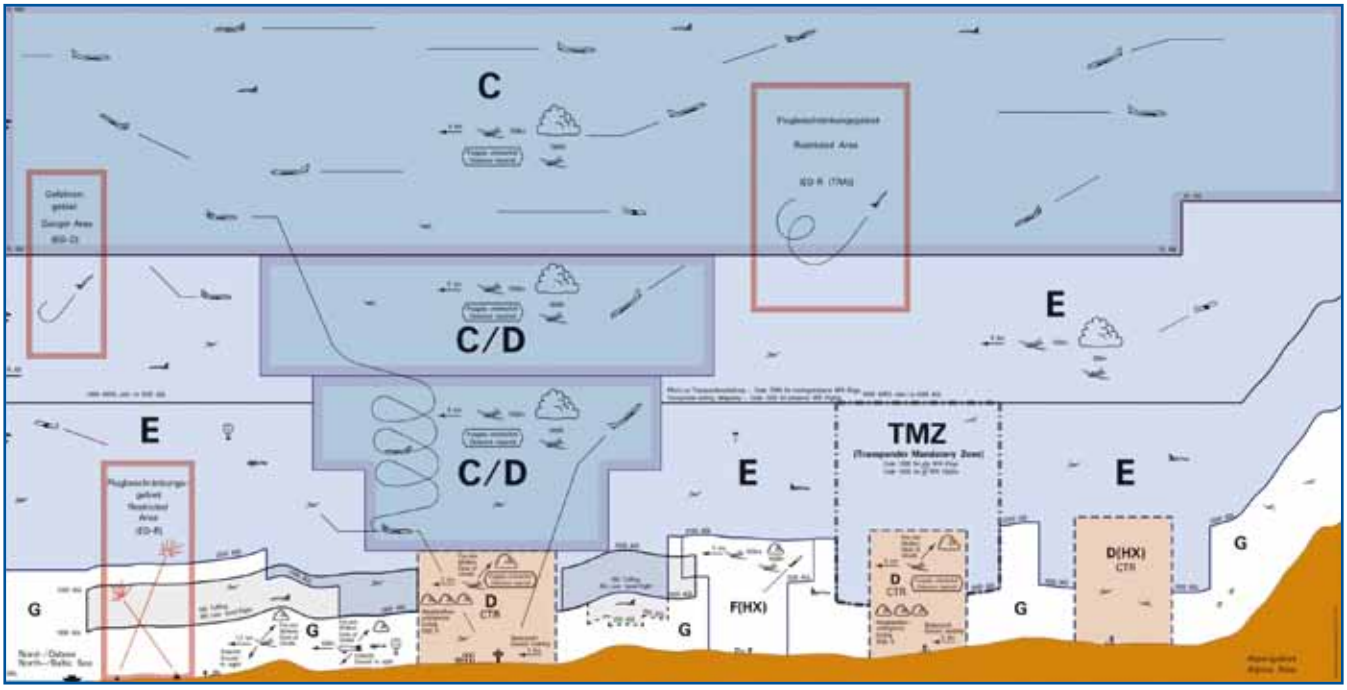
Bei einem unerlaubten Einflug in ein Gebiet mit Flugbeschränkungen oder ein Luftsperrgebiet sieht die Sache allerdings anders aus. Hier handelt es sich dann nicht mehr um eine Ordnungswidrigkeit. Wer in diese Gebiete unerlaubt einfliegt, begeht eine Straftat, die gemäß § 62 LuftVG mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder mit einer Geldstrafe geahndet werden. Wird diese Tat fahrlässig begangen, ist eine Freiheitsstrafe von bis zu sechs Monaten oder eine Geldstrafe von bis zu 180 Tagessätzen möglich.

Die festgesetzten Bußgelder oder sogar Strafen sind also ganz schön hoch und sollten jeden Luftverkehrsteilnehmer dazu veranlassen, eine saubere Planung und Flugdurchführung zu gewährleisten, um erst gar nicht das Risiko einer Luftraumverletzung aufkommen zu lassen.

LUFTRAUMVERLETZUNGEN LASSEN SICH VERMEIDEN

KENNEN SIE NOCH ALLE REGELN IM LUFTRAUM?

Grundvoraussetzung, um Luftraumverletzungen zu vermeiden, ist, dass man den Luftraum und die Regeln



Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Luftraumstruktur in Deutschland

kennt. Natürlich hat man sie zur Prüfung gelernt, und bei einem Überprüfungsflug muss man sie mehr oder weniger parat haben.

Es ist ähnlich wie beim Autofahren. Zur Fahrprüfung hat man den Fragebogen zu 100% richtig ausfüllen können. Man war richtig gut. Jetzt, nach vielen Jahren der Fahrpraxis, fühlt man sich sicher. Aber einige Sachen weiß man nicht mehr so genau. Wie schnell darf man in einer verkehrsberuhigten Zone fahren? Wie wird der Bremsweg berechnet?

In der Luftfahrt geht es uns ähnlich. Fliegen, das Luftfahrzeug beherrschen, das können wir, aber die Regeln im Luftverkehr? Hat man wirklich noch alle präsent? Anders als im Straßenverkehr ändern sich die Regeln im Luftverkehr, vor allem was die Luftraumstruktur anbetrifft, sehr schnell. Wer hier nicht immer up-to-date bleibt, ist ein potentieller Kandidat für eine Luftraumverletzung.

Dabei ist es so einfach, sich und sein Luftfahrtwissen aktuell zu halten. Alle Änderungen werden in Papierform und heute meist auch elektronisch veröffentlicht. Es lohnt sich, ab und zu das Luftfahrthandbuch oder das Jeppesen VFR Manual zu studieren, die aktuellen Supplements und AICs zu lesen und sich die Luftfahrtkarten mal etwas genauer anzuschauen. Wer nicht alle Unterlagen zuhause zur Verfügung hat, findet sie bestimmt am Flugplatz oder bei den Kameraden im Fliegerclub.

MIT EINER SORGFÄLTIGEN PLANUNG FLIEGT MAN GUT

Nach § 3a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) hat sich ein Pilot bei der Vorbereitung seines Fluges mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Fluges von Bedeutung sind, vertraut zu machen. Dass es sich dabei immer um die neuesten bzw. aktuellen Unterlagen und Daten handeln muss, versteht sich von selbst. Veraltete Luftfahrtkarten oder kaum lesbare Kopien von Anflugkarten gehören nicht ins Cockpit.

Auch sind die gültigen Supplements, also die Ergänzungen zum Luftfahrthandbuch, vorher zu checken. Dort findet man u.a. Informationen über zeitweilig eingerichtete Flugbeschränkungsgebiete, z.B. für eine militärische Übung oder zum Schutz eines Großereignisses, wie zum Beispiel einen Papstbesuch. Wer diese temporär eingerichteten Beschränkungen nicht mitbekommt, läuft Gefahr, mitten durch diese Gebiete zu fliegen und riskiert eine saftige Strafe.

DFS Deutsche Flugsicherung

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

AIP SUP VFR
SUP VFR 13 (ENR)
8 SEP 11

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (German Air Navigation Services)
Büro der Nachrichten für Luftfahrer (Aeronautical Publication Agency)
Am DFS-Campus 10 · 63225 Langen · Germany
Tel. +49 (0) 6103 707 - 12 62, 12 64, 12 65, 12 58 · Fax +49 (0) 6103 707 - 12 98
www.dfs-aeronautical.de · e-mail: redaktion.aip@dfs.de

Einrichtung von Gebieten mit Flugbeschränkungen anlässlich des Papstbesuches vom 22 SEP 2011 bis zum 25 SEP 2011

1. Allgemeines
Zum Schutz der Großveranstaltungen im Rahmen des Deutschlandbesuches von Papst Benedikt XVI. werden vorübergehend Gebiete mit Flugbeschränkungen eingerichtet (NfL I-146/11, NfL I-153/11).

2. Flugbeschränkungsgebiet "Berlin"
2.1 Seitliche Begrenzung
Kreis mit einem Radius von 3 NM um N 52 30 02 E 013 15 04.

2.2 Vertikale Begrenzung
GND - 5000 ft MSL

2.3 Zeitliche Wirksamkeit
Grundsätzlich am 22 SEP 2011 1600-1900.
Hiervon abweichende Aktivierungszeiten werden von der Polizei Berlin bekannt gegeben und von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit NOTAM veröffentlicht.

2.4 Art der Flugbeschränkungen
Grundsätzlich sind in dem Gebiet "Berlin" alle Flüge nach Sichtflugregeln untersagt.
Von den Flugbeschränkungen ausgenommen sind:
a) Flüge der Polizei oder im Auftrag der Polizei
b) Einsatzflüge der Streitkräfte
c) Flüge im Rettungs- und Katastrophenschutzeinsatz

Establishment of Restricted Areas on the Occasion of the Pope's Visit from 22 SEP 2011 until 25 SEP 2011

1. General
Restricted areas have been temporarily established (NfL I-146/11, NfL I-153/11) for the protection of the large-scale event in connection with the visit to Germany by Pope Benedikt XVI.

2. Restricted Area "Berlin"
2.1 Lateral Limits
Circle with 3 NM radius centered on N 52 30 02 E 013 15 04.

2.2 Vertical Limits
GND - 5000 ft MSL

2.3 Activation Times
As a rule, 22 SEP 2011 1600-1900.
Activation times deviating from the above will be announced by the Police of Berlin and published by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH per NOTAM.

2.4 Type of Flight Restrictions
As a rule, all VFR flights are prohibited in the "Berlin" area.
The following are exempt from flight restrictions:
a) flights by or on behalf of the police
b) flights by the Armed Forces
c) flights on rescue and disaster control missions

bitte wenden/p.t.o.

Obwohl zeitweilige Gebiete mit Flugbeschränkungen, wie hier zum Papstbesuch, rechtzeitig als Supplement bekannt gemacht werden, fliegen Piloten immer wieder unerlaubt in solche Gebiete ein und riskieren eine Strafe.

Die Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 ebenso wie die GPS+VFR-Karte von Jeppesen unterliegen Änderungen und Ergänzungen, die man unbedingt mitbekommen muss, will man nichts falsch machen. Im Luftfahrthandbuch AIP VFR, Teil GEN bzw. in den Chart Change Notices von Jeppesen sind alle Änderungen, die sich im Laufe eines Jahres ergeben, veröffentlicht. Es ist also ein Leichtes, seine Luftfahrtkarte aktuell zu halten.

Ebenfalls zur Flugvorbereitung gehört eine NOTAM-Abfrage. Mit dem von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH betriebenen VFR-eBulletin (www.vfr-bulletin.de) hat man Zugriff auf alle in Deutschland, Österreich und Schweiz veröffentlichten NOTAM, die in irgendeiner Weise den VFR-Verkehr betreffen, und das alles noch in deutscher Sprache. Mit einer auf die Flugstrecke bezogenen Auswahl bekommt man genau die NOTAM ausgewählt, die man braucht. Einfacher geht es nun wirklich nicht. Aber man muss die NOTAM auch wirklich lesen, z.B. dass Betriebszeiten für eine Kontrollzone

erweitert wurden, dass ein Gebiet mit Flugbeschränkungen kurzfristig eingerichtet wurde oder dass eine Funknavigationsanlage ausgefallen ist.

VFReBulletin NOTAM-Briefing

DEUTSCHLAND STRECKENINFORMATIONEN

EDMM FIR: - EDMM MUNICH

Aufgrund sich haeufender Verletzungen des Luftraums ueber der ED-R136 (Grafenwoehr) besonders an den Wochenenden weisst die zustaendige Dienststelle der U.S. Armee noch einmal eindringlich darauf hin, dass dieses Gebiet H24 und ganzjaehrig fuer nicht berechtigte Luftfahrzeuge aller Art gesperrt ist.

Auch im VFReBulletin wird vor der Gefahr von Luftraumverletzungen in bestimmten Gebieten, wie hier ED-R136, gewarnt.

Trotz der heute verfügbaren elektronischen Navigationshilfsmittel im Cockpit, die Flugvorbereitung muss am Boden beginnen, und nicht erst mit dem Einschalten eines Garmin 430 oder eines hochwertigen Moving Map Systems. Der obligatorische Strich für die Flugstrecke auf der Luftfahrtkarte, ob nun mit Bleistift oder elektronisch, sollte weiterhin vor dem Flug gezogen werden. Nur so kann man wirklich erkennen, was auf der Strecke los sein wird, worauf man zu achten hat, welche Lufträume man durchfliegen wird, und in welcher Flughöhe man den Flug sicher durchführen kann.

Gerade um die großen Verkehrsflughäfen in Deutschland ebenso wie im benachbarten Ausland sind komplexe Luftraumgebilde entstanden, die auf Karten manchmal schwierig darzustellen sind. Hier empfiehlt es sich, Terminal Charts (soweit vorhanden) zu verwenden, die in einem größeren Maßstab mehr Details zeigen und so das sichere Navigieren einfacher machen.

Nicht zu vergessen bei der Flugvorbereitung ist das Wetterbriefing, mit der wichtigste, wenn nicht sogar der wichtigste Teil der Flugvorbereitung, wenn man bedenkt, wie viele wetterbedingte Flugunfälle jedes Jahr passieren. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) bietet mit GAFOR, dem Selfbriefingsystem pc_met, dem Internetdienst www.flugwetter.de oder aber auch der persönlichen telefonischen Beratung eine Fülle von Möglichkeiten, sich ausführlich über das Wettergeschehen entlang der geplanten Flugstrecke zu informieren, und dies nicht nur beschränkt auf das deutsche Staatsgebiet. Allerdings sollte man als Anwender der automatischen Informationssysteme schon in der Lage sein, die Abkürzungen von METAR und TAF zu entschlüsseln und Symbole auf Wetterkarten richtig zu deuten.

MANCHMAL KOMMT ES ANDERS ALS GEPLANT

Je besser die Flugvorbereitung, desto geringer die Gefahr, von der geplanten Route abzuweichen und dabei vielleicht unbeabsichtigt in einen genehmigungspflichtigen Luftraum einzufliegen. Aber auch wenn man exakt entlang des obligatorischen Strichs auf der Luftfahrtkarte fliegt und das GPS-Gerät die genaue Position anzeigt, kann es doch zu Schwierigkeiten kommen, sobald das Wetter schlechter wird, und der geplante Flugweg und die Höhe nicht mehr eingehalten werden können. Nun sind Ausweichrouten und Alternativen gefragt. Wer dies schon bei der Flugplanung am Boden mit berücksichtigt hat, ist natürlich besser dran.

Das Wettergeschehen kann man zwar nicht beeinflussen, aber man kann es immerhin rechtzeitig in die Flugplanung mit einbeziehen, auch während des Fluges. Wenn das Wetter entlang der Flugroute sichtlich schlechter wird, die Wolkenuntergrenze absinkt, die Sicht sich verringert, oder ungeahnte Turbulenzen auftreten, sollte man schnell handeln und nach Ausweichstrecken suchen. Abgesehen davon, dass man sich beim Fluginformationsdienst über das aktuelle Wettergeschehen informieren kann, hilft vielleicht schon das Abhören von VOLMET oder von ATIS, um ein grobes Bild über die aktuelle Wetterlage zu erhalten. Auf jeden Fall sollte man nicht planlos weiterfliegen, bis man nicht mehr genau weiß, wo man sich befindet und wie es weitergehen könnte. Vielleicht hilft auch eine Landung auf einem nahegelegenen Flugplatz, um sich erst Mal neu zu orientieren.

Aber es muss nicht immer das Wetter sein, das einem einen Strich durch die Rechnung macht. Vielleicht hat man den Flug durch einen Luftraum D über einem Verkehrsflughafen geplant, und man geht fest davon aus, dass die Freigabe zum Durchflug (wie immer) rechtzeitig erteilt wird. Aber diesmal ist es anders. Die Durchflugfreigabe wird verweigert. Plötzlich muss man den Weiterflug neu planen, nach einer anderen Route suchen, überlegen, ob man den Luftraum umfliegt, unter- oder überfliegt. Jetzt heißt es aufpassen, denn man ist schon recht nahe am Luftraum D dran. Wer sich hier vorher schon Gedanken gemacht hat, wie eine Alternative zum Durchflug aussehen könnte, ist eindeutig im Vorteil.

Wenn man einmal gar nicht mehr weiß, wo man sich gerade befindet und selbst das GPS einen im Stich lässt, sollte man nicht zögern, den Fluginformations-

Moderne elektronische Navigationssysteme mit Luftraumwarnung helfen, Luftraumverletzungen zu vermeiden, vorausgesetzt, der Pilot ist in der Lage, die Luftraumstruktur und die Warnung richtig zu interpretieren.

dienst (FIS) zu rufen. Bei der großen Dichte von Lufträumen in Deutschland und Europa ist die Gefahr groß, dass man ohne navigatorische Orientierung schnell in einen Luftraum unerlaubt einfliegt. Da ist es besser, Kontakt mit FIS aufzunehmen und um navigatorische Unterstützung zu bitten.

FIS KANN HELFEN

FIS ist kein Ersatz für eine gute Flugvorbereitung. Aber FIS kann Piloten bei der Flugdurchführung wirkungsvoll unterstützen und ihnen Informationen und navigatorische Hinweise geben, wodurch Verstöße häufig verhindert werden können. Hierzu zählen Informationen über die zeitliche Aktivierung von Lufträumen, wie Kontrollzonen oder Flugbeschränkungsgebiete, aktuelle Wetterinformationen oder besondere Wetterphänomene (SIGMET) und Hinweise auf anderen Luftverkehr.

Vor allem aber kann der Fluginformationsdienst dem Piloten bei navigatorischen Problemen helfen, insbesondere dann, wenn das Luftfahrzeug mit einem Transponder ausgerüstet und mit Radar identifiziert worden ist. Bei Orientierungsverlust sollte man keine Sekunde zögern und FIS auf der auf den Luftfahrtkarten veröffentlichen Frequenz rufen und das Problem schildern.

Am besten hält man ständige Hörbereitschaft auf der entsprechenden FIS-Frequenz. Dann kann man im Bedarfsfall immer gleich „reinrufen". Fliegt man in komplexen Lufträumen oder in Gebieten, in denen mit IFR-Verkehr zu rechnen ist, sollte man auf jeden Fall mit FIS Kontakt aufnehmen. Aber, auch wenn man in Sprechfunkverbindung mit FIS steht, darf man nicht davon ausgehen, dass man kontrolliert und von anderem Verkehr gestaffelt wird. FIS gibt ausschließlich Hinweise und Empfehlungen. Die Verantwortung für die Einhaltung der luftverkehrsrechtlichen Regeln bleibt beim Piloten.

SATELLITENNAVIGATION SCHÜTZT NICHT VOR LUFTRAUMVERLETZUNGEN

Immer mehr Luftfahrzeuge sind mit satellitengestützten Navigationssystemen ausgerüstet. Und wo diese nicht im Cockpit eingebaut sind, haben viele Piloten heute ein tragbares Navigationsgerät dabei. Es ist schon faszinierend, sein Flugzeug auf dem Display „fliegen" zu sehen, im Hintergrund die mehrfarbige Luftfahrtkarte oder eine vereinfachte Darstellung der Luftraumstruktur. Da kommt man leicht in die Versuchung, die Flugplanung und die Flugnavigation nicht so genau zu nehmen, denn schließlich weiß man immer, wo man sich gerade befindet, und die Luftraumstruktur wird ja exakt dargestellt.

Aber ist man sich sicher, dass man, gerade bei einer vereinfachten Darstellung wie z.B. beim Garmin 430 alle Lufträume richtig interpretieren kann? Auch die Obergrenzen? Ist eigentlich die verwendete Navigationsdatenbank aktuell? Hand aufs Herz! Wer achtet schon wirklich darauf, ob bei einem gecharterten Flugzeug die Datenbank auf dem neuesten Stand ist? Und wo sieht man überhaupt, welches Datum die Datenbank hat? Ein GPS-Navigationsgerät kann noch so modern sein, aber es kann mit veralteten Daten auch zur Falle werden und zu einer (unbeabsichtigten) Luftraumverletzung beitragen.

Gerade wer selten fliegt und daher mit der Handhabung des elektronischen Navigationssystems nicht so vertraut ist, sollte sich vor dem Flug das Handbuch zum Gerät nochmals genau anschauen. Im Internet bieten einige Hersteller Programme an, um die Handhabung zu üben. Wer nicht so trainiert ist, sollte die navigatorische Flugvorbereitung umso sorgfältiger machen, konventionell planen, also mit geographischen Bezugspunkten, mit VOR und NDB, mit Windberechnung und Flugzeiten und natürlich den Flugdurchführungsplan komplett ausfüllen. Im Ernstfall, wenn das GPS-Navigationssystem versagt oder man damit nicht zurecht kommt, ist man mit der konventionellen Navigation weiterhin gut aufgehoben.

Überhaupt sollte man sich als VFR-Pilot nicht bedingungslos auf das GPS-Gerät verlassen. Die scheinbar exakte Anzeige verführt dazu, haarscharf an Lufträume heranzufliegen, nur wenige Meter außerhalb der an-

gezeigten Luftraumgrenze. Dass die Anzeige und auch das ganze System Ungenauigkeiten aufweist, machen sich viele nicht bewusst. Was wie ein exakter Flug entlang einer Luftraumgrenze aussieht, ist vielleicht in Wirklichkeit ein Flug ohne Freigabe in einem genehmigungspflichtigen Luftraum. Man sollte es nicht darauf ankommen lassen und daher mehr Abstand zu Luftraumgrenzen halten.

FLIEGEN IM AUSLAND

IM AUSLAND IST EINIGES ANDERS

Dank der zivilen Luftfahrtorganisation ICAO sind die Flugregeln und die Lufträume international weitestgehend vereinheitlicht. Aber es gibt einige Staaten, die aufgrund nationaler Besonderheiten von diesen Regeln abweichen. Diese Abweichungen kann man im jeweiligen nationalen Luftfahrthandbuch AIP oder auch im Jeppesen VFR Manual nachlesen. Man muss sie nachlesen, denn wer die nationalen Regelungen nicht kennt und beachtet, läuft Gefahr einen Regelverstoß oder gar eine Luftraumverletzung zu begehen.

VFReBulletin NOTAM-Briefing

FLUEGE NACH FRANKREICH :

Aus gegebenem Anlass wird dringend gebeten bei Fluegen in Frankreich sich ueber die Lage der Flugbeschraenkungs- und Flugsperrgebiete, insbesondere der temporaer eingerichteten Gebieten zu informieren. In diese Gebiete darf nicht eingeflogen werden. Wir weisen nochmals darauf hin, dass Verstoesse gegen die Einflugverbote, auch wenn sie im Ausland geschehen sind, in Deutschland den Tatbestand einer Straftat erfuellen und entsprechend geahndet werden koennen.

Die Warnung ist eindeutig.

Die nationalen Abweichungen werden besonders deutlich bei den jeweiligen Luftfahrtkarten. Trotz aller Bemühungen, diese zu vereinheitlichen, es gibt weiterhin Unterschiede bei den europäischen Luftfahrtkarten ICAO 1:500.000. Man muss sich erst in die anderen Karten einlesen, die Kartenlegende studieren und sich insbesondere die Darstellung der Lufträume genau anschauen, bevor man losfliegt. Wer darauf verzichtet, bringt sich unter Umständen in große Schwierigkeiten.

FLUGVORBEREITUNG IM AUSLAND

Abgesehen davon, dass man die abweichenden Flugregeln und die Luftraumstruktur im Ausland kennen muss, man muss sich bei einem Auslandsflug Gedanken darüber machen, wo man Wetterinformationen, eine Flugberatung und die NOTAM her bekommt. Zuhause kennt man die Wege, um an alle erforderlichen Informationen zu kommen, aber im Ausland ist (scheinbar) vieles anders.

Aber auch im Ausland gibt es Flugberatungsstellen und den Flugwetterdienst, die man anrufen kann. Viel einfacher ist es jedoch, die heute in vielen europäischen Ländern angebotenen Briefing-Systeme im Internet zu nutzen. In vielen Fällen befinden sich Internet-Terminals direkt am Flugplatz, von wo aus man Wetter und NOTAM abrufen und einen Flugplan aufgeben kann. Einige automatisierte Self-Briefing-Systeme verlangen eine erstmalige Registrierung. Das kann man schon Zuhause erledigen und dabei gleich mal schauen, welche Daten in dem jeweiligen Land bereitgestellt werden, und prüfen, ob man die in englischer Sprache dargestellten Informationen auch wirklich versteht.

Wer nicht lange nach der Internetseite von AIS-Stellen im Ausland suchen möchte, kann die Seite von EUROCONTROL nutzen. Unter http://www.eurocontrol.int/articles/ais-online werden alle europäischen AIS-Internetseiten geführt. Wetterinformationen findet man bei http://euro.wx.propilots.net/.

Gerade bei Flügen im Ausland ist eine gründliche Flugvorbereitung erforderlich. Blick in eine Self-Briefing-Station am Flugplatz Locarno, Schweiz.

Bei Flügen im Ausland sollte man sich angewöhnen, generell mit dem Fluginformationsdienst (FIS) in Verbindung zu treten. Zwar wird nicht überall FIS auf einer eigenen Frequenz vorgehalten sondern im Rahmen des Flugverkehrskontrolldienstes mit bedient, aber das sollte keinen davon abhalten, Funkkontakt zu halten. Auch im Ausland lassen sich bei FIS aktuelle Informationen erfragen (z.B. Aktivierung von Beschränkungsgebieten), und bei Orientierungsverlust wird einem auch dort weitergeholfen.

ZUSAMMENFASSUNG

- **Wer ohne Freigabe in einen Luftraum einfliegt, für den eine Genehmigung erforderlich ist, begeht eine Luftraumverletzung.**
- **Luftraumverletzungen können mit hohen Geldbußen und in besonderen Fällen mit Strafen geahndet werden.**
- **Eine gründliche Flugplanung schützt vor Luftraumverletzungen.**
- **Planen Sie Alternativrouten, insbesondere bei ungünstigen Wetterlagen.**
- **Zeichnen Sie weiterhin die geplante Flugstrecke in die Luftfahrtkarte ein, auch wenn Ihr Luftfahrzeug mit modernen elektronischen Navigationsgeräten ausgerüstet ist.**
- **Denken Sie daran, vor jedem Flug die veröffentlichten Änderungen zur Luftfahrtkarte (Chart Change Notices), die Supplements und NOTAM zu checken.**
- **Ohne ausführliche Wetterberatung sollten Sie nie in die Luft gehen.**
- **Navigieren Sie nur mit aktuellen Luftfahrtkarten.**
- **Vertrauen Sie nicht uneingeschränkt der satellitengestützten Navigationsanzeige.**
- **Überprüfen Sie die Aktualität der elektronischen Navigationsdatenbank.**
- **Halten Sie immer gebührenden Abstand zu Luftraumgrenzen.**
- **Nutzen Sie die Dienste und die Hilfe des Fluginformationsdienstes (FIS).**
- **Bei Orientierungsverlust sollte man nicht zögern und FIS rufen.**
- **Die Luftraumregeln sind nicht überall gleich. Planen Sie daher einen Flug ins Ausland besonders gründlich.**
- **Achtung! Auch im Ausland werden Luftraumverstöße verfolgt.**
- **Überprüfen Sie ab und zu Ihr Luftfahrtwissen und bringen Sie es auf den neuesten Stand.**

Weitere Informationen zum Thema Luftraumverletzung (engl. airspace infringment) finden Sie auf der Website www.skybrary.aero

Bildnachweis:
Airbox (1), DFS (5), Flymap (1), Jürgen Mies (1)

Quellen:
"Guidance notes for pilots", EUROCONTROL 2009, www.eurocontrol.int/safety
„Luftraum, Flugverfahren und Recht", Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, 2012, www.baf.bund.de
„Ordnungswidrigkeits-Statistiken 2008-2011", Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

Haftungsausschluss:
Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor Jürgen Mies und von 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

34. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Seit 1978 ist das Flugsicherheitstraining in Eggenfelden mit Schwerpunkt Alpenflug eine feste Tradition in der AOPA. Auch in diesem Jahr nahmen wieder über 60 Piloten und Fluglehrer an dieser Veranstaltung unter Führung der Ausbildungsleiter Thomas Neuland und Otto Stein teil. Die Angebote reichten vom Grundlagen-Refresher im Basic-Kurs, über den Advanced-Kurs für Fortgeschrittene bis hin zu Trudeleinweisungen im Emergency-Procedure-Kurs. Außerdem wurden Alpeneinweisungen und mit der militärischen Flugsicherung Radaranflugverfahren trainiert.

Das Trainingscamp ist aber auch ein Marktplatz. in diesem Jahr gab es wieder hochmoderne Vorführflugzeuge von Cirrus Aircraft und Robin zum Ausprobieren, zudem konnte man sich vom Chef der FIS-Lotsen der DFS Herwart Goldbach über deren Service für die AL informieren und sich von Jeppesen-Mitarbeiter Markus Marth in deren moderne Flugvorbereitungssoftware einweisen lassen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt dieser jährlichen Veranstaltung ist auch der Kontakt zu lokalpolitischen Entscheidungsträgern. Da freut es natürlich besonders, wenn in Eggenfelden der Kontakt zu Bürgermeister und Landrat so gut ist, dass sie die Teilnehmer des AOPA-Trainings wie alle Jahre wieder zum gemeinsamen Grillen am Flugplatz eingeladen haben.

Auch für die „Aktion Kind in Not" wurde in diesem Jahr wieder gesammelt, von den Teilnehmern konnten 2.400 € an Spendengeldern für diesen guten Zweck eingenommen werden.

Fliegen für den guten Zweck

Anzeige

Fotowettbewerb AOPA-Fly-Out nach Visby

Dies sind die Gewinnerbilder unseres Fotowettbewerbs, den wir im Rahmen unseres diesjährigen Fly-Outs nach Visby veranstaltet haben. Alle Gewinner erhalten von uns eine Flasche Champagner.

Familie Amm: „Am(m) Strand“
Ralph Düren: „Unterm Flieger“
Dr. Michael Schörning: „Überm Fjord“

AOPA-Seminarprogramm

AOPA-Refresher „FliteDeck – Garmin GNS 430/530“

Fotos: Garmin Ltd.

Mit der modernen Elektronik im Cockpit fliegt es sich leichter. Diese Erfahrung machen wir alle. Doch nicht alle von uns sind damit auf dem linken Sitz Piloten geworden und nicht alle bleiben „current“ mit dem was sie gelernt haben. Einfach „nearest-to“ oder „go-to“ drücken ist eine Option. Aber seitdem wir alle die Erfahrung machen können, wie leicht sich Anflüge organisieren lassen, brauchen wir nur noch jemanden, der sich die Zeit nimmt und es uns noch mal erklärt und mit uns übt! Genau das machen wir in diesem Refresher mit Hans Eberhard von FSTC, der Benutzung, Tipps und Tricks erläutert.

Datum:	**10.11.2012**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:30 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**129 €**
Nichtmitglieder:	**159 €**
Anmeldeschluss:	**26.10.2012**
Anmeldeformular:	**Seite 27**

Folgende Themen zum Garmin GNS 430/530 werden in Theorie und Praxis behandelt:

- Aufbau und Struktur
- Logik und Philosophie der Bedienung
- Nutzung der Funktionen
- Ergänzende Infos (Wind, Reichweite, Zeiterfassung etc.)
- Geräte-Interna (Setup, Einstellungen, Personalisierung)
- Schnittstellen zu anderen Geräten

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder Arnim Stief

Datum:	**17.11.2012**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:30 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**140 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**17.10.2012**
Anmeldeformular:	**Seite 27**

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-Fluglehrerfortbildung

Jetzt auch in Schönhagen

Datum:	**01. + 02.12.2012**
Ort:	**Schönhagen**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**01.11.2012**
Anmeldeformular:	**Seite 27**

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

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

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

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Datum:	**08.12.2012**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**50 €**
Nichtmitglieder:	**80 €**
Anmeldeschluss:	**08.11.2012**
Anmeldeformular:	**Seite 27**

Dieses Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen. Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Flugplan
- IFR-Wechselverfahren
- Flugsicherung / CFMU / Slots
- METARs / TAFs

Darüber hinaus wird genügend Zeit für die Beantwortung und Diskussion individueller Fragen eingeräumt werden. Dozent ist Markus Schmal, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver Pilot mit CPL/IFR-Berechtigung und kennt somit die AZF-Verfahren von beiden Seiten.

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

NEU im Programm

Datum:	**04. + 05.03.2013**
Ort:	**Königsbrück bei Dresden**
Zeit:	**07:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**850 €**
Nichtmitglieder:	**1100 €**
Anmeldeschluss:	**15.01.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 27**

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

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

Das Seminar findet am 4. März von 07:00 bis ca. 18:00 Uhr und am 5. März von 7:30 Uhr bis 13:30 Uhr statt. Die Anreise sollte bereits am 3. März erfolgen. Übernachtet wird am Trainingsort in den Einrichtungen der Bundeswehr, die Kosten für Unterbringung und Verpflegung werden von den Teilnehmern vor Ort in bar bezahlt (ca. EUR 20 pro Tag).

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

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Egelsbach am 10.11.2012**

Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 15

☐ **AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 17.11.2012**

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

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Schönhagen am 01. und 02.12.2012**

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 08.12.2012**

Kosten: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ **AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ in Königsbrück am 04. und 05.03.2013**

Kosten: 850 € für AOPA-Mitglieder, 1.100 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum	Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% (für das HPL-Seminar 100%) 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. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.

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

ICAO FPL 2012 – Änderungen im ICAO-Flugplanformblatt

Zum 15. November diesen Jahres treten Änderungen zum Inhalt von Flugplänen in Kraft. Sie sind bereits mit AIC IFR 8 (Mai 2012) und AIC VFR 2 (12. Juli 2012) veröffentlicht worden. Der Seitenumfang der Aeronautical Information Circular ist gewaltig und lässt große Veränderungen erahnen. Aber dem ist nicht so, zumindest nicht für VFR-Flüge.

Hintergrund der Änderungen ist vor allem eine bessere und genauere Darstellung aller an Bord eines Luftfahrzeuges vorhandenen Navigations-, Kommunikations- und Überwachungsmöglichkeiten, sowie dessen Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft. Die Änderungen betreffen daher vor allem Feld 10 des Flugplans (Ausrüstung). Es geht also primär um die mit modernsten Navigationsgeräten ausgerüsteten Luftfahrzeuge der Airlines und der Business Aviation. Die Veränderungen spielen sich daher nicht nur auf dem Flugpanformular sondern vielmehr in der weiteren Flugplanverarbeitung bei den Flugsicherungen der Welt ab.

Betroffen von den Änderungen sind die folgenden Flugplanfelder:

Feld 7 – Luftfahrzeugkennung

Begrenzung auf maximal 7 alphanumerische Zeichen, keine Bindestriche oder Symbole zulässig.

Feld 8 – Flugregeln und Art des Fluges

Präzisere Erläuterungen zur Angabe von Flugregeln.

Feld 10 – Ausrüstung und deren Nutzbarkeit

Änderungen zur Erläuterung der Nutzbarkeit von Ausrüstungen, insbesondere Angaben zum Vorhandensein der entsprechenden betriebsbereiten Ausrüstung an Bord des Luftfahrzeuges, zur Ausrüstung und Tauglichkeit entsprechend der Qualifikation der Flugbesatzung und zur ggf. erforderlichen Zulassung durch die zuständige Behörde. Das hört sich sehr kompliziert an, macht aber im praktischen Leben die Arbeit für die Flugsicherung und insbesondere für die Fluglosten einfacher.

Feld 13 – Startflugplatz und voraussichtliche Abblockzeit

Zusätzliche Bestimmungen zur Angabe von Startflugplätzen, denen keine ICAO-Ortskennung zugewiesen ist.

Feld 15 – Geschwindigkeit und beantragte Reiseflughöhe; Flugstrecke

Änderungen zur Flugstreckenangabe in Bezug auf einen Punkt, wo eine Geschwindigkeits- und/oder Flughöhenänderung beginnen bzw. eine Streckenänderung und/oder ein Flugregelwechsel stattfinden wird.

Feld 16 – Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugzeit; Zielausweichflugplatz

Änderung der Bezeichnung „Ausweichflugplatz" in „Zielausweichflugplatz". Zusätzlich werden die Bestimmung zur voraussichtlichen Flugdauer sowie die Beschreibungen zur Ortsangabe konkretisiert.

Feld 18 – Andere Angaben

Zahlreiche Änderungen insbesondere in Bezug auf die zu verwendenden Kenngruppen. Kenngruppen, die nicht in den Flugplanbestimmungen enthalten sind, können nicht akzeptiert werden. Piloten wird dringend empfohlen, den Tag des Abfluges (DOF/) in Feld 18 anzugeben. Die Angabe ist vorgeschrieben, wenn der Flugplan mehr als 24 Stunden vor der EOBT (Estimated off-block time, voraussichtliche Abblockzeit) aufgegeben wird.

Auch wenn sich mit dem neuen Flugplanformat 2012 für manche Piloten nur wenig ändern wird, so muss man sich doch informieren, denn richtig und fehlerfrei sollte der Flugplan schon ausgefüllt sein. Ab dem 15. November wird weltweit nur noch das neue Format akzeptiert.

Flugpläne können wie bisher bei der zentralen Flugberatung der DFS, AIS-C, aber auch direkt bei dem unter der Regie von EUROCONTROL betriebenen „Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS)" aufgegeben werden. *Jürgen Mies*

DFS Deutsche Flugsicherung

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (German Air Navigation Services)
Büro der Nachrichten für Luftfahrer (Aeronautical Publication Agency)
Am DFS-Campus 10 · 63225 Langen · Germany
Tel. +49 (0) 6103 707 - 12 62, 12 64, 12 66, 12 58 · Fax +49 (0) 6103 707 - 12 96
www.dfs-aviationshop.de · e-mail: redaktion.aip@dfs.de

AIC VFR
AIC VFR 2
12 JUL 12

Informationen über die Einführung von ICAO FPL 2012

EINLEITUNG
Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat beschlossen, Inhalt und Format des ICAO-Flugplanformblatt (FPL) zu ändern. Diese Änderungen treten weltweit am 15. November 2012 in Kraft, obgleich viele Staaten das neue Format bereits vor diesem Datum entgegennehmen. Zeitgleich mit diesen Änderungen ändert Deutschland seine Bestimmungen hinsichtlich der Flugplanung, so dass abdem 15. November 2012 nur noch der neue Inhalt bzw. das neue Format angenommen werden. Das bisherige Format bezieht sich auf die derzeitigen Bestimmungen der ICAO zur Flugplanung, die nach dem 15. November 2012 nicht mehr gültig sind. Das neue Format bezieht sich auf die Bestimmungen der ICAO zur Flugplanung gemäß Änderung 1 zu den Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444), 15. Ausgabe. Diese Bestimmungen treten weltweit zum 15. November 2012 in Kraft.

Information on the Implementation of ICAO FPL 2012

INTRODUCTION
The International Civil Aviation Organization (ICAO) has agreed to make changes to the content and format of the ICAO flight plan form (FPL). These changes become globally applicable on 15th November 2012, although many States will accept the NEW format prior to that date. Coincident with these changes, Germany is amending its flight planning requirements so that only NEW Content/Format will be accepted as of 15th November 2012. PRESENT refers to the current ICAO flight planning provisions which will no longer be applicable after 15th November 2012.

NEW refers to the ICAO flight planning provisions as detailed in Amendment 1 to the Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM, Doc 4444), 15th Edition. These provisions become globally applicable from 15th November 2012.

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Bollinger Aviation ist Deutschland-Vertriebspartner für Robin New Aircraft

Die in Deutschland nach wie vor populären Robin-Flugzeuge sind wieder da!

Mit einem Production Organization Approval (POA) der EASA produziert und verkauft Robin New Aircraft in Dijon-Darois nach einigen Jahren wirtschaftlicher Turbulenzen seit Oktober 2011 wieder die gesamte DR400 Baureihe: Von der 118 PS starken DR 400 2+2 Dauphin bis zur luxuriösen Président, einem 4/5 Sitzer mit 200-PS-Einspritzmotor, Verstellprop und fast 2000 km Reichweite.

Im Zentrum des Interesses stehen jedoch die beiden Diesel-Robins mit 135 bzw. nun auch 155 PS sowie die Lycoming-Mogas-Varianten der klassischen Regent und Major.

Zum alleinigen Deutschland-Vertriebspartner ernannte der neue Robin-Chef Daniel Triques vor wenigen Wochen den langjährigen Robin-Flieger und Eigner Clemens Bollinger mit BOLLINGER AVIATION am Flugplatz Frankfurt-Egelsbach und in Oberursel.

Bollinger ist seit fast 25 Jahren aktives Mitglied in der AOPA-Germany und hat die DR400-Baureihe mit all ihren Neuheiten bereits beim AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vorgestellt. Weitere Informationen auf folgenden Websites:

www.robin-aircraft.com, www.bollinger-aviation.de

Anzeige

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

fliegermagazin

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

GRATIS zum ABO!

Sie sparen 35%

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

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

JAHR TOP SPECIAL VERLAG

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

Luftkaskoschäden: Ein klares Plus für Vereinsmitglieder

Eine unscheinbare Feststellung mit großen Auswirkungen: Das Landgericht Paderborn in seinem Urteil vom 02.08.2011 – 2 O 99/11 – und sodann das Oberlandesgericht Hamm in seinem Beschluss vom 09.11.2011 – I-20 U 191/11 – haben die Feststellung getroffen, dass Vereinsmitglieder nicht „Dritter" im Sinne des § 86 VVG (Versicherungsvertragsgesetz) sind.

Und was soll daran interessant sein? Für einen Laien ohne nähere Erklärungen unverständlich, für einen Juristen ein Quantensprung.

Es geht vorliegend um die Regressmöglichkeit des Kaskoversicherers in den Fällen, in denen der verantwortliche Luftfahrzeugführer den Kaskoschaden grob fahrlässig verursacht hat. Generell ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung befreit, wenn der Versicherungsnehmer, also bei einem Verein ein Vorstandsmitglied, den Schaden grob fahrlässig verursacht hat, desgleichen bei einem Repräsentanten des Vereins. Hierunter ist eine Person zu verstehen, die zwar nicht Vorstandsmitglied ist, sich jedoch in vollem Umfange um die rechtliche und tatsächliche Betreuung des Luftfahrtzeuges kümmert, also sowohl die Versicherungsverträge abschließt und überwacht als auch die technische Überwachung vornimmt. Die übrigen Vereinsmitglieder, die zwar keine Position im Verein ausüben, aber aufgrund ihrer Mitgliedschaft berechtigt sind, die vereinseigenen Flugzeuge zu fliegen, fallen nicht unter diesen Ausschluss. Wird von einem Vereinsmitglied ein Schaden verursacht, gleichgültig ob vorsätzlich, grob fahrlässig, leicht fahrlässig oder ohne jegliches Verschulden, hat der Kaskoversicherer die Versicherungssumme (abzgl. Selbstbeteiligung etc.) auf jeden Fall an den Verein auszubezahlen.

Und jetzt stellt sich die Frage, wer Dritter im Sinne der Vorschriften ist. Sowohl in § 86 VVG als auch in den einschlägigen Kaskoversicherungsbedingungen des jeweiligen Versicherers ist geregelt, dass dann, wenn dem Versicherungsnehmer (Verein) ein Ersatzanspruch gegen einen Dritten zusteht, dieser Ersatzanspruch auf den Versicherer nach Zahlung der Versicherungssumme übergeht, wobei allerdings ausdrücklich geregelt ist, dass der Übergang nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden kann. In den Versicherungsbedingungen ist zudem weiterhin regelmäßig geregelt, dass dann, wenn der Dritte berechtigt war, das Luftfahrzeug zu führen, der Versicherer nur Regress bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung nimmt.

In der Vergangenheit hat die Rechtsprechung im Regelfall die Vereinsmitglieder, die zur Nutzung der vereinseigenen Luftfahrzeuge berechtigt, aber weder Vorstandsmitglied noch Repräsentant waren, als sogenannte „Dritte" angesehen, sodass in Schadensfällen bei Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit ein Regress des Versicherers gegenüber dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer (Vereinsmitglied) bzw. seinen Erben erfolgt ist.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat in den vergangenen Jahren seine Rechtsprechung insoweit geändert, bzw. konkretisiert, dass er festgestellt hat, dass regelmäßig das Interesse des rechtlichen Eigentümers an der Erhaltung der Sache versichert sei und dass in der Sachversicherung/Kaskoversicherung das Schadensersatzinteresse eines Dritten mitversichert werden könne, wobei im Zweifel durch Auslegung zu ermitteln sei, welche Interesse die Parteien als versichert vereinbart hätten (u. a. BGH VersR 2008, 634).

Mit diesen Ansatzpunkten setzten sich in einem konkreten Schadensfall das LG Paderborn und das OLG Hamm auseinander. Ein Vereinsmitglied hatte die vereinseigene PA28-181 Archer II gechartert. Bei der Landung setzte der Pilot zu spät auf und rollte über die Landebahn hinaus auf ein durch eine etwa 30 cm tiefe Furche getrenntes Kornfeld. Hierbei und möglicherweise durch das Zurückschieben ist ein Sachschaden entstanden. Der Versicherer zahlte den festgestellten Schaden unter Abzug des vereinbarten Selbstbehaltes und nahm den Pilot in Regress.

Hierbei setzen sich beide Gerichte mit der Frage auseinander, ob das einfache Vereinsmitglied „Dritter" im Sinne von § 86 VVG bzw. der einschlägigen Bestimmung in den Kaskoversicherungsbedingungen sei. Bereits das LG Paderborn, bestätigt durch das OLG Hamm, stellte hierbei fest, dass die Vereinsmitglieder eines Luftsportvereins schließlich deshalb Mitglieder des Vereins sind, um die vereinseigenen Luftfahrzeuge nutzen zu können. Nachdem die vereinseigenen Luftfahrzeuge Eigentum des Vereins sind, sei jedes Vereinsmitglied aufgrund seiner Mitgliedschaft nicht nur Mitversicherter, sondern Miteigentümer des Luftfahrzeuges. Dies sei sowohl dem Versicherer als auch dem Verein von Anfang an bekannt. Schließlich werden Kaskoversicherungen für Luftfahrzeuge abgeschlossen, um das Eigentum des Eigentümers vor Schäden zu schützen. Das jeweilige Vereinsmitglied bezahlt mit seinen Vereinsbeiträgen nicht nur Kauf und Wartung der vereinseigenen Flugzeuge, sondern insbesondere die Versicherungsbeiträge und ist daher Eigentümer-gleich, nicht jedoch wie ein „Dritter" zu behandeln.

Im Übrigen sei es ohne weiteres denkbar, dass ein Nichtvereinsmitglied mit Zustimmung des Vereins ebenfalls das vereinseigene Luftfahrzeug nutzt. Im letzteren Falle handele es sich um einen „Dritten" im Sinne der gesetzlichen Regelung. Es bleibe daher festzustellen, dass ein „nach dem Vertrag als berechtigt genannter Luftfahrzeugführer" nicht nur ein Vereinsmitglied sein könne, sondern auch ein Nichtvereinsangehöriger Mieter oder Luftfahrzeugführer, der das Luftfahrzeug mit Einverständnis des Vereins

nutzt. Eine Einschränkung der Nutzungsbefugnis auf Vereinsmitglieder finde sich weder in den jeweiligen Versicherungsscheinen selbst noch in den Allgemeinen Kaskoversicherungsbedingungen. Hieraus ergebe sich, dass die versicherungsvertraglichen Regelungen auch dann Sinn machten, wenn Vereinsmitglieder nicht als „Dritte" im Sinne der Kaskoversicherungsbedingungen bzw. des § 86 VVG angegeben würden.

Das mag immer noch recht juristisch und theoretisch klingen. Das Ergebnis dieser Feststellung bedeutet allerdings, dass – anders als bei „Dritten" – dem Verein als Versicherungsnehmer im Schadensfall ein Ersatzanspruch gegen das eigene Vereinsmitglied deshalb nicht zusteht, weil dieses Vereinsmitglied nicht „Dritter" im dargelegten Sinne ist, während bei eingetretenen Schäden von Luftfahrzeugführern, die als Nichtvereinsmitglied ein Luftfahrzeug bei einem Verein gechartert haben oder auch bei einer Chartergesellschaft, „Dritte" sind und daher nicht nur ein Ersatzanspruch des jeweiligen Versicherungsnehmers besteht, sondern mit Zahlung der Kaskoversicherung dieser Anspruch kraft Gesetzes auf den Versicherer übergeht und vom Versicherer aufgrund der eigenen Einschränkungen in den Luftkaskoversicherungsbedingungen zumindest bei grober Fahrlässigkeit gegenüber diesem „Dritten", also gegen den „vereinsfremden" Luftfahrzeugführer, geltend gemacht werden kann. Bei einfachen Vereinsmitgliedern ist dies nicht möglich. Konsequenterweise haben daher sowohl das LG Paderborn als auch das OLG Hamm erklärt, einer Überprüfung, ob das Verhalten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers als grob fahrlässig gewertet werden müsse oder nicht, bedürfe es erst gar nicht, da es hierauf nicht ankäme.

Das einfache Vereinsmitglied kann sich daher zurücklehnen: Selbst wenn wider Erwarten etwas passieren und ein Schaden entstehen sollte, ist das einfache Vereinsmitglied vor einem Regress des Versicherers sicher. Ein klares Plus für das Fliegen in den Vereinen und mit Vereinsflugzeugen, in denen die Vereinsmitglieder und deren Erben vor Regressen sicher sind, während Piloten als Charterkunden von Charterbetrieben als Dritte im Sinne des § 86 VVG angesehen werden und bei grob fahrlässig herbeigeführten Schäden mit Regressansprüchen der Versicherer, auch gegenüber den Erben des Piloten, rechnen müssen.

RA Wolfgang Hirsch
AOPA-AK „Fliegende Juristen und Steuerberater"

Online-Petition: AOPA Finnland kämpft für den Erhalt des Flughafens Helsinki-Malmi

Helsinki-Malmi, der Flughafen der finnischen Hauptstadt für die Allgemeine Luftfahrt, ist ins Visier von Bauträgern geraten, die das Gelände langfristig für Wohnungsbau nutzen möchten.

Die AOPA-Finnland ruft daher alle Piloten in Europa auf, eine Petition zum Erhalt des Flugplatzes zu unterstützen.

Der traditionsreiche Flughafen, der bereits 1938 eröffnet wurde, bietet heute mehr als einer Million Menschen im Großraum Helsinki Zugang zur Allgemeinen Luftfahrt. Er ist Standort von zahlreichen Flugschulen, des finnischen Grenzschutzes, von Rettungsdiensten, Luftwaffe und Polizei. Außerdem ist er ein wertvolles Vogelschutzgebiet und eine Tieroase im Nordosten Helsinkis.

Die Befürworter des Flughafens haben gemeinsam eine Liste mit zehn Gründen erstellt, warum Helsinki-Malmi für die Luftfahrt erhalten werden muss. Mit einer Schließung würde nicht nur die Heimat der Allgemeinen Luftfahrt zerstört, auch ein wichtiger Teil des kulturellen Erbes von Helsinki ginge verloren.

Der Flughafen genießt breite Unterstützung in Finnland und bei der vor Ort lebenden Bevölkerung. Bisher haben mehr als 50.000 Finnen die Petition unterzeichnet. Aus dem Ausland liegen bisher über 2.500 Unterschriften vor.

Wenn auch Sie sich über den Flughafen Helsinki-Malmi informieren und die Petition unterschreiben möchten, können Sie dies im Internet tun unter:

www.pelastamalmi.org

Foto: wikipedia.org/Ssipila

Flughafen Helsinki-Malmi

eNews

Costly transponder AD rescinded

IAOPA has saved aircraft owners millions of euros by successfully petitioning for the removal of an Airworthiness Directive which was as costly as it was unnecessary. The AD concerned Mode C and S transponders and should have applied only to commercial air transport aircraft. Instead, it was extended to all aircraft, and over the last six years owners have spent something like €20 million unnecessarily to comply with it. Now, thanks to the work of Dan Åkerman of AOPA Sweden, EASA has agreed to cancel the AD. George Done, Chairman of AOPA UK, explains the background:

„On 30th August 2006, EASA issued an Airworthiness Directive No. 2006-0265 that concerned Modes C and S transponders. It was to address a problem of false advisory altitude reporting that had led to a loss of aircraft separation during TCAS manoeuvres. It followed on from a much earlier AD issued by the FAA in 1999 that applied to Transport Category aircraft with Mode C and was subsequently modified to apply only to aircraft above FL240. As a result of test data that had been collected in the meantime showing that the repetitive testing required for compliance was unnecessary, the FAA AD was cancelled in April 2000.

The UK CAA issued their own equivalent AD as a result of a TCAS incident involving two Boeing 747 aircraft shortly after the FAA one. This was superseded in 2000 by an AD that applied to all aircraft equipped with Mode C or Mode S transponders. At a stroke, this prime example of gold-plating took in a large proportion of the several thousand GA aircraft in the UK. It was singularly unfortunate that EASA took over this AD in August 2006 from the UK CAA in good faith, thereby extending the scope to many tens of thousands of GA aircraft in Europe. The EASA AD had been up for consultation, but, probably because the wording appeared to limit the scope to transport aircraft, no comments were received during the two-week consultation period. The AD calls for testing every two years using a nine-point check that would maybe take an avionics engineer the best part of an hour. Four sample altitudes are to be checked for accuracy to within a 125 feet tolerance, the highest being 31,000 feet, somewhat on the high side for most GA aircraft! Over the six years that have elapsed since the AD was issued it is easy to see that the owners of the GA aircraft concerned have probably spent on the order of €10 or €20 million in compliance.

On 21st August 2012, EASA issued a Notification of a Proposal to cancel the AD with a closure date for consultation of 31st October 2012. It seems unlikely that there will be any objections. The person we must thank for this welcome outbreak of common sense from EASA is Dan Åkerman of AOPA Sweden. Dan is an aircraft owner and has worked in the aviation business for 25 years as a systems engineer, structures designer and accident investigator, as well as having operated a CAMO for a year before frustration with Part M as interpreted by the Swedish CAA caused him to withdraw. He is the IAOPA representative on the GA Task Force that is currently addressing Part M for GA aircraft. In December 2011 he wrote a letter to Eric Sivel, EASA Rulemaking Deputy Director, raising several questions and proposing amendments to the AD. It is a matter of great cheer that EASA took the comments of the expert seriously and acted upon them, leading ultimately to the cancellation of this vexatious AD. Well done, Dan!"

Foto: Garmin Ltd.

AOPA Germany helps Meridian and Jetprop DLX pilots

AOPA Germany has been successful in its attempts to have EASA treat the Piper Malibu Meridian and Jetprop as a single type for rating purposes, which will save pilots who fly both aircraft significant expense in check-rides. Together with the Malibu owners group, AOPA Germany pressed EASA to consider the PA-46 Jetprop DLX and the PA-46-500TP Malibu Meridian as variants for a single licence endorsement, and the Agency's Operational Evaluation Board has agreed to treat them as one. The Jetprop DLX is an after-market turbine conversion of the Malibu. The Board's report says that while there are differences in horsepower, empty weight and fuel capacity, and while aircraft performance differs, cockpit interface is similar and most operational procedures are identical. For currency purposes, take-offs and landings performed on either the Malibu Meridian or the Jetprop DLX are to be valid for both variants. Dr Michael Erb, Managing Director of AOPA Germany, says: „This has been an expensive problem for a small number of pilots, and we are grateful to EASA for reconsidering the issue and making this welcome change."

Termine 2012/2013

Oktober

11. - 13.10.2012
AOPA Aviation Summit
in Palm Springs, USA
Info: www.aopa.org/summit

27. - 28.10.2012
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

03.11.2012
FAA-Lizenzvalidierungen
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

10.11.2012
AOPA-Refresher „FliteDeck“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

10.11.2012
AK-Treffen der „Fliegende Juristen und Steuerberater“ in Langen
Info: www.aopajur.de

17.11.2012
AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

24.11.2012
Tag der **AOPA**-Vereine
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Dezember

01. - 02.12.2012
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

08.12.2012
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Februar

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

März

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

April

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

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

Juni

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

August

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

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-Shop

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

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

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

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

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

AOPA-Tasche
Abmessung 33 x 33 x 12 cm,
hier passen alle Flugunterlagen
für den Kurztrip bequem hinein
mit Klettverschluss und Stifthaltern
Marineblau € 12,00

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

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

AirShampoo-Landegutscheinhefte
Ausgabe Nord&Süd
Aktion für AOPA-Mitglieder:
2 zum Preis für 1 € 49,90

Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Hiermit erteile ich der AOPA eine Einzugsermächtigung für oben genannte Bestellung.

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

☐ auf Rechnung

Bestellung

	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Tasche		€ 12,00	
AOPA-Cap		€ 5,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 49,90	
		Summe (zzgl. Versandkosten)	

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Tasche“, „AOPA-Cap“ und „AOPA-Tasse“ betragen innerhalb Deutschlands 7,00 EUR, für alle anderen Artikel 2,50 EUR, sofern unter 1000 g Versandgewicht. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

Telefon: +49 6103 42081
Telefax: +49 6103 42083
Email: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

Der AOPA-Letter ist das offizielle Mitteilungsblatt der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. Es erscheint zweimonatlich.
Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Preis im freien Versand 2,80 Euro.

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

Postbank Frankfurt
Konto: 972 906 07
BLZ: 500 100 60
IBAN: DE75 5001 0060 0097 2906 07
BIC: PBNKDEFF

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

Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt, können Sie etwas für die AOPA tun?

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

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