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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2012 | Dezember 2012 - Januar 2013 | Heftpreis 2,80 Euro

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

6/2012

Dezember/Januar

Das Jahr 2012:

Licht und Schatten in der Allgemeinen Luftfahrt

AOPA SAFETY LETTER: VFR-Nachtflug

Stärker vertreten!

Vereinfachtes IFR nimmt die nächste Hürde

Platzrunde: Es geht nicht nur um Bonn-Hangelar

Fliegerisch fit!

AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Schönhagen

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach

Besser informiert!

9. Auflage von „Fliegen in den USA“

PowerFLARM jetzt auch zum Festeinbau

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

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

Allgemeine Luftfahrt – im allgemeinen Interesse!

Ein ereignisreiches Jahr geht zu Ende. War es auch ein erfolgreiches Jahr?

Fürsti und zuvor schon Tempelhof stehen für das Gesamtversagen einer Politik, die mittlerweile eine zynische Professionalität erworben hat, wenn es darum geht, Flugplätze zu schließen. Leider kann man das für den umgekehrten Fall nicht sagen, wie das Beispiel BER auf eine peinliche Weise zeigt. Die freundliche Sichtweise wäre: Das alles liegt nicht an Unfähigkeit, sondern an mangelnder Koordinierung und an zu weichen Vorgaben der Bundespolitik. Immerhin nehmen ja die Länder die Aufgabe der Luftverkehrsverwaltung nicht im eigenen Interesse, sondern im Auftrag des Bundes wahr. So will es jedenfalls das Grundgesetz. Aber will das auch der Bund? Wenn man sein Flughafenkonzept aus dem Jahre 2009 liest, hat man nicht den Eindruck, dass der Bund hier einen „Willen" formuliert hat. Kein Wunder, dass die Länder bei einer derartigen Ansammlung von Gemeinplätzen machen, was sie sich selbst so denken. Und wenn sie denken, sie müssten mal wieder einen Flugplatz schließen, dann tun sie es eben – und der Bund schaut hilflos zu.

Das soll sich jetzt allerdings ändern: Eine von der Luftverkehrswirtschaft ins Leben gerufene Kommission soll in den nächsten Monaten Eckwerte formulieren, die der Bund in seinem nächsten Flughafenkonzept nach Möglichkeit berücksichtigt. Auch die Allgemeine Luftfahrt muss sich in diesem Konzept wiederfinden, und zwar mit klaren Vorgaben an die Länder für ein koordiniertes, flächendeckendes und versorgungsgerechtes Flugplatzsystem. Es geht um Planungssicherheit – nicht nur für die Großluftfahrt, sondern auch und besonders für die Allgemeine Luftfahrt.

Das Drama um Fürstenfeldbruck hat leider ein weiteres Mal gezeigt, dass Politik nicht unabhängig von Wirtschaftsinteressen ist. Liegt das, was jetzt herausgekommen ist, wirklich im Interesse der Bevölkerung? Das kann man nur dann so sehen, wenn man die Interessen von BMW mit den öffentlichen Interessen gleichsetzt – eine zweifelhafte Sichtweise, die völlig ausblendet, dass Deutschland wirtschaftlich wie kaum ein anderes Land der Welt auf einen starken Mittelstand angewiesen ist, den es zu ermutigen und nicht zu entmutigen gilt. Und der wird von der Allgemeinen Luftfahrt sicherlich deutlicher repräsentiert als durch BMW.

Interessant war im Übrigen, wie man das Schreckenswort „Fluglärm" politisch missbrauchen kann, wenn es einem passt. Üblicherweise wird es ja den Politikern entgegengehalten, hier aber hat es die Politik selbst eingesetzt, um die Bürger gegen die Offenhaltung von Fürsti aufzubringen. Und für welchen Preis? Für den Lärm, der stattdessen durch und als Folge einer Auto-Teststrecke verursacht wird. Das muss nicht weiter kommentiert werden.

Was ist in diesem Jahr sonst passiert? Nicht unerwähnt darf bleiben, dass die AOPA-Mitgliederversammlung einen neuen Vorstand gewählt hat, der zum großen Teil der alte ist. Für das uns damit entgegengebrachte Vertrauen bedanke ich mich im Namen des gesamten Vorstandes, auch seiner neuen Mitglieder. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit und auf immer wieder neue Impulse – auch auf solche aus der Mitgliedschaft.

Nur auf diese Weise wird uns auch weiterhin gelingen, dass die AOPA präsent ist und dass sie wahrgenommen wird, ob bei der ICAO, bei der EASA oder bei den nationalen Behörden. Und dies alles ist nur möglich mit einer aktiven und kritischen Mitgliederschaft und mit der unermüdlichen Arbeit unserer hervorragenden Geschäftsstelle und ihren fleißigen Mitarbeitern. Mein Dank gilt allen, die mit ihren Aktivitäten unsere gemeinsame Aufgabe unterstützen oder auf andere Weise zum Erscheinungsbild der AOPA beitragen. Trainingscamps, Fly-Outs und andere Aktivitäten sind hier ganz besonders hervorzuheben.

Ihnen allen wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr – erfolgreich im ganz persönlichen Sinne, erfolgreich aber auch im Sinne der Allgemeinen Luftfahrt!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
VFR-Anflugkarten für ganz Europa kostenlos	5
Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt zwischen den Jahren geschlossen	5
Weihnachtsgrüße	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
AirShampoo Landegutscheinhefte 2013	6
Haftung von Fluglehrern	7

Stärker vertreten!

EASA stellt Erleichterungen bei den Wartungsvorschriften in Aussicht	8
Das vereinfachte Instrument Rating der EASA nimmt die nächste Hürde	8
Thema Platzrunde: Es geht nicht nur um Bonn-Hangelar	10
Europäische Betriebsvorschriften: Die EASA stellt der IAOPA deutliche Korrekturen in Aussicht	11
Cessna SIDs: EASA sieht ein Wahlrecht für private Betreiber	12
In Fürsti und Egelsbach: BMW findet Fliegerei und Piloten ganz toll	12
Die EU-Verordnung über die Verpflichtung zum Einbau von 8,33 kHz-Funkgeräten ist da	13

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: VFR-Nachtflug	*15*
AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR mit FliteStar“ in Schönhagen am 19.01.2013	23
AOPA-Refresher „FliteDeck – GNS 430/530“ in Schönhagen am 16.02.2013	23
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II in Egelsbach am 16.02.2013	24
AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ in Königsbrück am 04. und 05.03.2013	24
AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL in Egelsbach am 16. und 17.03.2013	25
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 23.03.2013	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Beechcraft Augsburg jetzt auch Tecnam Service Center	27
Cessna ergänzt das Xwind-Simulatortraining in Itzehoe	27
9. Auflage von „Fliegen in den USA“	28
Fly-In der Skiflieger in Isny am 16. und 17. Februar 2013	28
Zwei Jahre Flying Hope e.V.	29
Fotokalender der Stiftung Mayday	29
PowerFLARM jetzt auch zum Festeinbau	30
Berblinger Preis 2013	30
Ritter vom Orden Oranje Nassau	31

Rubriken

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

Titelfoto: Cessna Aircraft Company (Corvalis TTX)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2012 und Januar 2013 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Hensel

30-jährige Mitgliedschaft
Dr. Reiner Meyer-Degering
Rainer Rosenthal
Hermann Grossekämper
Michael R. Lengrüsser
Wolfgang Müller
Richard Georg Zeller

25-jährige Mitgliedschaft
Klaus Heege
Jörg Püntener
Matthias A. Gärtner
Goland Greichgauer
Heikedine Körting-Beurmann
Erich Hrdina
Wolfgang Bilo
Dr. Wolfgang Hamann
Dr. Detlef Frormann
Siegfried Pauli
Renate Heege
Harald Günter Wilhelm
Dr. Klaus Dietrich Tiletzek
Gerhard Weber
Niklas Weyer
Dr. Joachim Weber

VFR-Anflugkarten für ganz Europa kostenlos

Seit kurzem bieten wir AOPA-Mitgliedern im Rahmen der Mitgliederwerbung die Software Jeppesen JeppView VFR für ganz Europa als Werbeprämie an. Sie werben zwei neue Mitglieder für die AOPA-Germany und erhalten die Software mit dem elektronischen Kartenservice kostenlos von uns, inklusive Berichtigungsdienst für ein Jahr. Die elektronischen Anflugkarten können neben PC und Laptop auch auf dem iPad genutzt werden. Hierzu steht im iTunes-Store die App „Jeppesen Mobile FliteDeck"zur Verfügung, die eine der Lizenzen nutzt, die im JeppView-Paket enthalten sind.
Weitere Informationen zu unseren Werbeprämien finden Sie auf Seite 6.

Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt zwischen den Jahren geschlossen

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 24. Dezember 2012 bis 1. Januar 2013 geschlossen. Am 2. Januar sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

Fotos: Jeppesen; Artenauta, Fotolia.de

Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich schon jetzt Ihre Luftfahrtkarten für 2013

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2013 für Deutschland – wahlweise von Jeppesen oder der DFS – oder weitere attraktive Prämien. Die Karten für das Jahr 2013 werden direkt nach Erscheinen im März 2013 versandt.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
für Deutschland bestehend aus
4 Karten mit 3D-Geländedarstellung

ICAO-Kartenset der DFS
für Deutschland bestehend aus
8 Karten

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.

AirShampoo Landegutscheinhefte 2013

Günstiger für AOPA-Mitglieder

Auch im kommenden Jahr machen die AirShampoo Lande-Gutscheinhefte das Fliegen wieder günstiger. Wie immer gibt es die Ausgaben Nord und Süd mit jeweils 40 Flugplätzen. Auf jedem dieser Flugplätze kann mit den AirShampoo Lande-Gutscheinheften dreimal gelandet werden, ohne die sonst fälligen Landegebühren zahlen zu müssen. Die Lande-Gutscheinhefte sind für das gesamte Jahr 2013 gültig und gelten für nichtgewerbliche Flüge bis 2t.
AOPA-Mitglieder erhalten 5 EUR Rabatt auf den regulären Verkaufspreis. Die Landegutscheinhefte können unter www.airshampoo.de bestellt werden. Die Komplettausgabe Nord&Süd ist zusätzlich im AOPA-Shop erhältlich.

Fotos: Airshampoo (1), AOPA (1), DFS (1), Jeppesen (2)

Haftung von Fluglehrern

Möglichkeiten für AOPA-Mitglieder, sich vor Ansprüchen zu schützen

Das Fliegen ist eine der sichersten Fortbewegungsarten. Und jeder Fluglehrer ist sich seiner hohen Verantwortung bewusst, die er gegenüber seinen Schülern hat und erfüllt seinen Lehrauftrag gewissenhaft und fürsorglich. Gleichwohl haftet er aufgrund von Gesetzen für Schäden, die während der Ausbildung eintreten. Wie gut, dass man sich versichern kann!

Was heißt eigentlich „für Schäden zu haften"?

Haftpflicht ist in diesem Zusammenhang die gesetzliche Verpflichtung, den Schaden zu ersetzen, den man einem anderen zugefügt hat. Dies können Personen- und Sachschäden sein.
Im AOPA-Letter 04/2011 wurde an dieser Stelle bereits die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters und des Luftfrachtführers (der Personen und/oder Sachen befördert) erläutert.
Die Haftpflicht des Fluglehrers stellt eine eigene Form der Haftung dar. Aber auch hier ist eine Haftung in unbegrenzter Höhe möglich!

Warum der Versicherungsschutz der Halter- bzw. Frachtführerhaftpflicht-Versicherung nicht ausreichend ist

Für Schäden an Personen und/oder Sachen außerhalb des Luftfahrzeuges besteht Schutz über die Halterhaftpflicht. Sollte jedoch die Versicherungssumme der Halterhaftpflicht-Versicherung nicht ausreichen, springt die Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung ein.
Etwaige Ansprüche des Flugschülers an den Fluglehrer sind über die Halterhaftpflicht-Versicherung zum Beispiel aber nur versichert, wenn der Flugschüler kein „Pilot In Command (PIC)" ist. Ist der Flugschüler PIC, besteht kein Versicherungsschutz für Ansprüche des Flugschülers gegen den Fluglehrer. Hier greift dann der Schutz Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung ein.
Die Frachtführerhaftpflicht-Versicherung spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle, da es sich bei der Ausbildung um keine Beförderung von Passagieren handelt.
Die Ausbildung findet nicht nur in der Luft statt. Folgendes Szenario ist beispielsweise möglich: Der Fluglehrer erklärt die Funktionsweise von Funkgeräten unter Zuhilfenahme eines fremden Funkgerätes. Er legt dieses ungeschickt auf einem Tisch im Schulungsraum ab. Das Gerät fällt herunter und wird dabei beschädigt. Oder es fällt sogar einem Flugschüler auf den Fuß und verletzt ihn. Der Personen- und Sachschaden ist über die Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung gedeckt.

Vorteil für Fluglehrer, die Mitglied der AOPA sind

Die Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung ist unverzichtbar, da die Halterhaftpflicht-Versicherung nur Teilbereiche der vorhandenen Risiken abdeckt, denen ein Fluglehrer ausgesetzt ist. Der Versicherungsschutz umfasst den Ausgleich von berechtigten Schadenersatzansprüchen gegen den Fluglehrer und die Abwehr von ungerechtfertigten Ansprüchen. Notfalls auch vor Gericht!
Über die AOPA Gruppenfluglehrerhaftpflicht-Versicherung können sich Mitglieder preisgünstig versichern. Versichert ist über diesen besonderen Vertrag die gesetzliche Haftpflicht aus der Tätigkeit als berechtigter Fluglehrer und Einweiser auf den folgenden Luftfahrzeugarten:

- Motorflugzeugen
- Drehflügler
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Freiballone
- aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge

Die erforderliche Ausbildungstätigkeit unter der Aufsicht eines hierfür amtlich anerkannten Fluglehrers zur Erlangung der Lehrberechtigung ist mitversichert. Ebenso ist die Tätigkeit als Fluglehrerausbilder für die obigen Luftfahrzeugarten mitversichert.
Ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche wegen Schäden an dem der Ausbildung/Einweisung dienenden Luftfahrzeug einschließlich Sachfolgeschäden. Dieser Ausschluss ist marktüblich. Daher sollte der Fluglehrer mit dem/den Verein/en, bei dem/denen er tätig ist, eine entsprechende Vereinbarung (in Form einer Haftungsfreistellung) treffen.

Versicherungsdetails

Die Versicherungssumme der AOPA-Gruppenfluglehrerhaftpflicht-Versicherung beträgt 500.000 EUR für Personen- und Sachschäden. Eine Selbstbeteiligung ist nicht vereinbart. Der Jahresbeitrag beträgt 65 EUR (zzgl. Versicherungsteuer von zur Zeit 19 %).
Mitversichert gilt zudem die Tätigkeit als Prüfer für das Luftfahrtbundesamt bzw. die Bezirksregierung.
Höhere Versicherungssummen sind – außerhalb der Gruppenfluglehrerhaftpflicht-Versicherung – über einen separaten Vertrag selbstverständlich möglich. Bis hin zu einer Versicherungssumme von 3.000.000 EUR.

Bogdan Dudzinski, AachenMünchener

dvag-aviation.com

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

EASA stellt Erleichterungen bei den Wartungsvorschriften in Aussicht

Die EASA wurde heftig dafür kritisiert, dass sie bislang von den Flugzeugbetreibern die strikte 1:1-Umsetzung sämtlicher Wartungsempfehlungen der Hersteller verlangt hat, was – neben anderen Faktoren – zu einer Kostenexplosion bei der Wartung geführt hat. Ad absurdum geführt wurde diese Vorgehensweise an einem skurrilen Fall: Piper empfiehlt, die Türdichtung der PA28 monatlich einzuölen. Das hat aber dazu geführt, dass bei einem schwedischen Flugzeugbetreiber, der sich auf Anfrage bei der EASA strikt an diese Anweisung halten musste, die von Öl triefende Türdichtung begonnen hat sich aufzulösen.

Eine Arbeitsgruppe hat jetzt neue Vorschläge erarbeitet, wie die Wartungsvorschriften des sog. EASA Part M grundsätzlich neu gestaltet werden können, so dass ein Flugzeugbetreiber wieder mehr Entscheidungsfreiräume hat.

In einem gerade veröffentlichten Gesetzesentwurf (Amtsbezeichnung NPA 2012-17) wird in Aussicht gestellt, dass die Betreiber von sog. ELA 1-Flugzeugen mit einem MTOM bis 1.200 kg außerhalb von Luftfahrtunternehmen selbst über die Inhalte ihres Wartungsprogramms entscheiden können, ohne dass eine Behörde dies genehmigen muss. Allerdings muss der Betreiber auch die volle Verantwortung dafür übernehmen, wenn er etwa die aktuellen Wartungsprogramme „Supplemental Inspection Document" für die Cessnas der 100er und 200er Serie älteren Baujahrs nicht umsetzt.

In einem weiteren Schritt sollen dann auch mehr Entscheidungsfreiräume für Flugzeuge der ELA 2-Kategorie mit bis zu 2.000 kg MTOM überprüft werden. Wir hätten uns die Einbeziehung dieser ELA 2-Flugzeuge von Beginn an gewünscht, jedoch argumentiert die EASA, dass auch recht komplexe Flugzeuge mit Druckkabine, Einziehfahrwerk, Turbolader und Glascockpit wie die Piper Malibu zu diesen Flugzeugen zählen, bei denen ein durchschnittlicher privater Betreiber Schwierigkeiten hat, Entscheidungen über die Wartung selbst zu treffen.

Die NPA 2012-17 kann noch bis zum 29. Januar 2013 kommentiert werden.

Dr. Michael Erb

Foto: Diamond Aircraft

Das vereinfachte Instrument Rating der EASA nimmt die nächste Hürde

Etwas später als erhofft, aber mit sehr positivem Inhalt, hat die EASA das „Comment Response Document (CRD)" im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für eine vereinfachte europäische Instrumentenflugberechtigung veröffentlicht.

Das Gesetzgebungsverfahren, das im Jahr 2008 begann und unter dem Namen FCL.008 bekannt wurde und jetzt RMT.0198 & RMT.0199 heißt, hat mit der Veröffentlichung der Kommentare der Betroffenen und der Antworten der EASA hierauf eine wichtige Hürde genommen. Das Dokument hat 991 Seiten und zeigt viele positive Ansätze, offenbar wurden die Anregungen der Verbände wie IAOPA und Europe Air Sports ernst genommen und umgesetzt. Trotz der von einigen nationalen Luftfahrtbehörden vorgetragenen Kritik ist die EASA auf Kurs geblieben und hält weiterhin an ihren durchaus innovativen Zielen fest:

Die theoretischen Lerninhalte wurden um ca. 40 % abgespeckt, für Privatpiloten irrelevante Fächer wie Trägheitsnavigationssysteme, Jetstream, Turboprop- und Jettriebwerke wurden ersatzlos gestrichen. Der Umfang der Theorie wurde auf 80 Stunden reduziert, Fernlehrgänge werden die Notwendigkeit zur Teilnahme am Frontalunterricht im Klassenraum auf ein Minimum von nur noch 8 Stunden reduzieren.

Der Einstieg in das System erfolgt über das sog. Enroute Instrument Rating (EIR), das den Flug nach IFR auf der Flugstrecke erlaubt, jedoch keine Privilegien für IFR-An- und Abflüge beinhaltet. Also eine Art Schönwetter-IFR, mit dem man legal durch Wolken fliegen darf, am Abflug- und Zielflugplatz müssen jedoch gute VFR-Minima vorherrschen. Dieses Rating wird übrigens nicht ICAO-konform sein.

Das sog. Competency-Based Instrument Rating kennt hingegen keine Einschränkungen bei den Privilegien, auch An- und Abflüge sind unter IFR selbstverständlich erlaubt. Die praktischen Prüfungsstandards entsprechen völlig dem bisherigen Niveau, nur bei der Theorie wurde ausgedünnt.

Gerade auch für die Inhaber von Ratings aus Drittländern ergeben sich neue Möglichkeiten, sie können ihre zumeist von der FAA ausgestellten IFR-Berechtigungen viel leichter umschreiben: Der Nachweis von Theoriekenntnissen in den Fächern Luftrecht, Meteorologie und Flugplanung & Leistung kann jetzt während der praktischen Prüfung mündlich durch den Examiner abgenommen werden. Ab einer IFR-Erfahrung von 50 Flugstunden nach Scheinerhalt kann zur Prüfung angetreten werden, bislang waren 100 Flugstunden verlangt.

Das Dokument finden Sie auf der Website der EASA unter:http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202011-16.pdf. Kommentare können noch bis zum 29. Dezember 2012 eingereicht werden, anschließend wird die EASA an der Veröffentlichung ihrer Opinion/Meinung arbeiten.

Es bleibt zu hoffen, dass der Gesetzgebungsprozess weiter zügig voranschreitet, und dass die EASA-Mitgliedsstaaten nicht noch in letzter Minute im sog. „Comitologie-Verfahren" wichtige Elemente dieses Gesetzesvorhabens kippen. Wenn alles klappt, dann könnte diese innovative Vorschrift bereits ab Herbst 2013 in Kraft treten und unserer Branche neue Perspektiven geben.

Dr. Michael Erb

Foto: F. Grothe

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

Thema Platzrunde: Es geht nicht nur um Bonn-Hangelar

Das Thema ist unerfreulich: Das Bezirksregierung Düsseldorf hat durch einen Brief vom 23.02.2011 an die Flugplatzgesellschaft Hangelar angeblich verbindlich festgelegt: „...lege ich grundsätzlich einen flugbetrieblichen Schwankungskorridor in einer seitlichen Ausdehnung von jeweils 150 m seitlich der Platzrundenlinie zugrunde."
Seit Frühjahr 2012 haben Mitarbeiter der Bezirksregierung Düsseldorf durch Beobachtung vom Boden aus angebliche Abweichungen von 200 m !!! festgestellt und Bußgeldbescheide über 500,00 € plus Kosten erlassen. Im Wiederholungsfall werden weit höhere Geldbußen angedroht. Teilweise handelte es sich hierbei um Flugschüler. bzw. deren Lehrer. Einige der Piloten wehren sich gegen diese Bescheide gerichtlich. Mittlerweile ist auch ein Verfahren vor dem Verwaltungsgericht anhängig.
Die AOPA hat sich eingeschaltet, nicht nur um den Betroffenen zu helfen und um zu verhindern, dass ortsfremde Piloten verfolgt werden, die zwar gültige Anflugblätter haben, jedoch nicht jedes Bodenmerkmal des mehrfach gekrümmten Anfluges perfekt einhalten können. Vor allem wollen wir verhindern, dass ein solcher Unsinn bundesweit Schule macht und andere Behörden ermuntert, weitere Einnahmequellen zu erschließen oder Piloten zu „disziplinieren".
Wir haben sehr ausführlich und rechtlich umfassend an die Regierungspräsidentin, die Bundes- und Landesministerien für Verkehr und das LBA geschrieben.
Auch soweit es eine Regelung für die Platzrunde in Hangelar gibt, NfL I 29/96, geändert durch die NfL 103/11 am 14.07.2011, beschreibt diese gerade keinen flugbetrieblichen Schwankungskorridor von jeweils 150 m seitlich der Platzrundenlinie oder in welcher Breite auch immer. Weder im Textteil noch in der Karte gibt es einen derartigen Korridor. Ohne Regelung und Bekanntmachung durch eine NfL nach § 21 a LuftVO ist ein „Korridor" in keinem Fall verbindlich.
Verbindlich sind zudem die vorrangigen bundesweit gültigen Regelungen zur Platzrunde, nämlich die Regelungen nach NfL II 37/00. Danach gibt es keinen flugbetrieblichen Schwankungskorridor von jeweils 150 m seitlich der Platzrundenlinie oder in welcher Breite auch immer. Es gibt noch nicht einmal eine rechtlich verbindliche Vorschrift, nach der in der Platzrunde „ein Fliegen auf dem Strich" oder innerhalb eines Korridors verlangt werden darf.
Auch nach den übergeordneten §§ 21a, 22 LuftVO gibt es keine Verbindlichkeit der Platzrunde mit einem „Korridor". Ein derartiger „Platzrundenkorridor" ist rechtlich nicht bindend. Die Platzrundenregelungen dort sind „Sollvorschriften" und nicht einmal bindende Norm.
Wir Piloten müssen wissen: Die Platzrunde dient vorrangig der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses. Nur eines der dort genannten 13 Kriterien dient der Lärmvermeidung. Hier verhalten wir uns ohnehin rücksichtsvoll.
Die „Platzrunde" ist, anders, als die Bezirksregierung Düsseldorf meint, kein Verbotsinstrument zur Lärmvermeidung, sondern ein Verfahren, das seit Anbeginn der Fliegerei von Piloten selbst entwickelt wurde, um das nicht einfache Landen eines Flugzeuges technisch überhaupt sicher durchführen zu können. In den Platzrundenregelungen ist der (auch) enthaltene Kartenteil noch nicht einmal auf den Meter exakt vermessen.
Liebe Piloten: bitte verweist nicht auf die Möglichkeit eventuell perfekter GPS-Platzrundenanflüge. Wir fliegen in der Platzrunde VFR. Wir müssen auf Sicht fliegen und wir wollen vor allem nicht, dass GPS-Geräte mit Platzrunden zur Pflicht werden!
Im übrigen: Selbst die mit Navigationsgeräten bestens ausgestatteten Airliner, die, (nicht für eine Platzrunde) Navigationseinrichtungen am Boden nutzen, haben größere Toleranzen für den Bereich des Instrumentenflugverkehrs, der aber im Sichtflug bei Verkehrslandeplätzen nie einzuhalten ist:

- B-RNAV:, geforderte Genauigkeit: 5,0 NM , also 9260 m
- P-RNAV:, geforderte Genauigkeit: 1,0 NM , also 1852 m
- RNAV-0.5: geforderte Genauigkeit: 0,5 NM, also 962 m
- RNAV-0.3: geforderte Genauigkeit 0,3 NM, also 556 m

Auch die Regelungen der ICAO-Manuals zu ICAO Annex 14, Doc. 8168 sagen: Soweit dort überhaupt Korridore (nicht für Platzrunden) vorgesehen sind, müssen diese selbst für die langsamsten Flugzeuge mindestens 1400 m betragen, für schnellere mindestens 1500 m.
Soeben hat uns die die Regierungspräsidentin geantwortet und auf die Beschwerden der Bevölkerung verwiesen. Die Beobachtung sei erforderlich und habe jetzt aber gezeigt, dass nur weniger als 1 % der Piloten abgewichen seien. Die technische Einhaltung der Platzrunde sei also möglich. Das ist natürlich ein Trugschluss. Es mag sein, dass die Piloten jetzt aus Angst vor der Strafverfolgung nur noch nach unten auf irgendwelche Bodenmerkmale geachtet haben. Ob hierbei noch die notwendige Luftraumbeobachtung erfolgt ist, interessiert wohl nicht. Wir hoffen, dass es durch das gehorsame Fliegen auf dem Strich ohne Luftraumbeobachtung nicht zu einem Crash kommt oder müssen wir gerade auf einen Unfall warten, damit die Politik endlich aufwacht? Sie kennt wohl nur die kurzsichtigen Interessen einiger Lokalpolitiker, die sich mit Aktionen gegen einen Flugplatz profilieren wollen.

Weitere Informationen über die Thematik der Platzrunde:
AOPA-Letter Heft 06/2002, S. 20-24
AOPA-Letter Heft 03/2011, S. 11-14
Aerokurier Heft 10/2012, S. 79-83

RAin Sibylle Glässing-Deiss

Europäische Betriebsvorschriften: Die EASA stellt der IAOPA deutliche Korrekturen in Aussicht

Wir haben in den letzten Monaten wiederholt über die geplanten Betriebsvorschriften der EASA für die sog. komplexen Luftfahrzeuge berichtet, die ein Desaster für den europäischen Werkflugverkehr darstellen würden. Die einzige Chance, diese Vorschriften nach dem völlig unbefriedigenden Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens der EASA noch zu stoppen, wäre ein „Veto" des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments. Mit diesem Ziel hat die IAOPA, vertreten vom europäischen Vorsitzenden Martin Robinson, seinem Stellvertreter Dr. Michael Erb und dem neuen EU-Lobbyisten Lutz Dommel zahlreiche konstruktive Gespräche mit Abgeordneten des EU-Parlamentes geführt und den Widerstand der betroffenen Flugzeugbetreiber koordiniert. Nach einer Diskussion mit der EU-Kommission kam dann auch wieder ein Kontakt mit der EASA zustande.
In einem sehr positiven Gespräch mit dem EASA-Director Rulemaking Jules Kneepkens und seinen Mitarbeitern kam der kaum noch zu erwartende Durchbruch: Die EASA machte der IAOPA den Vorschlag, alle Turboprops unter 5,7 t MTOM von den geplanten Vorschriften für verlängerte Startstrecken auszunehmen. Unklar ist noch, was mit den Jets unter 5,7 t geschehen soll, auch für sie muss gemäß dem internationalen Standard ICAO Annex 6 Part II nicht mit den verlängerten Startrollstrecken kalkuliert werden. Wir werden natürlich weiter über alle Fortschritte in dieser Angelegenheit berichten.
Zum Hintergrund: Ein Flugzeug gilt gemäß EASA-Vorschriften als komplex, wenn es zumindest eines dieser Kriterien erfüllt:

- MTOM 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

Problematisch für komplexe Flugzeuge sind vor allem die neuen Anforderungen an die Startstrecken aus der Vorschrift OPS NCC POL.125. Zum Beispiel kann eine Beechcraft Super King Air B200 bei MTOM, 25° C und 2000 Fuß Dichtehöhe bislang ganz legal auf 701 m Bahnlänge abheben. Zumeist ist es sinnvoll, ein 50 Fuß 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. Für die B200 beträgt diese „Accelerate Stop Distance" 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. Damit wären ca. 900 der insgesamt 2.000 derzeit nutzbaren Flugplätze in Europa nicht mehr so anzufliegen wie derzeit.
Konkrete Sicherheitsprobleme dieser Flugzeuge, die solch eine restriktive Regelung notwendig machen würden, sind der EASA nicht bekannt. Auch die ökonomischen Auswirkungen dieser neuen Regelung auf den betroffenen Werksflugverkehr, die Flugplätze und die Regionalwirtschaft wurden von der EASA in der Analyse der Auswirkungen der neuen Vorschriften nicht berücksichtigt.

Dr. Michael Erb

Anzeigen

mt-propeller
The Winner's Propeller!
Entwicklung und **Herstellung** von EASA und FAA zertifizierten Composite Verstell- und Festpropellern.
Verkauf und **Service** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.
Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
sales@mt-propeller.com
Über 100 STCs weltweit!
www.mt-propeller.com

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

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

Cessna SIDs: EASA sieht ein Wahlrecht für private Betreiber

Die Wartungsempfehlungen von Cessna für die Einmotorigen der 100er und 200er Serien mit Baujahr vor 1986 sorgen derzeit für eine große Verunsicherung unter den Flugzeugbetreibern und Wartungsbetrieben. Denn derzeit ist unklar, ob die sog. „Mandatory Supplementary Inspection Documents", mit denen die Flugzeuge auf Korrosion untersucht werden sollen, für jedes Flugzeug verbindlich durchgeführt werden müssen, oder ob der Flugzeugbetreiber in voller Eigenverantwortung hierfür ein Wahlrecht hat. Die Kosten für die Untersuchungen sind hoch, sie liegen zwischen geschätzten 5.000 und 10.000 Euro, was für viele alte „Schätzlein" mit einem Marktwert von vielleicht 20.000 bis 30.000 Euro sicherlich einen wirtschaftlichen Totalschaden bedeutet.

Im Heimatland von Cessna ist die Sache klar: Die FAA erlaubt es privaten Flugzeugbetreibern zu entscheiden, ob die Mandatory SIDs durchgeführt werden müssen. Kommerzielle Betreiber sind an die Ausführung gebunden.

Wie sieht es in Europa aus? Die EASA hat uns gegenüber am 16. August 2012 erklärt, dass die privaten Flugzeugbetreiber auch in Europa ein Wahlrecht wie in den USA erhalten sollen, diese erfreuliche Nachricht haben wir in Ermangelung einer öffentlichen Stellungnahme des LBA auch auf unserer Internetseite veröffentlicht. Das LBA erklärt jetzt aber in E-Mails zum Thema, dass „Veröffentlichungen der AOPA für und als LBA nicht relevant sind", und dass man den privaten Flugzeugbetreibern kein Wahlrecht einräumen will, dass die Mandatory SIDs von allen Flugzeugbetreibern uneingeschränkt umzusetzen sind.

Wie bitte? Wir glauben, dass man im LBA hier etwas grundlegend nicht richtig verstanden hat, denn unsere Veröffentlichungen sind keinesfalls irgendwelche AOPA-Amtsanmaßungen, sondern von uns 1:1 weitergeleitete Veröffentlichungen der EASA, also der Behörde, die dem LBA fachlich vorgesetzt ist. Um sicherzugehen, dass unsere Veröffentlichungen auch noch aktuell sind, haben wir bei der EASA nachgefragt. Deren Deputy Rulemaking Director Eric Sivel hat uns am 9. November 2012 per E-Mail nochmals bestätigt, dass die EASA weiterhin das Wahlrecht beim privaten Betreiber sieht.

Bedauerlich ist, dass die Kommunikation zwischen der EASA und dem LBA in solch einer wichtigen Frage offenbar nicht funktioniert, dass man in Deutschland die Vorschriften maximal ungünstig für die Betroffenen auslegt und einem Verband, der hier ausschließlich aufklären will, auch noch indirekt Amtsanmaßung unterstellt.

Wir haben demnächst ein Treffen mit den Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium, im LBA und der EASA, um in dieser Frage endlich Klarheit zu erhalten.

Dr. Michael Erb

In Fürsti und Egelsbach: BMW findet Fliegerei und Piloten ganz toll

Sie wissen es sicher noch: Wegen des von BMW politisch und wirtschaftlich ausgeübten Drucks ist Fürsti heute kein Flugplatz mehr, Piloten steht somit in der Region München kein Verkehrslandeplatz mehr zur Verfügung. Das hält BMW aber nicht davon ab, aktiv die Nähe zur Luftfahrt zu suchen, ganz im Gegenteil:

Das BMW-Fahrertraining am ehemaligen Flugplatz Fürsti schmückt ein Plakat mit dem Slogan „Ready For Take Off". Für jeden, der die Geschichte von Fürsti kennt, klingt das mehr als zynisch, „Take Offs" gibt´s hier leider nicht mehr.

Auch vor dem Flugplatzrestaurant von Egelsbach hat BMW Werbung gemacht und seine Fahrzeuge ausgestellt. Allerdings hat das zuständige BMW-Zentrum nach unserer Veröffentlichung auf der AOPA-Website viel Kritik erfahren: „Wegen Euch muss ich mit dem Auto nach München, und Ihr stellt hier noch aus?", so dass diese Werbeaktion abgebrochen wurde.

Spannend für uns zu lesen sind auch die aktuellen Nachrichten über die Versuche der Unterdrückung von kritischen Medienberichten durch die CSU. Wir hatten uns oft gewundert, warum trotz guter erster Kontakte zu Journalisten und der Übersendung von interessantem Informationsmaterial in den bayerischen Medien so gut wie gar nicht über den Flugplatz Fürsti berichtet wurde. Jetzt kann man es sich ja denken.

Foto: AOPA

Die EU-Verordnung über die Verpflichtung zum Einbau von 8,33 kHz-Funkgeräten ist da

Worum geht es? Es handelt sich um die EU-Verordnung 1079/2012 „zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum“, die ab sofort geltendes Recht ist und nicht etwa noch von jedem einzelnen Mitgliedsstaat früher oder später so oder ähnlich in nationales Recht umzusetzen ist. Die Verordnung regelt den Betrieb im gesamten Luftraum der ICAO-EUR-Region, und nicht etwa nur die Ausrüstung der in den Vertragsstaaten zugelassenen Boden- und Luftfunkstellen, sie betrifft damit auch alle bei uns verkehrenden in Drittländern zugelassenen Luftfahrzeuge. Das Ziel ist, die Frequenzknappheit im VHF-Flugfunk in Zentral-Europa bis etwa 2025 zu bekämpfen. Kurz gefasst ist nun vorgeschrieben:

1. Ausrüstung mit 8,33 kHz-Radios für alle Neuflugzeuge ab 17.11.2013, ebenso dürfen ab diesem Tag alten Radios nicht mehr im Austausch eingebaut werden, z.B. nach Reparatur
2. Verpflichtung zum Mitführen von 8,33 kHz-Radios für IFR-Flüge in Luftraum A,B,C ab 01.01.2014
3. Verpflichtung zum Mitführen von 8,33-kHz-Radios bei VFR-Flügen in allen Lufträume ab 01.01.2018
4. Ausnahmen gibt es für Staatsflüge (d.h. Polizei, Zoll und Militär) bis mindestens 2025 allgemein und für Zivilflüge auf besonders begründeten Antrag

Die Vorschrift zum Mitführen von 8,33-kHz-Radios im oberen Luftraum Europas, zuerst oberhalb FL245, seit 2007 oberhalb FL195, hatte weit weniger Entlastung gebracht als erhofft. Die EU-Kommission rechnete seit 2005 mit einem Zuwachs im Luftverkehr von 5 % pro Jahr, was zu einer Verdoppelung des Frequenzbedarfs bis 2020 oder spätestens 2025 geführt hätte. Sie war besorgt, dass dieser Frequenzmangel zum Wachstumshindernis werden könne, und prüfte gemäß einer Anfrage der IAOPA ein System der effizienteren, europaweit koordinierten Frequenzplanung. Fast alle europäischen Staaten unterstützten diese Initiative. Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich lehnten eine Aufgabe ihrer nationalen Zuständigkeiten jedoch ab und drängten stattdessen auf eine Erweiterung

Anzeige

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Available on the iBookstore

Join the mobile revolution.

Holen Sie sich Jeppesen e-books günstiger als die gedruckten Versionen mit folgenden Vorteilen:

- Kostenersparnis
- Suchfunktion
- Markieren
- Verlinkungen
- Notizen
- Lesezeichen
- Zoomfunktion für Abbildungen
- Kompatibel mit iPad®

Jeppesen e-books stehen für viele unserer bekanntesten Titel zur Verfügung, jetzt auch Guided Flight Discovery - Instrument /Commercial und FAR Handbook for Aviation Maintenance Technicians.

Besuchen Sie jeppesen.com/e-books5 für weitere Informationen.

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

der 8,33-kHz-Flugflächen. Also gab die Kommission, die infolge der Single-European-Sky-Gesetzgebung nun zuständig geworden war, 2009 ein Mandat zum Ausarbeiten einer neuen Verordnung mit der 8,33-kHz-Kanäle flächendeckend und in allen Höhen vorgeschrieben werden sollten, an Fachleute von EUROCONTROL und Frequenz-Experten aus den nationalen Flugsicherungen. Ferner wurden die Vertreter der Luftraumnutzer, also NATO, IATA, AOPA und Europe Air Sports zur Mitarbeit eingeladen. Das Ergebnis ist die nun vorliegende Verordnung. Unsere Aufgabe, am vorbestimmten Ziel des Mandats durch Teilnahme an den Sitzungen eines Steering-Commitees etwas grundsätzlich zu verändern, kommt der Aufgabe gleich, die Teichfrösche zu überzeugen, dass ausgerechnet ihr eigener Teich (und nur der!) trocken gelegt werden soll. Denn die Frequenzmanager der Flugsicherungen wollen sich natürlich nicht selbst wegrationalisieren.

Die NATO erreichte, mindestens bis 2025 nicht nachrüsten zu müssen. Die Vertreter der Airlines waren eher auf der Seite der Flugsicherungen, hatten sie doch schon die teure Umstellung vor Jahren mitgemacht.

Die relativ lange Frist für die Umrüstung bei VFR-Betrieb bis 2018, die tatsächlich die meisten neuen Frequenz-Zuordnungen bringt, wurde erkauft durch den leider sehr knappen Termin für IFR-Flüge. Es handelt sich bei diesem Kundenkreis eben nur um einige hundert Flugzeuge. Mit dem Verweis auf die unnützen €-Millionen, die für Mode-S-Transponder ausgegeben werden mussten und die €-Millionen, die für das weit sinnvollere laufende ADS-B-Mandat noch auszugeben sind, haben wir eine Verpflichtung für die Flugsicherungen erreicht, wenigstens eine bestimmte Anzahl von Frequenz-Zuordnungen bis 2014 auszuweisen. Damit sollte erreicht werden, die Nachrüstpflicht für die GA aufzuschieben, falls diese Zahl – wie wir erwarten – doch nicht erreicht werden wird. Diese Bedingung ist später leider entfallen, so dass Artikel 6(6) jetzt ohne erkennbaren Sinn in der Verordnung steht.

Wenn schon umgerüstet werden muss, sollte das unserer Forderung nach wenigstens keine teuren EASA-Gebühren für einen „Major Change" der Avionik zur Folge haben. Davon ist der Absatz (11) in der Begründung übrig geblieben, der nur den Nachweis der Einhaltung von Norm ED-23B als Voraussetzung zur Eintragung ins Lufttüchtigkeitszeugnis vorsieht. Wir hätten uns hier ein deutlich stärkeres Statement in der Verordnung selbst gewünscht. Beim Thema Zulassung ist auch noch unklar, ob bei nicht-kommerziellen IFR-Flügen ein zweites Radio notwendig ist. Denn in sämtlichen SES- und EASA-Vorschriften findet sich hierzu kein Verweis, und ob die deutsche Flugsicherungsausrüstungsverordnung (FSAV) sowie die anderen nationalen Vorschriften weiterhin Bestand haben werden, ist ebenfalls noch unklar. Unsere Anfrage hierzu läuft gerade.

Vertreter der Avionik-Industrie haben in zwei Sitzungen vorgetragen, dass sie sofort nach Inkrafttreten der Verordnung an die Vorbereitung der Produktion gehen würden, die Größe des Marktes sei ab dann bekannt, zu Lieferengpässen werde es nicht kommen.

Die Verordnung gilt nur für die im Anhang I genannten Länder, also Deutschland, Irland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Ungarn, die Niederlande, Österreich und UK, es könnten allerdings später weitere nachziehen. Belgien und die Schweiz bleiben funktechnisch Inseln, aber Auslandsflüge aus beiden Ländern werden nur mit neuen Radios möglich sein.

Prinzipiell müssen alle Funkgeräte am Boden und alle „Handgurken" ausgemustert bzw. nach Übersee verkauft werden. Die alten 25 kHz-Radios stören beim Senden auf einem Kanal die beiden 8,33 kHz-Nachbarn und beim Empfang hören Sie nicht nur den eingestellten Kanal, sondern auch bei den beiden Frequenznachbarn mit.

Viele Fragen sind nicht abschließend und überzeugend behandelt worden:

- Gibt es den Frequenzmangel wirklich?
- Warum gibt es kein europaweit zentralisertes Frequenzmanagement?
- Wie könnte man noch nennenswert viele 25 kHz-Kanäle einsparen?
- Wann werden endlich Digital-Radios eingeführt?
- Was passiert in den USA, wo man weiterhin mit 25 kHz-Kanalabstand auskommt?

Wem nützt es? Die positive Kosten-Nutzen-Betrachtung für die Luftfahrt rechnet sich so: Wenn wegen Frequenzmangel in Europa 2000 Airline-Flüge pro Tag je 1 Minute länger fliegen oder am Boden warten müssen, ergibt das im Jahr geschätzte 1,5 Millarden € unnötige Betriebskosten. Kaufen nun alle GA-LFZ-Halter in Europa für 2 Milliarden. € neue Radios, rechnet sich die Investition für die Luftfahrt schon ab dem 2.Jahr – eine Traum-Rendite wahrlich! Nur: Wo bleibt der Investor, der die eingesparten Gelder von den Airlines einnimmt und nach Abzug eines angemessenen Gewinns an die AL zurückgibt? Einen ausführlicheren Bericht finden Sie unter www.aopa.de

Dr. Klaus-Peter Sternemann

Die aufmerksamen Leser des AOPA-Letters werden sich an die diversen Artikel zum Thema 8,33 erinnern, die wir veröffentlicht haben, seitdem im Jahr 2002 die Diskussion über die Einführung des neuen Kanalabstandes auch im unteren Luftraum geführt wurde. Leider konnten wir trotz allen Engagements nicht erreichen, dass die Allgemeine Luftfahrt von diesem neuen Kostentreiber verschont wird. Wir wollten, dass stattdessen ein effizienteres Frequenzmanagement in Europa eingeführt wird, das die begrenzten Frequenzresourcen deutlich besser nutzt. Was wir durch unser kritisches Nachfragen allerdings erreichen konnten, ist eine deutlich spätere Einführung von 8,33 als ursprünglich geplant: Denn DFS und Eurocontrol wollten den reduzierten Kanalabstand ursprünglich schon ab 2008 einführen. Durch diese gewonnenen 6 bis 10 Jahre (Einführungstermin für IFR in 2014 bzw. für alle in 2018) hat sich das Problem doch etwas abgeschwächt, viele alte Radios konnten inzwischen auf freiwilliger Basis durch neue 8,33-fähigen Geräte ersetzt werden.

Dr. Michael Erb

AOPA SAFETY LETTER

VFR-NACHTFLUG

Nr. 05, Dezember 2012

Alljährlich wird in Deutschland, wie in den meisten europäischen Ländern, in der Nacht auf den letzten Sonntag im Oktober die Uhr um eine Stunde zurückgestellt. Für Privatpiloten beginnt damit offiziell die Wintersaison: die „Fliegerzeit" UTC ist nur noch eine Stunde zurück, Platzöffnungszeiten ändern sich, einige Flugplätze sind nur noch auf PPR-Basis geöffnet. Schweren Herzens kann der berufstätige Freizeitpilot den Sonnenuntergang an Werktagen meist nur noch aus seinem Bürofenster heraus betrachten und nicht mehr durch das Plexiglas der Cockpit-Kanzel.

Doch weniger Tageslicht muss nicht zwangsläufig weniger Zeit für das schönste Hobby der Welt bedeuten, denn jetzt beginnt die Zeit des Nachtflugs! Eine besondere Form der VFR-Fliegerei mit ihren eigenen Reizen und speziellen Eindrücken aber auch mit besonderen Herausforderungen und Eigenheiten.

FASZINATION NACHTFLUG

Die Faszination eines VFR-Überlandfluges bei Nacht kann nur nachvollziehen, wer es selbst erlebt hat: „Airliner-Feeling" durch eine „IFR-mäßige" Freigabe, der spannende Start auf einer voll befeuerten Piste, dann der Steigflug in die Nacht hinein, als Referenz nur der künstliche Horizont. Das Funken läuft auf den Frequenzen der „Großen", und trotzdem ist viel weniger los als bei FIS am Tage. Das Flugzeug fliegt mangels thermischer Turbulenzen wie auf Schienen. Die Lichter der Städte und Dörfer sind meilenweit sichtbar, am Himmel strahlen die Sterne und der Mond, ab und zu ein anderer Nachtflieger.

Allerdings birgt diese Form des Fliegens auch Risiken. Ein Motorausfall bei Nacht beispielsweise ist unbestritten ernster als am helllichten Tage, kann man doch ein hindernisfreies Notlandefeld kaum sicher identifizieren. Wer bei Nacht einmotorig unterwegs ist, kennt die Gefahren und hat immer einen abrufbereiten Notfallplan im Hinterkopf. Ein gut vorbereiteter Nachtflug mit adäquatem Fluggerät stellt bei der Zuverlässigkeit heutiger Motoren kein höheres Risiko dar als ein Flug über Wasser, über Großstädte, im Gebirge oder „On Top".

RECHTLICHES

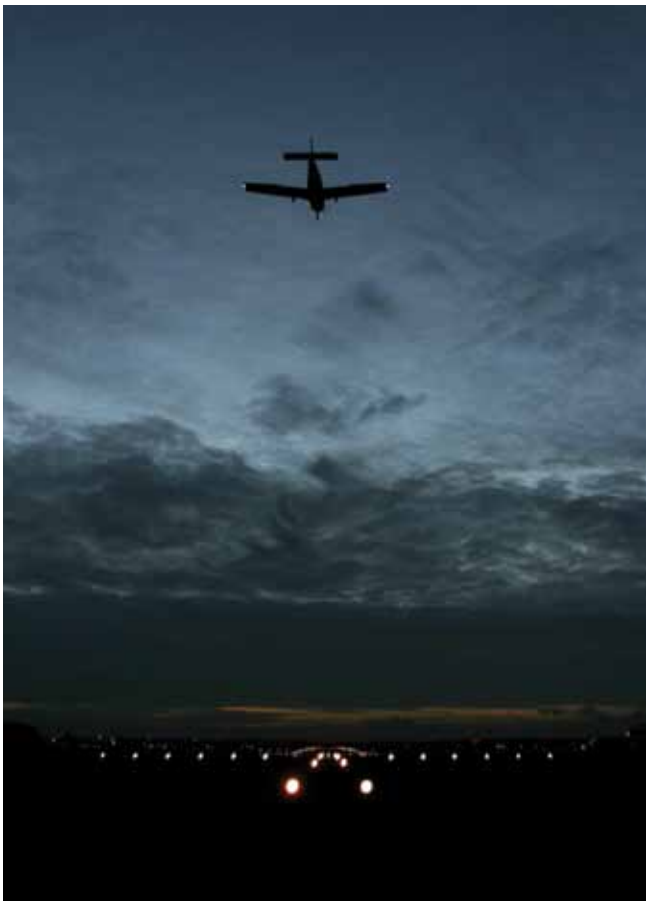
In Deutschland gilt laut LuftVO der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang (Sunset/SS +30) und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang (Sunrise/SR -30) als Nacht. Nach der Zeitumstellung Ende Oktober kann somit ab ca. 17:30 Uhr Lokalzeit

Nachtflug durchgeführt werden, Mitte Dezember sogar schon vor 17:00 Uhr.

VFR-Nachtflüge im unkontrollierten Luftraum (Luftraum G) dürfen prinzipiell ohne Kontakt zur Flugsicherung durchgeführt werden. Dessen ungeachtet ist für einen nächtlichen Überlandflug die Wahl einer Flughöhe in Luftraum E und „Kontrolle“ durch die Flugsicherung sehr zu empfehlen.

Für sämtliche VFR-Nachtflüge, die über die Umgebung des Startflugplatzes hinausgehen, muss ein Flugplan aufgegeben werden. Dieser unterscheidet sich grundsätzlich nicht von einem herkömmlichen VFR-Flugplan, außer dass in das Feld 18 der Zusatz „RMK/N VFR-NIGHT“ eingetragen wird und im Feld für die Flughöhe nicht pauschal „VFR“ sondern die beabsichtige Höhe als Altitude (z.B. A035 für 3.500 ft) oder als Flugfläche (z.B. FL075).

Auch bei Flügen, die noch bei Tag beginnen und bis in die Nacht hinein dauern bzw. dauern könnten, ist vor dem Start ein VFR-Nacht-Flugplan aufzugeben. Während des Fluges müsste ein derartiger Request abgelehnt werden. Zwar kann bei unvorhergesehenen Ereignissen über Funk ein Flugplan aufgegeben werden, der Einbruch der Nacht wird jedoch als bekannt vorausgesetzt und muss in die Flugplanung mit entsprechenden Reserven (z.B. für stärkeren Gegenwind als vorhergesagt) einbezogen werden.



Speziell im Rahmen der Nachtflug-Ausbildung wird gerne ein Überlandflug zu einem Verkehrsflughafen durchgeführt, dort ein tiefer Überflug und ohne Landung zurück nach Hause. In diesen Fällen ist für beide Streckenabschnitte je ein Flugplan aufzugeben.

AUSBILDUNG

Eine Nachtflugausbildung kann in jeder Flugschule und praktisch jedem Verein durchgeführt werden. Sinnvoll ist, sich eine Ausbildungsstätte auszusuchen, die an einem für Nachtflug ausgerüsteten Flugplatz heimisch ist.

Der Fluglehrer (FI), der die Ausbildung durchführt, muss natürlich selbst im Besitz der Qualifikation sein und die Fähigkeit, bei Nacht auszubilden, nachgewiesen haben.

Die Ausbildung umfasst

- fünf Flugstunden auf Flugzeugen bei Nacht,
- davon mindestens drei Stunden mit Fluglehrer,
- davon mindestens eine Stunde Überlandflugnavigation,
- sowie fünf Alleinstarts und -landungen bis zum vollständigen Stillstand.

Nach Abschluss der Ausbildung wird die Nachtflugqualifikation (NFQ/Night Flying Qualification) als Berechtigung in die Lizenz eingetragen. Hierzu ist lediglich eine Meldung der Ausbildungsstätte an die zuständige Behörde (Regierungspräsidium) erforderlich. Es muss weder eine theoretische noch eine praktische Prüfung abgelegt werden.

Bei einer Ausbildung nach JAR-FCL kann die Nachtflug-Ausbildung auch in die PPL(A)-Ausbildung integriert werden. Dem frisch gebackenen Privatpiloten wird dann die Berechtigung direkt in seine „jungfräuliche“ Lizenz eingetragen. Dies wird auch bei dem neuen EASA-PPL so gehandhabt werden.

Für zukünftige Inhaber der neuen Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) wird die Nachtflugausbildung ebenfalls

möglich sein. Allerdings muss nach derzeitigem Stand zusätzliches Instrumentenflugtraining nachgewiesen werden.

Inhaber des „alten" ICAO-PPL(A) ohne Nachtflugberechtigung müssen zunächst die CVFR-Berechtigung erwerben. Dann kann der Schein in eine JAR-Lizenz umgeschrieben und die Nachtflug-Ausbildung begonnen werden.

Ein englisches Funksprechzeugnis (BZF1 oder AZF) ist für VFR-Nacht in Deutschland nicht vorgeschrieben, aber dringend anzuraten. Nachts wird nicht mit FIS, sondern auf den Radarfrequenzen gefunkt, auf denen ausschließlich Englisch gesprochen wird. Zudem wird in einigen grenznahen Gebieten der deutsche Luftraum von ausländischen Lotsen kontrolliert, die gar kein Deutsch verstehen.

AUSÜBUNG DER BERECHTIGUNG

Einmal erworben gilt die Berechtigung quasi „auf Lebenszeit", d.h. so lange der Luftfahrerschein selbst seine Gültigkeit behält. Sie muss nicht separat verlängert werden bzw. verlängert sich automatisch mit der Klassenberechtigung.

Es sind keine Mindeststunden für den Erhalt oder das Recht zur Ausübung nachzuweisen. Rein formaljuristisch kann ein Inhaber der Berechtigung auch nach Jahren ohne NVFR-Praxis jederzeit alleine zu einem Nachtflug starten. Dessen ungeachtet wird ein kluger Pilot nach einer derart langen Abstinenz zunächst den Fluglehrer seines Vertrauens auf den rechten Sitz setzen.

Und wenn die Oma auch einmal die Lichter der Stadt von oben sehen möchte? Die Voraussetzungen, um Passagiere auf einen Flug durch die Dunkelheit mitnehmen zu dürfen, unterscheiden sich je nach PPL-Lizenztyp.

Für nach JAR-FCL ausgestellte Lizenzen gilt: Innerhalb der vorangegangenen 90 Tage müssen drei Starts und Landungen auf demselben Muster nachgewiesen werden, davon mindestens ein Start und eine Landung bei Nacht. Für Inhaber eines „alten" ICAO-PPL mit Nachtflugberechtigung gilt die LuftPersV, in dieser werden dem Luftfahrzeugführer ebenfalls drei Starts und drei Landungen innerhalb der letzten 90 Tage abverlangt, allerdings zwei davon bei Nacht.

Nachtflüge werden im persönlichen Flugbuch als solche gekennzeichnet. Beginnt ein Flug während des Tages und führt bis in die Nacht hinein (oder andersherum), sollte die Flug- bzw. Blockzeit entsprechend anteilig dokumentiert werden.

ANFORDERUNGEN AN DAS FLUGZEUG

Das Flugzeug, welches für den VFR-Nachtflug genutzt wird, muss deutlich höheren Ansprüchen an Beleuchtung und Instrumentierung genügen als für einen VFR-Flug bei Tag.

Bereits von Sonnenuntergang bis Sonnaufgang müssen in Betrieb befindliche Luftfahrzeuge Positionslichter führen. Hierbei handelt es sich um ein rotes Licht an der linken Seite und ein grünes Licht rechts. Diese sind zumeist am Tragflügelende angebracht. Ebenfalls gehört ein weißes Licht, das nach hinten scheint, zu den Positionslichtern.

Für Flugzeuge auf dem Wasser gelten besondere Bestimmungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

VFR-Flüge bei Nacht im kontrollierten Luftraum werden von der Flugverkehrskontrollstelle grundsätzlich wie IFR-Flüge behandelt und zu diesen gestaffelt. Sie sind somit als kontrollierte Flüge nach Sichtflugregeln zu betrachten.

Die 3. DV LuftBO regelt die dafür vorgeschriebene Instrumentierung:

- Magnetkompass
- Kurskreisel
- Barometrischer Höhenmesser
- Fahrtmesseranlage
- Variometer
- Wendezeiger oder Kreiselhorizont
- Scheinlotanzeige
- Uhr mit Sekundenanzeige

Zusätzlich wird in der LuftBO geregelt, dass die Instrumente beleuchtet sein müssen. Die Flugsicherungsausrüstungsverordnung (FSAV) wiederum schreibt für Überlandflüge im kontrollierten Luftraum bei Nacht einen VOR-Navigationsempfänger sowie einen Transponder mit Mode S vor. Eine vollständige derartige Ausstattung bezeichnet man als „NVFR-Ausstattung".

Flüge bei Nacht mit Luftsportgeräten (Ultraleicht) sind in Deutschland nicht gestattet. Auch das Pilotieren von D-registrierten VLA unterliegt Einschränkungen. Während zum Beispiel die Aquila A210 im Jahr 2010 die Zulassung für VFR-Nachtflug erhalten hat, darf in der Katana-Baureihe lediglich die DA20-C1 mit Lycoming-Motor im Nachtflugbetrieb eingesetzt werden.

FLUGVORBEREITUNG

Die Flugstrecke für einen VFR-Nachtflug wird soweit wie möglich anhand von Streckenpunkten geplant, die auch in der Dunkelheit sichtbar sind. Optimal sind beleuchtete Flugplätze als Waypoints, die im Falle eines Problems oder einer plötzlichen Wetterverschlechterung auch für eine Ausweichlandung zur Verfügung stehen. Auch Städte und Autobahnen eignen sich gut, während die am Tage gern genutzten Flüsse, Seen und Wälder in der Nacht nur als große dunkle Flecken erscheinen.

Unterstützend ist der Flug sinnvoller Weise auf VOR-Radialen zu planen. Das GPS ist auch nachts nur zur Verifizierung mittels terrestrischer, Koppel- und Radionavigation ermittelter Positionen und Kurse zu nutzen.

Beim Einzeichnen der Flugstrecke in die Karte ist die Verwendung eines blauen oder schwarzen Stifts sinnvoll, da rote und auch gelbe Linien in der größtenteils roten Cockpitbeleuchtung kaum zu erkennen sind.

Die Wahl der richtigen Flughöhe für die einzelnen Streckenabschnitte ist elementar wichtig und im Rahmen der Vorbereitung mindestens doppelt zu überprüfen. Im Dunkeln kann der vor einem liegende, unbeleuchtete Höhenzug oder ein Hindernis unter Umständen gar nicht oder erst zu spät erkannt werden. Außer beim Abflug und im Landeanflug darf die MSA (Minimum Safe Altitude/Sicherheitsmindesthöhe) zu keinem Zeitpunkt unterschritten werden.

Der Sichtflieger ermittelt diese Mindesthöhe auf Basis der Angaben in der Luftfahrtkarte. Wichtig zu wissen ist hierbei, dass in der von der DFS herausgegebenen ICAO-Karte die „Max. Elevation Figure" aufgedruckt ist, deren Einhaltung im ungünstigsten Fall nur 60 ft Luft zwischen dem höchsten Hindernis im Umkreis und dem Flugzeugrumpf lässt. Schon bei Tage sollte hier ein Zuschlag von mindestens 1.000 ft kalkuliert werden. Die VFR/GPS Karte von Jeppesen beinhaltet dagegen eine „Minimum Grid Area Altitude", die bereits einen Sicherheitsabstand von mindestens 1.000 ft zu Hindernissen bzw. Terrain berücksichtigt.

Die persönlichen Wetterminima sollten für einen VFR-Nachtflug mindestens verdoppelt, besser verdreifacht werden. Mag sich der eine oder andere tagsüber noch unter einer Wolkenuntergrenze von 1.000 ft AGL und bei 3 Kilometern Sicht wohl und sicher fühlen, so schwindet das Wohlempfinden bei einem Nachtflug unter diesen Bedingungen zusehends. VFR „On Top" ist bei Nacht komplett tabu. Wer wenig Erfahrung im Fliegen bei Dunkelheit besitzt, sollte sich zunächst auf CAVOK-Bedingungen beschränken. Einige Piloten gehen sogar in mondlosen Nächten niemals in die Luft.

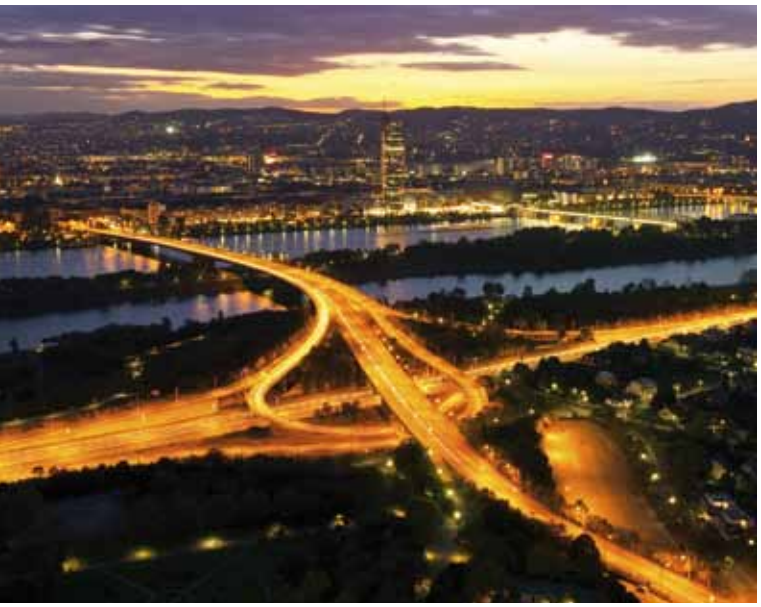
METAR und TAF der Flugplätze auf der Strecke und am Zielort sind im Besonderen auf Temperatur und Taupunkt zu untersuchen. Ist die Differenz dieser beiden Werte (Spread) gering, besteht die Gefahr von Nebel und Dunst – Wetterphänomene, die schon am Tag ein „No-Go“ Kriterium darstellen.

Ein Gebirgsflug bei Nacht ist ganz und gar ausgeschlossen. Selbst gestandene Gletscherflieger werden nicht vor der Morgendämmerung in ihre Maschine steigen. Dies liegt nicht nur daran, dass der Kontakt mit Felswänden die Flugeigenschaften negativ beeinflussen kann, sondern auch daran, dass der geringere Anteil Sauerstoff in diesen Höhen zu einer signifikant schlechteren Nachtsehfähigkeit führt.

Kraftstoffplanung: Auch in diesem Punkt ist es zweckmäßig, die bei einem Tagflug übliche Reserve zu verdoppeln.

Die Öffnungszeiten von Start- und Zielflugplatz werden mittels AIP bzw. Jeppesen VFR Manual ermittelt. Ist ein Platz geöffnet, bedeutet dies allerdings nicht zwangsläufig, dass (nach VFR) gestartet und gelandet werden darf. Weiterhin kann es bei Regionalflughäfen durchaus sein, dass das GAT schon einige Zeit vor dem Ende der Flugbetriebszeit schließt. Im Zweifel ist ein kurzer Anruf hilfreich.

Auch viele kleine Flugplätze sind (meist auf Anfrage) nachts anfliegbar. Man sollte jedoch auf die Minima bzgl. Startbahnlänge noch etwas draufschlagen. Nach Sonnenuntergang ist definitiv der falsche Zeitpunkt, um Short-Field-Erfahrungen zu sammeln. Im Allgemeinen empfiehlt es sich, nur Pisten anzufliegen, die schon einige Male das Ziel eines Tagesausflugs waren. Das intensive Studium der Anflugkarte bezüglich Umgebung, befeuerten und unbefeuerten Hindernissen sowie ggf. spezieller Verfahren bei Nacht ist obligatorisch. Auch die Flugplatzkarte (Aerodrome Chart) verdient einen Blick im Rahmen der Planung. Eine versetzte Schwelle, die meist aufgrund von Hindernissen bzw. Bodenerhebungen im Anflugsektor existiert, ist nur auf dieser Karte zu erkennen. Zudem sind die Rollwege mancher Airports schon am Tage verwirrend.



Wird der Nachtflug zu Trainingszwecken oder „aus Spaß“ durchgeführt, spielen bei der Wahl des Ziels auch die Gebühren für Spät- bzw. Frühabfertigung eine Rolle. Erkundigungen im Voraus helfen, nach der Landung einen Gebührenschock zu vermeiden.

CHECK

Stehen Ziel, Routing und Flugdurchführungsplan, sind Wetterberatung und NOTAMs eingeholt sowie der Flugplan aufgegeben, kann es fast losgehen. Zunächst aber wird das Luftfahrzeug einem ausgiebigen Check unterzogen. Logisch, dass einem der ausgewählte Flieger mit seinen Eigenheiten bestens vertraut ist und dass seit dem letzten Flug bei Tag auf diesem Muster nicht allzu viel Zeit vergangen ist.

Neben den Checklisten-Items, die bei jedem Flug abgearbeitet werden, sind folgende Punkte bei der Vorflugkontrolle für einen Nachtflug zu ergänzen bzw. besonders zu beachten:

- Positionslichter links, rechts, hinten
- Landescheinwerfer / Rollscheinwerfer
- Cockpit- und Instrumentenbeleuchtung
- Elektrisches System (Batterie, Generator und Alternator)

Mit in das Cockpit gehören mindestens zwei Taschenlampen mit frischen Batterien. Lampen mit weißem Licht sollten in der Intensität regelbar sein, da sich bei hellem, weißem Licht die Augen nicht an die Dunkelheit gewöhnen können. Lampen mit rotem Licht weisen wiederum einen anderen Nachteil auf: rötliche Markierungen auf den VFR-Karten (z.B. Kontrollzonen) sind kaum zu entziffern. Eine der Taschenlampen kann an einem Band um den Hals gelegt werden, damit sie immer griffbereit ist und nicht aus der Hand fallen kann.

Einige (portable) GPS-Geräte weisen eine recht hohe Leuchtkraft auf, optimal zum Ablesen bei Sonneneinstrahlung, aber viel zu grell in der Nacht. Die Funktion zum Dimmen sollte bekannt sein, damit man nicht – mit Flugplan im Nacken – die Bedienungsanleitung kurz vor dem Start durchforsten muss.

Ein aufgeräumtes Cockpit ist für die stressfreie Durchführung eines Nachtfluges sehr wichtig. Klarlisten und Kartenmaterial werden in der Reihenfolge ihrer Nutzung während des Fluges organisiert. Die Rückbank ist kein geeigneter Aufbewahrungsort, auch deshalb nicht, weil größere Bewegungen des Kopfes vermieden werden müssen, um Drehschwindel (Vertigo) zu vermeiden.

DER FLUG

An einem kontrollierten Platz wird die Freigabe spätestens am Rollhalt durch den Towerlotsen erteilt. Diese entspricht in Form und Länge etwa einer Sonder-VFR-Freigabe. Tipp: etwas zum Mitschreiben parat halten!

An einem unkontrollierten Platz mit Infofrequenz holt der Flugleiter die Freigabe telefonisch ein und übermittelt diese per Funk an die Besatzung. Alternativ kann der erste Teil des Fluges in Luftraum G ohne Freigabe erfolgen und nach dem Start die zuständige Radarfrequenz kontaktiert werden. Diese Frequenz, welche auf den VFR-Karten nicht ersichtlich ist, sollte vor dem Flug ermittelt werden. FIS wird nachts zwar meistens mitgehört, eine Kontaktaufnahme über VFR-Frequenzen kann nach SS +30 jedoch schwierig sein.

Auch für die Flugsicherung ist VFR-Nacht etwas Exotisches. So kann es passieren, dass dem verdutzten Piloten IFR-Abflugstrecken und IFR-Waypoints genannt werden. Wer diese nicht kennt, sollte selbstbewusst VFR-Prozeduren verlangen („Unable to comply, this is a VFR flight, request VFR procedures“).

Der initiale Steigflug nach dem Abheben muss mit Referenz der Instrumente erfolgen, da ein gewohntes Horizontbild in dieser Höhe noch nicht existiert, und bereits die Beschleunigung dem Gleichgewichtssinn ein Steigen vorgaukelt. In der Folge reagiert der Pilot womöglich mit nachlassendem Steuerdruck und die Maschine sinkt im schlimmsten Fall wieder. Wie bei IFR-Flügen in IMC gilt es, den Instrumenten mehr zu glauben als dem eigenen Hosenboden-Gefühl.

Im Reiseflug angekommen, beginnt der entspannteste Teil. Doch auch in diesem Abschnitt des Fluges können Desillusionierungen auftreten. Das Beobachten der Flug- und Motorinstrumente darf trotz aller Verzückung nicht vergessen werden, ebenso muss das Wettergeschehen, soweit nachts möglich, laufend analysiert werden.

Nachts ist ein versehentlicher Einflug in eine Wolke schnell passiert. Sofortiges Handeln ist dann angesagt: Ausschalten der Strobes, um Schwindel zu vermeiden und Einleiten einer lehrbuchmäßigen Umkehrkurve. Sobald wie möglich wird die Flugverkehrskontrolle über die Umkehr und die weiteren Absichten informiert.

Beim Anflug eines Platzes, der inmitten unbeleuchteten Geländes liegt, wird von einem „Black Hole Approach“ gesprochen. Die Landebahn wirkt, als sei sie mitten in der Luft aufgehängt, um sie herum ein einziges „schwarzes Loch“. Die eigene Höhe relativ zur Piste ist nur sehr schwer einzuschätzen. Sowohl zu tiefe Anflüge bis hin zur Bodenberührung noch vor der Schwelle als auch zu hohe Anflüge können aus dieser irritierenden Wahrnehmung resultieren. Wann immer die Wahl besteht, sollte die Piste mit einer optischen Gleitweganzeige (PAPI/VASI) bevorzugt werden. Steht ein ILS zur Verfügung, kann dieses als Gleitweghilfe dienen. Ohne derartige Hilfsmittel sollte der Anflug tendenziell etwas steiler durchgeführt werden, um genügend Abstand zu umliegenden Terrain sicher zu stellen.

Oft meinen es die Towerlotsen/Flugleiter zu gut und präsentieren die volle Ladung Anflugbefeuerung auf maximaler Stärke. Zumindest kommt es einem nach

einem längeren Flug durch die Dunkelheit so vor. Dem freundlich vorgetragenen Wunsch nach Dimmung wird meist umgehend entsprochen, so dass der finale Anflug ohne einen „Lichter-Overkill“ vonstattengehen kann.

FLUGMEDIZINISCHE ASPEKTE

Die wichtigsten „Instrumente“ eines Piloten sind die Augen. Und eben diese spielen ihm bei Nacht den einen oder anderen Streich. Deshalb gilt es, diese Fallen zu kennen und zu erkennen, damit im Falle von Irritationen und optischen Täuschungen während eines Nachtfluges richtig reagiert werden kann.

Es dauert ca. 30 Minuten, bis sich das menschliche Auge vollständig an die Dunkelheit gewöhnt hat. Aus dieser Erkenntnis resultiert, dass nicht nur während des Fluges, sondern auch schon einige Zeit vor dem Abflug grelle Lichter vermieden werden sollten. Ein einziger Blick in einen Scheinwerfer und die Anpassung geht komplett verloren. Wer unvermeidlich mit Helligkeit konfrontiert wird, sollte im wahrsten Sinne des Wortes ein Auge zudrücken. Passagiere müssen angewiesen werden, das Fotografieren mit Blitzlicht zu unterlassen bzw. dem Piloten anzukündigen.

Insgesamt ist das Auge des Menschen eher für den Einsatz bei Tag als in der Nacht konzipiert. Nicht nur das Fliegen, auch andere Tätigkeiten fallen bei Nacht schwerer. Wer weitsichtig ist, wird im dunklen Cockpit trotz Lesebrille die Karten und Checklisten sowie Instrumente noch schwerer entziffern können. Zigarettenrauch und Vitamin A-Mangel können die Sehfähigkeit weiter beinträchtigen.

Schon bei einer Flughöhe von 5.000 ft AMSL wirkt sich die geringere Sauerstoffkonzentration auf die Nachtsehfähigkeit aus. Dies muss bei der Flugplanung berücksichtigt werden, unter Umständen muss Sauerstoff an Bord eines Luftfahrzeugs ohne Druckkabine mitgeführt werden.

Das Licht eines anderen Flugzeuges, das irrtümlich für ein Licht am Boden gehalten wird, ein Bodenlicht, welches vermeintlich fliegt, ein von der Seite durch den Mond angeschienener Wolkenfetzen oder eine beleuchtete Ortschaft an einem Hang – all diese visuellen Eindrücke können bei Dunkelheit dazu führen, dass der Gleichgewichtssinn durcheinander gerät und das

Hirn dem Piloten ein falsches Horizontbild vorgaukelt. Die Folge: Desorientierung. In dieser Situation ist es wichtig, einen kühlen Kopf zu bewahren und die vermeintlich falsche Fluglage nicht impulsiv durch Steuerausschläge zu „korrigieren“. Dies kann im schlimmsten Fall zur „Todesspirale“ führen oder zum Zerlegen des Fluggerätes noch in der Luft. Daher ist es von besonderer Wichtigkeit, zu jedem Steuerausschlag die Instrumente als Referenz zu nutzen.

Gut vorbereitet und mit dem Wissen über die „Andersartigkeit“ eines VFR-Fluges bei Nacht, steht einer wunderschönen fliegerischen Erfahrung nichts mehr im Wege. Guten Flug!

ZUSAMMENFASSUNG

- **Laut LuftVO gilt der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang (SS +30) und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang (SR -30) als Nacht.**
- **Für alle VFR-Nachtflüge, die über die Umgebung des Startflugplatzes hinausgehen, muss ein Flugplan aufgegeben werden.**
- **Ein englisches Sprechfunkzeugnis (BZF I oder AZF) ist für VFR-Nacht in Deutschland zwar nicht vorgeschrieben, aber dringend anzuraten.**
- **Die Nachtflugberechtigung gilt auf Lebenszeit, es sind keine Mindeststunden für den Erhalt nachzuweisen.**
- **Nachtflüge müssen im Flugbuch als solche gekennzeichnet werden.**
- **Die Flugstrecke sollte anhand von Streckenpunkten geplant werden, die auch in der Dunkelheit sichtbar sind, unterstützend ist der Flug auf VOR-Radialen zu planen.**
- **Die Wahl der richtigen Flughöhe ist elementar wichtig – Sicherheitsmindesthöhen beachten!**
- **Persönliche Wetterminima sollten verdoppelt oder verdreifacht werden.**
- **METAR und TAF unbedingt auf Temperatur und Taupunkt (Spread) checken.**
- **Bei der Vorflugkontrolle müssen die für Nachtflug ergänzten Punkte unbedingt beachtet werden.**
- **Es sollten immer zwei Taschenlampen mit frischen Batterien mitgeführt werden. Die Lichtintensität – auch bei portablen GPS-Geräten – sollte regelbar sein.**
- **Gute Cockpitorganisation (Klarlisten und Kartenmaterial in der Reihenfolge der Nutzung) ist immens wichtig.**
- **Grelles Licht vor Abflug vermeiden, es dauert etwa 30 Minuten, bis sich die Augen vollständig an die Dunkelheit gewöhnt haben.**
- **Den Instrumenten und nicht der eigenen Wahrnehmung vertrauen.**
- **Ruckartige und größere Kopfbewegungen sollten vermieden werden – Gefahr von Desorientierung.**

Autor:
Oliver Schröder

Bildnachweis:
Cessna Aircraft Company (1), Fotolia.de (5), Markus Schmal (1), Socata (1)

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

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

www.aopa.de

AOPA-Veranstaltungsprogramm

AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR mit FliteStar“

Datum:	**19.01.2013**
Ort:	**Schönhagen**
Zeit:	**09:30 - 16:30 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**129 €**
Nichtmitglieder:	**159 €**
Anmeldeschluss:	**04.01.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

Die Flugvorbereitung erfordert seit einigen Jahren immer neue Anpassungen an das sich schnell ändernde Angebot der elektronischen Hilfsmittel. Dieses Mal konzentrieren wir uns mit Hilfe von Jeppesen „FliteStar“ auf die Planung unserer VFR- und IFR-Flüge anhand der Route und des Wetterbriefings. Wie man FliteStar dafür effektiv einsetzen kann, zeigt Ihnen Hans Eberhard in diesem Refresher.

Schwerpunktthemen:

- Flugvorbereitung: Route und Wetter VFR & IFR – Grundlagen, Voraussetzungen, Quellen
- Unterstützung durch FliteStar
- Jeppesen FliteStar und Programmeinrichtung:
  - Abbildung des eigenen Flugzeuges in FliteStar
  - Aktive Flugplanung VFR & IFR anhand von Beispielen
  - Integration von Wetterdaten in die Flugplanung
- Flight Monitoring mit „Jeppesen FliteDeck“ auf unterschiedlicher Hardware
- Symbiose: iPad und Jeppesen

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

Datum:	**16.02.2013**
Ort:	**Schönhagen**
Zeit:	**09:30 - 16:30 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**129 €**
Nichtmitglieder:	**159 €**
Anmeldeschluss:	**05.02.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

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, der Benutzung, Tipps und Tricks erläutert.

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
- Ausblick: Die neuen GTN 650 und 750 mit Touchscreen

Bitte bringen Sie bei beiden Veranstaltungen Ihren Laptop/Tablet-PC zum Seminar mit. Der Seminarraum verfügt über kostenloses W-Lan.
Die Firma Sky Fox GmbH wird verschiedene Pilotenaccessoires stiften, die im Rahmen der Seminare verlost werden.
Organisator vor Ort: Pit Odenthal, Tel. 030 823 60 21, E-Mail: rv9@pit-odenthal.de

Fotos: Garmin (2), Jeppesen

AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II

Datum:	**16.02.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**50 €**
Nichtmitglieder:	**80 €**
Anmeldeschluss:	**16.01.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständlicher und umständlicher Sprechfunkverkehr ist für alle Beteiligten zumindest lästig, kann aber im schlimmsten Fall auch zum Sicherheitsrisiko werden. Das muss nicht sein! Martin Birnkraut, FIS-Spezialist bei Langen Information, bietet mit diesem Flugfunkrefresher fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle Inhaber eines BZF I oder BZF II, die theoretisches Grundlagenwissen auffrischen und eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möcten.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf unkontrollierten und kontrollierten Flugplätzen simuliert. Auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie die richtigen Sprechgruppen in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen werden trainiert. Die Sprechübungen können wahlweise in deutscher oder englischer Sprache absolviert werden.

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 26**

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.

AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR/ATPL

Datum:	**16. + 17.03.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**16.02.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

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-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

Datum:	**23.03.2013**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**10:00 - 17:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**99 €**
Nichtmitglieder:	**149 €**
Anmeldeschluss:	**23.02.2013**
Anmeldeformular:	**Seite 26**

Der Traum vom eigenen Flugzeug! Damit dieser nicht zum Alptraum wird, bieten wir dieses Seminar an. Es beinhaltet wichtige Aspekte, die beim Flugzeugkauf eine Rolle spielen.

Thomas Haberland, Rechtsanwalt und Mitglied des AOPA-Arbeitskreises „Fliegende Juristen und Steuerberater“ wird die wesentlichen juristischen Themen beleuchten, die beim Kauf eines Flugzeugs von Bedeutung sind:

- Kaufvertrag
- Gewährleistung
- Verjährung
- Neukauf/Gebrauchtkauf
- Wirksamkeit von Haftungsausschlüssen
- Gerichtsstand

Aircraft Guaranty wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

Röder Präzision wird im praktischen Teil an einem Flugzeug die neuralgischen Punkte aufzeigen, auf die bei einem Flugzeugkauf unbedingt geachtet werden sollte.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Refresher „Preflight VFR und IFR mit FliteStar“ in Schönhagen am 19.01.2013**

Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 12 / Max. 20

☐ **AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Schönhagen am 16.02.2013**

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II in Egelsbach am 16.02.2013**

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

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 16. und 17.03.2013**

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

☐ **AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 23.03.2013**

Kosten: 99 € für AOPA-Mitglieder, 149 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum	Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung (außer Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“) bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Bei einem Rücktritt von dem Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ vor dem 31. Januar 2013 entstehen keine Kosten. Bei einem Rücktritt von dem Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ nach dem 31. Januar 2013 ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen.

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.

Beechcraft Augsburg jetzt auch Tecnam Service Center

Beechcraft Augsburg ist seit September 2012 auch autorisiertes Service Center für Tecnam. Es werden alle Instandhaltungs-/Wartungsmaßnahmen an Tecnam Einmot-Flugzeugen der Echo-Klasse und Zweimot-Flugzeugen der Golf-Klasse durchgeführt. Dies schließt auch die Abwicklung von Garantiefällen mit ein.

Als autorisiertes Hawker Beechcraft Service Center und lizensierte CAMO+ Organisation betreut die Beechcraft Vertrieb und Service GmbH nicht nur alle Flugzeugmuster bis 5,7 Tonnen Startgewicht, alle Beech-Modelle und Hawker 400XP. Aufgrund der großen Nachfrage wurde der Service auch auf Fabrikate anderer namhafter Hersteller erweitert.

Beechcraft Augsburg beschäftigt circa 100 qualifizierte Mitarbeiter, die regelmäßig geschult werden, um den hohen Qualitätsstandard zu sichern. In diesem Jahr feiert Beechcraft Augsburg sein 40-jähriges Bestehen.

Cessna ergänzt das Xwind-Simulatortraining in Itzehoe

Piloten, die das Sicherheitstraining für Seitenwindlandungen auf dem Xwind200 bei Xwind AIRFIELD-GUIDE in EDHF absolvieren, können jetzt auch regelmäßig das Ergänzungsangebot wahrnehmen, zusammen mit dem Xwind-Trainer die im Simulator vermittelten Lerninhalte auf der firmeneigenen Cessna172 in einem individuell abgestimmten Trainingsprogramm zu erfliegen.

Mit der Fortbildung profitieren Inhaber einer gültigen Lizenz nicht nur bei vielen Versicherern von einem Rabatt bei der LFZ-Kaskoprämie, sondern auch von Sicherheitstechniken in anspruchsvollen Flugsituationen, die erfahrene Fluglehrer ihnen als Personal Coach auf der außen wie innen frisch renovierten und mit Garmin GTN750 ausgerüsteten D-EORF vermitteln.

Xwind AIRFIELD-GUIDE bietet Piloten der Allgemeinen Luftfahrt mit dem Simulatortraining für Seitenwindlandungen seit Januar 2010 ein gezieltes Gefahrensicherheitstraining an. Das Unternehmen ist eine inhabergeführte Fortbildungs- und Trainingseinrichtung am Standort Flugplatz Itzehoe/Hungriger Wolf EDHF. Es ist der europaweit einzige Standort eines Xwind200-Verfahrenstrainers, weltweit wird das Training derzeit an 18 Standorten – überwiegend in USA, daneben in Kanada, Mexiko, Brasilien und Indonesien – angeboten. Fluglehrer arbeiten mit dem Konzept als Freelancer im Rahmen der privaten Pilotenausbildung. Auch die AOPA-Germany nutzt den Seitenwindsimulator im Rahmen des AOPA-Trainingscamps in Stendal regelmäßig.

Informationen zum Training findet man im Internet auf der Website www.xwindsim.de. Kundenanfragen, Voucherverkauf und Buchungen können per E-Mail an anja.wolffson@xwindsim.de oder telefonisch erfolgen.

Fotos: Tecnam, Beechcraft Augsburg, Xwind Airfield-Guide

9. Auflage von „Fliegen in den USA“

Vor 25 Jahren kam die erste Auflage des Ratgebers „Fliegen in den USA“ auf den Markt. Im zweijährigen Rhythmus erschienen acht erfolgreiche Auflagen. Berufliche Anforderungen zwangen 2001 zu einer Pause, so dass die achte Auflage, ergänzt durch aktuelle Einlegeblätter, bis 2012 im Handel blieb. Doch seit 2001 hat sich so viel geändert, dass nun endlich eine neue Auflage fällig war. Mit der 9. Auflage ist quasi ein komplett neues Buch entstanden.

Heute haben Internet und moderne Kommunikationstechniken vieles verdrängt, was 2001 für Piloten Standard war. Gerade in den USA sind Angebote entstanden, die vor zehn Jahren in das Reich der Science Fiction gehört hätten.

Geändert haben sich auch viele Rahmenbedingungen. Die amerikanische General Aviation ist eine 76 Milliarden USD-Industrie und europäische Piloten erleben sie auch heute noch als Paradies für Ausbildung und Fliegerferien. Doch die Angst vor Terroranschlägen zwingt vereinzelt zu neuen Verhaltensweisen, die zu beachten sind. Das amerikanische Ausbildungssystem wurde an die Anforderungen moderner GA-Flugzeuge sowie die neuesten Erkenntnisse aus Unfallforschung und Pädagogik angepasst. Geändert haben sich aber auch die Verfahren, die Inhaber von EU- und US-Berechtigungen bei der Umschreibung ihrer Lizenzen beachten müssen. Insbesondere die Harmonisierung und Neuerfindung des europäischen Luftrechts bringt viele Veränderungen mit sich, die unter Piloten heftig diskutiert werden. Der Ratgeber „Fliegen in den USA“ beschreibt die aktuellen Fakten und setzt sich mit den Entwicklungen auseinander, die in naher Zukunft zu erwarten sind. Die europäische AOPA ist über verschiedene Gremien an dieser Entwicklung beteiligt. Als Vizepräsident der deutschen AOPA kann der Autor daher viele Informationen aus erster Hand beisteuern.

Auch Betreiber US-registrierter Flugzeuge finden einen wertvollen Leitfaden.

Letztendlich soll auch der Spaß nicht zu kurz kommen: Für die Fliegerferien in Florida gibt es 36 ganz persönliche Ausflugstipps sowie ein Kapitel zu Flügen auf die Bahamas und über den Atlantik, also ausreichend Stoff für weit mehr als einen Fliegerurlaub.

Wer beruflich oder privat mit amerikanischen Lizenzen oder Luftfahrzeugen in Berührung kommt, in den USA fliegen oder schulen möchte, dem wird die 9. Auflage wieder Ratgeber und wertvolles Nachschlagewerk sein.

„Fliegen in den USA“ umfasst 400 Seiten und ist zum Preis von 27,50 Euro erhältlich. Bestellt werden kann direkt im Internet unter **www.fliegen-usa.de/ratgeber.htm**, im AOPA-Shop (Seite 34) oder über den Buch- und Flugbedarfshandel unter ISBN: 978-3-931270-04-9

Fly-In der Skiflieger in Isny am 16. und 17. Februar 2013

Es hat sich bei den „Brettl-Fliegern“ inzwischen herumgesprochen: Die Chance, im Allgäu ausreichend Schnee für diese Art der Fliegerei zu finden, ist relativ groß. Und so planen die Mitglieder der Luftsportgruppe Isny auch für 2013 wieder ein Fly-In, am Wochenende 16. und 17. Februar. Die Veranstaltung hat sich in den letzten Jahren zu einer wahren Attraktion in dem kleinen Allgäustädtchen entwickelt; nicht nur Motor-, Ultraleichtflugzeug- und Motorseglerpiloten bevölkern das Fluggelände im Rotmoos, sondern auch Skilangläufer und Spaziergänger sowie – besonders aus dem nahe gelegenen Kurgebiet – Gäste aus nah und fern. Um ein richtig gemütliches Winter-Ambiente zu schaffen, organisiert die Luftsportgruppe Würstchen, Glühwein, Kaffee und Kuchen und baut eine Schneebar auf; beides wird natürlich auch von den Besuchern des Flugplatzes „angesteuert“. Bei Bedarf werden die Besatzungen in Isny untergebracht. Sicherlich sind auch einige Flugzeuge mit konventionellem Fahrwerk unterwegs, um diese Ecke des Allgäus anzufliegen. Eine Landung im tiefen Schnee ist mit diesen „Rädern“ allerdings ausgeschlossen; die Piloten werden dann nach Leutkirch-Unterzeil, wo die Piste regelmäßig geräumt wird, „umgeleitet“ und dort auf dem Landwege abgeholt. Da auch in Leutkirch bei entsprechender Schneelage ein „Brettl-Betrieb“ möglich ist, kann man gegebenenfalls dort seine Skier unterschnallen und nach Isny fliegen. Isny hat die Betriebspisten 07/25, Frequenz 123,50, Nord-Platzrunde in 3000 ft. Anmeldungen und weitere Informationen bei Christian Lakeberg unter +49 178 5404752 oder +49 7562 912225. Hinweise und Mitteilungen sind auch unter www.lsg-isny.de zu finden.

Foto: K.-J. Schwahn

Zwei Jahre Flying Hope e.V.

Der gemeinnützige Verein Flying Hope e.V. unter der Schirmherrschaft der AOPA-Germany startete vor etwas mehr als zwei Jahren, am 16.10.2010, mit seinem Gründungsflug und seiner ganz besonderen Mission: „Schwerstkranke Kinder und ihre Familien in Kinderhospize, Krankenhäuser oder in die Ferien zu fliegen. Rundflüge für betroffene Kinder sind ebenfalls möglich."

Die Pflege kranker Kinder wird in so gut wie allen Fällen zu Hause von der Familie übernommen und bedeutet eine fast unvorstellbare Herausforderung für alle Familienmitglieder. Sowohl im Bezug auf das Schicksal, mit dem diese Familien leben müssen, als auch im Bezug auf die oftmals so selbstverständliche Organisation ganz alltäglicher Aufgaben.

Als Ausgleich haben betroffene Familien das Anrecht, sechs Wochen im Jahr, z.B. in einem Hospiz, Entlastung bei der Pflege und von ihrem Alltag zu finden. Der Gesundheitszustand vieler Kinder macht die Anreise mit Auto oder Krankenwagen aber oftmals schwer – hier greift Flying Hope ein: Als organisatorische Drehscheibe vermittelt der Verein zwischen betroffenen Familien und ehrenamtlichen Piloten, die ihre Maschinen, ihre Zeit und die anfallenden Kosten zur Verfügung stellen, um diese Kinder und ihre Familien zu fliegen. Voraussetzung ist, dass die Kinder ihren Flug in einer sitzenden Position absolvieren können.

Berufspilot Stefan Klebert, selbst Vater von zwei Kindern und Vorstandsvorsitzender der Schuler AG, gründete den Verein 2010 und kann sich heute – zwei Jahre später – über rund 60 Mitglieder und 35 aktive Piloten freuen, die wöchentlich kranke Kinder fliegen.

Ein toller Nebeneffekt mit oftmals großer Wirkung: Fliegen ist ein Erlebnis und wird von den Kindern und ihren Angehörigen als Highlight wahrgenommen – neben dem Engagement, den Familien in Notz zu helfen, spendet Flying Hope also noch eine besondere Familienerinnerung von der – so berichten viele Gäste – die Familie lange profitiert.

Um spezielle Flugzeuge zu chartern, sowie einen Teil der Flugkosten sowie Landegebühren zu decken, ist Flying Hope auf Spenden angewiesen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 50 EUR pro Jahr. Kontaktmöglichkeiten für Fluganfragen sowie Mitgliedsanträge, Formulare für Piloten und unsere Spendenkontonummer finden Sie unter www.flyinghope.de

Flying Hope
Das Pilotennetzwerk für kranke Kinder

Fotokalender der Stiftung Mayday

Die Stiftung Mayday wurde 1994 in Frankfurt am Main von Piloten ins Leben gerufen. Sie unterstützt in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. Das geschieht materiell und ideell, und es geschieht unabhängig von Unfallursache, Schuldfrage oder einer versicherungsrechtlichen Klärung. Alle Mitarbeiter der Stiftung sind ehrenamtlich tätig.

Mit der Herausgabe eines jährlichen Fotokalenders möchte die Stiftung ihren Bekanntheitsgrad erhöhen und ihre Ziele in der Öffentlichkeit bekannt machen. Die Motive des Kalenders wurden von der Familie von Frans Dely aus Südafrika zur Verfügung gestellt. Sie haben damit diesem weltweit bekannten, 2011 tödlich verunglückten Fotografen einen Kalender „in memoriam" gestaltet.

Der Kalender hat das Format 48 x 48 cm und kostet EUR 19,90 (zzgl. Porto + Verpackung). Ab 10 Kalendern wird ein Mengenrabatt von 10% gewährt.

Der Kalender kann bestellt werden über:

Mönch Druck und Verlag GmbH
Langemarckstraße 53
35443 Essen
Tel 0201-211011
Fax 0201-211016
eMail: info@druckerei-moench.de
Internet: www.druckerei-moench.de

Fotos: Stiftung Mayday

PowerFLARM® jetzt auch zum Festeinbau

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat mit einem Minor Change Approval (MCA) den Weg für einen Festeinbau des Kollisionswarnsystems PowerFLARM® freigemacht. Hersteller Butterfly Avionics (Heidelberg) bietet diese Lösung in seinem Online-Shop ab sofort an. Die für MCA's anfallende Luftfahrzeugbezogene Gebühr kann beim Neukauf eines Geräts zusätzlich oder bei einem bereits vorhandenen System auch nachträglich entrichtet werden.

Die Einmal-Gebühr geht vor allem an die Trieb GmbH in Österreich, die das EASA-Genehmigungsverfahren rund ein Jahr lang betrieben hatte und die Airworthiness des Systems weiter überwacht.

Was bisher UL- und Homebuilts vorbehalten blieb, können jetzt also fast alle Motorflieger bis 2 Tonnen MTOW, angefangen von der AA-5B Tiger über alle Jodels/Robins bis hin zu den Zlin-Flugzeugen, an Bord nehmen, passend einbauen und ans Bordnetz anschließen. Die EASA Model Approval List umfasst mehr als 100 verschiedene Flugzeugtypen bis 2 Tonnen MTOW (ebenfalls einsehbar auf der Butterfly Homepage www.butterfly-avionics.com).

Vorbei also die Zeit, in der die PowerFLARM®-Geräte nur als Portable mehr oder weniger lose auf dem Panel platziert werden durften und in der Regel ohne Bordnetzanschluss blieben. Vor allem ist jetzt auch der empfohlene Anschluss an externe Antennen ohne Probleme möglich, was die Empfangsqualität je nach Flugzeugtyp wesentlich erhöhen kann (z.B. bei Flugzeugen mit Kunststoffzelle).

Das System gibt es wie bisher in vier Ausführungen: Als Portable (also mit Display) mit und ohne ADS-B-Funktionalität/Transponderempfang sowie als Core-Version (ohne integriertes Display) von vornherein zum Festeinbau, ebenfalls mit und ohne ADS-B/Transponder-Funktionalität. Letzteres bedeutet, dass man sämtliche FLARM®- und PowerFLARM®-Ziele sehr präzise dargestellt bekommt, für sie auch eine genaue Warnung erhält, und nur die Warnung vor ADS-B und vor einfachen Transponderzielen entfällt.

Vielen D-E-Fliegern reicht es fürs erste aus, präzise vor Segelfliegern gewarnt zu werden, die praktisch alle FLARM® oder PowerFLARM® schon an Bord haben. Die Motorfliegerszene – nicht nur Schlepp-Piloten – rüstet langsam nach und wird damit ebenfalls mehr und mehr mit PowerFLARM® präzise „sichtbar".

Je mehr und je schneller Piloten und Eigner sich das PowerFLARM® egal in welcher Variante zulegen, desto eher wird es zum ersten echten FLARM®/PowerFLARM® -Gesamtsystem für eine effiziente VFR-Kollisionswarnung untereinander. Auch wenn es klar sein sollte: An der gesetzlichen Verpflichtung zum „See and Avoid" ändert sich dadurch natürlich nichts!

Die Koppelung mit vielen handelsüblichen GPS-Moving Map Systemen ist möglich.

Weitere Informationen unter www.powerflarm.aero oder Butterfly Avionics, Tel. 06224 82 83 870

Clemens Bollinger

PowerFLARM® im Panel einer Diesel-Robin EcoFlyer

Foto: Bollinger Aviation

Berblinger Preis 2013

Ideen für den umweltschonenden Streckenflug gesucht

Viel ist derzeit die Rede vom umweltschonenden Fliegen. Aber kann man mit umweltverträglichen Konstruktionen, Komponenten und Antrieben in nicht allzu ferner Zukunft auch einen Langstreckenflug absolvieren? Die Stadt Ulm glaubt: Ja – und will mit dem Berblinger Preis 2013 Visionen und Entwicklungen in der Allgemeinen Luftfahrt initiieren und fördern, die sich diesem Ziel verschreiben.

Albrecht Ludwig Berblinger, Schneidermeister und Erfinder in Ulm, hatte 1811 die Vision, mit Hilfe seines Hängegleiters die Donau von einem Ufer zum anderen zu überqueren. Im Geiste des Visionärs Berblinger verfolgt die Stadt Ulm nun das Ziel, innovative Entwicklungen in der Allgemeinen Luftfahrt anzustoßen und zu fördern, die es ermöglichen, umweltschonende Streckenflüge zu machen. Das (Fern-)Ziel ist ein Wettbewerbsflug, bei dem der Flusslauf der Donau in seiner gesamten Länge von der Quelle in Donaueschingen bis zur Mündung im Schwarzen Meer geräuschlos und emissionsfrei überflogen wird.

Aufgabe des Berblinger Wettbewerbs 2013 ist es, in theoretischen Beiträgen aufzuzeigen, mit welchen Ansätzen man diesem Ziel

eines umweltverträglichen Streckenflugs näher kommen könnte. Gesucht werden Ideen für ein innovatives personentragendes Flugzeug oder einzelne Komponenten, die zur Realisierung dieser „Vision Donauflug" beitragen könnten. Eine wichtige Rolle spielen dabei insbesondere Aspekte der Umweltverträglichkeit wie Energieverbrauch, Abgas- und Lärmemission. Das Preisgeld beträgt 25.000 €.

Die Geschichte des Berblinger Preises

Albrecht Ludwig Berblinger (1770-1829), der „Schneider von Ulm", versuchte 1811 als erster Flugpionier das Gleitflugprinzip anzuwenden und ging mit seinem Flugversuch in die Luftfahrtgeschichte ein. Zur 175. Wiederkehr von Berblingers Flugversuch im Jahre 1986 veranstaltete die Stadt Ulm einen internationalen Flugwettbewerb. Es galt, an historischer Stelle nach seinem Vorbild die Donau zu überfliegen.

In Erinnerung an Berblingers Wirken stiftete die Stadt Ulm einen Preis, der seinen Namen trägt und der 1988 erstmals vergeben wurde. Mit dem Berblinger-Preis werden besondere Leistungen, Entwicklungen und innovative Ideen bei der Konstruktion von Fluggeräten im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt ausgezeichnet. So wurde im Rahmen des Flugwettbewerbs 1996 das erste personentragende, eigenstartfähige und ausschließlich mit Sonnenenergie betriebene Flugzeug prämiert, im weltweit ersten Wettbewerb mit solargetriebenen Flugzeugen überhaupt. Beim Flugwettbewerb 2011 wurden ein eigenstartfähiges Hochleistungssegelflugzeug mit lärmarmem, ökologischem Antriebsystem und ein solarbetriebener Motorsegler in Leichtbauweise ausgezeichnet. Mehrere Konstruktionswettbewerbe bereiteten dazwischen immer wieder auf die praktischen Wettbewerbe vor.

Weitere Informationen zu Berblinger, zum Wettbewerb und das Teilnahmeformular finden Sie unter:
www.berblinger.ulm.de

Ritter vom Orden Oranje Nassau

Flugplatzchef von Texel erhielt Orden der Holländischen Königin

Die Mehrheit aller Piloten der AOPA-Germany erkannte bereits im Jahre 1983 die Qualitäten von Ed de Bruijn. Da bekam er den Prix Orange der AOPA-Germany. Eigentlich eine Anerkennung für den besten Flugleiter in Deutschland. Aber die Mehrheit der Piloten entschied sich damals, den Preis an Ed de Bruijn zu verleihen. Ein Novum.

Sein Vater Joop de Bruijn übernahm im Jahre 1964 die Flugleitung auf der holländischen Insel Texel. Bereits als zwölfjähriger half Ed seinem Vater. Gerade 18 Jahre alt, hatte er den PPL in der Tasche. Dann war er zunächst Assistent seines Vaters bevor er im Jahre 1982, nach der Pensionierung seines Vaters Joop, die Leitung übernahm. Seit einigen Jahren assistiert in dritter Generation Sohn Mike, der mit der gleichen Begeisterung bei der Sache ist.

1980 organisierte Ed de Bruijn seinen ersten Flugtag auf Texel. Mittlerweile finden diese Flugtage alle drei Jahre auf Texel statt. Immer mit einem tollen Programm, das seinesgleichen sucht. Vom zivilen Oldtimer bis zum neuesten Militärjet. Von der DC 3 bis zum Fokker Jet. Die Kunstflugstaffel des jordanischen Königs mit Extra 300 sowie Demoteams der Luftwaffe. Man kann hier nicht alles aufführen.

2001 fragte ihn die holländische Luftwaffe, ob er nicht die Organisation der militärischen Flugtage übernehmen könne. Er musste nicht lange überlegen. Mittlerweile ist Ed de Bruijn, sozusagen im Nebenjob, verantwortlich für die Demoteams der Luftwaffe wie F16 und Apache. Zu „seinen militärischen Flugtagen" kamen z.B. die Blue Angels aus den USA. Die Verbindungen schaden auch den Flugtagen auf Texel nicht.

Für all seine Verdienste bekam er jetzt diesen Orden. Der Orden von Oranje Nassau ist ein holländischer Orden, der für Ritterlichkeit vergeben wird. Gegründet wurde der Orden am 4. April 1892 von Königin Emma der Niederlande. Er ist gleichzusetzen mit dem Orden des Britischen Empire und dem Bundesverdienstkreuz.

Friedrich Cosanne

Commodore Paul „Horse" Mulder (re.) , Chef der Königlich Niederländischen Luftwaffe RNLAF gratuliert Ed de Bruijn zum Orden

Foto: Flugplatz Texel

eNews

Can EASA change its spots?

The Board of Management and the European Commission have given EASA until July 2013 to publish internal guidance material against which it will have to check its rulemaking proposals. This follows the recommendations of the Working Group chaired by the French DGAC, agreed by the Management Board, which calls on EASA to make rules for GA which are proportionate and backed by reason and common sense. IAOPA Senior Vice President Martin Robinson told the Regional Meeting of IAOPA Europe in Cyprus on October 27th: "The basic philosophy should be that one size does not fit all, and GA should be handled separately from commercial air transport (CAT) and merits a different, proportional approach based on a risk hierarchy. The European Commission has effectively agreed to this because it is part of the Board of Management.

"The idea is to adopt the minimum number of rules, and to adopt a risk-based approach based on good quality accident data, from which statistically significant trends can be identified and on which a realistic risk assessment can be based. Grandfather rights should be protected, bureaucracy must be minimised, best use must be made of existing expertise, and tasks should be delegated where possible to the level at which they can be performed most efficiently, including by GA organisations. Gliders, for example, may be looked after by a derogation to allow a local gliding association to administer the sport.

It is recognised by the Board of Management that GA does not aim to achieve an equivalent level of safety to CAT. ICAO states this categorically – the person responsible in ICAO annex 6 is the owner-operator, to whom ICAO says the national aviation authorities do not owe the same duty of care. The idea is that they should no longer start with rules from CAT, then water them down to fit GA, but to make a fresh start in all fields – licensing, operations, air traffic management… and they must also consider the 'do-nothing' option."

One of the first things IAOPA is looking to change is EASA's Approved Training Organisation (ATO) requirement, which will force flying schools to follow a completely new bureaucratic path which will be expensive and time-consuming, and has zero safety benefit. EASA intends that ATOs should require new and continuing authorisations for everything they do and every course they offer. AOPA's suggestion is that the current Registered Facilities simply be named Approved Training Organisations without any new burdens.

Strength in numbers at IAOPA Europe

The 127th Regional Meeting of IAOPA Europe illustrated how inter-dependent and mutually supportive the AOPAs of Europe are becoming, with delegates arriving in Cyprus from the USA, Canada, Lebanon, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Norway, Sweden, Cyprus, Denmark, Germany, Finland, the UK, Greece, Iceland and Italy. Craig Spence has been confirmed as Secretary General of IAOPA, a positive development for IAOPA Europe not only because of his personal qualities but because as a full time staffer at AOPA US he has direct access to the President of IAOPA, Craig Fuller. All countries are contributing to the costs associated with having a full-time lobbyist in Brussels, and during the meeting several countries thanked their neighbours and International AOPA for assistance with domestic or bilateral issues. IAOPA Senior Vice President Martin Robinson said: "No other GA organisation in the world meets like we meet, or has met 127 times to discuss the issues that are affecting GA. We should be proud as an organisation of what has been done through the years and we continue to make progress, often against a very strong headwind."

Denmark moves towards lower fees and charges

After a long campaign by AOPA, Denmark is now on its way to restructuring its aviation fees, abolishing annual charges and replacing them with a 'less than €1 safety charge' on all passengers flying on larger aircraft. Jacob Pedersen of AOPA Denmark says: "If the law passes as proposed, there will be no annual fees for anything to do with aviation in Denmark – no annual fee for the pilot to hold a licence, no fee for an aircraft owner to own an aircraft, for a flight training organisation, maintenance facility or airline to exist. Instead, Denmark will finance its safety oversight with a safety fee for all passengers leaving on larger aircraft. The new proposal has the backing of the entire Danish aviation industry including GA, airports and the airlines and according to Jacob Pedersen it could mark a very important turning point both for GA and the entire Danish aviation sector."

Italy goes off-piste

Problems at major airports have led to the establishment of some 200 unofficial airfields in Italy, most of which welcome visitors, says Massimo Levy of AOPA Italy. "Because GA was being squeezed out of major airports by handling fees, lack of avgas and so on, in recent years these airstrips have been created – small, private, but friendly to GA and ultralights," he says. "Not many of these airfields are known to the rest of Europe. Some of them are very well located, and there are no landing fees. It would be useful if their existence was made more widely known."

Termine 2013

Januar

19.01.2013
AOPA-Seminar „Preflight VFR/IFR“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

25. - 27.01.2013
Hexentreffen 2013
in Bremen
Info: www.sfg-bremen.de/hexen

Februar

16.02.2013
AOPA-Seminar „FliteDeck“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

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

16. - 17.02.2013
Fly-In der Skiflieger
in Isny
Info: www.lsg-isny.de

März

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

16. - 17.03.2013
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

23.03.2013
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
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

Mai

30.05. - 02.06.2013
AOPA-Seeflugtraining
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

Juni

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

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

Juli

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

August

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

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

24. - 25.08.2013
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

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

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

Oktober

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **16.02.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **04.05.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **14.09.2013,** um 10:00 Uhr
Samstag, **09.11.2013,** um 10:00 Uhr

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

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

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

NEU

„Fliegen in den USA“
von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
9. Auflage, 2012, 400 Seiten
lieferbar ab 15.12. € 27,50

NEU

AirShampoo-Landegutscheinhefte
Ausgabe Nord&Süd
5 EUR Rabatt für AOPA-Mitglieder
auf den regulären Verkaufspreis € 74,90

Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land
eMail (für PayPal)

Zahlungsart für AOPA-Mitglieder

- ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung
- ☐ auf Rechnung
- ☐ PayPal (unbedingt eMail-Adresse angeben)

Zahlungsart für Nichtmitglieder

- ☐ Vorkasse (bitte AOPA-Rechnung abwarten)
- ☐ PayPal (unbedingt eMail-Adresse angeben)

Bestellung

	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Cap		€ 5,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Buch: Fliegen in den USA		€ 27,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 74,90	
		Summe (zzgl. Versandkosten)	

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger
Sibylle Glässing-Deiss

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 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

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