

Ausgabe 04/2014 | August - September 2014 | Heftpreis 2,80 Euro

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



# Endlich wieder Klarheit bei Selbstkosten- und Vereinsrundflügen

AOPA SAFETY LETTER: Besondere Landetechniken

## Stärker vertreten!

Neue EASA Strategie für die AL Cessna SIDs und kein Ende

## Fliegerisch fit!

AOPA-Nordatlantik-Seminar AOPA-Seminar "Menschliches Leistungsvermögen"

## **Besser informiert!**

FAA prüft Nachfolger für Avgas 100LL

Reisebericht: Bis ans schwarze Meer



## 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





Dr. Michael Erb Geschäftsführer AOPA-Germany

## Muss Sicherheit wirklich so teuer sein?

Hätten Sie als Pilot auch gerne Informationen über das aktuelle Wetter und den Verkehr um sie herum im Cockpit?

Natürlich, das wäre schon nicht schlecht, aber das ist doch enorm teuer, oder?

Hier bei uns ist es schon teuer, aber das muss nicht so sein, und das Mutterland der General Aviation macht es uns mal wieder vor.

"Traffic-Information" kostet für internationale Kunden z.B. in einer Cirrus SR20 gemäß der aktuellen Preisliste 21.900 USD, der Zugang zu Wetterinformationen "Global Connect" via Satellitentelefon 15.900 USD. Wenn Gebrauchtflugzeuge entsprechend nachgerüstet werden, dann wird es schnell noch deutlich teurer. Bei einem Neupreis von 350.000 USD in einem Neuflugzeug machen diese Extras immerhin ca. 10 Prozent des Flugzeugwertes aus. Bei diesen Preisen können nur die wenigsten Flugzeugbetreiber mithalten. Diese Sicherheitsfunktionen, die helfen können Zusammenstöße in der Luft und Einflug in schlechtes Wetter zu verhindern, finden deshalb auch nur sehr langsam Einzug in unsere Flotte.

Geht es auch anders? Die klare Antwort lautet "ja". Die Luftfahrtbehörde FAA in den USA will die Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt konsequent verbessern und hat deshalb Fakten geschaffen: In den letzten Jahren wurde ein flächendeckendes Netzwerk von ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) Bodenstationen als Nachfolger der altgedienten Radartechnologie eingeführt. Über ADS-B senden Flugzeuge nicht nur die selbstermittelte

Position - zumeist über GPS - und ihre Registriernummer an die Bodenstation und an Flugzeuge in der Umgebung, über die gleiche ADS-B-Verbindung können von Flugzeugen auch Verkehrs- und Wetterinformationen von den Bodenstationen empfangen werden. ADS-B funktioniert entweder mit moderner fest eingebauten Avionik, aber auch schon mit einem tragbaren Empfangsgerät und einem handelsüblichen Tablet-PC für einen Anschaffungspreis von unter 1.000 USD. Für die General Aviation hat man in den USA neben dem bei uns in Europa als Alleinlösung vorgesehen ADS-B Standard "Mode S 1090 ES" die Verbindungsvariante "UAT" eingesetzt, einer im Vergleich zu Mode S wesentlich leistungsstärkeren Datenverbindung. Die FAA setzt auf eine freiwillige Einrüstung zunächst ohne Einrüstungsverpflichtung, die Verpflichtung soll aber nach zehnjähriger Ankündigungsfrist ab dem Jahr 2020 kommen. Ein Mode-S-Transponder Mandat als teure Zwischenlösung wie in Europa hat es in den USA jedoch nie gegeben.

Warum gibt es solche Dienste nicht auch bei uns in Europa? Im Moment versucht man in Europa im Flugsicherungs-Forschungsprojekt SESAR nach vielen Jahren des völligen Stillstands endlich auch nutzbringende Projekte für die AL zu fördern, die letztlich auch Wetter und Verkehrsdaten in die Cockpits bringen sollen. Das Ganze ist aber aus einer Forschungsperspektive denkbar uninteressant, wenn man wie derzeit in Projekte investiert, die im Ergebnis weniger ambitioniert sind als das, was es in den USA bereits im Laden für wenig Geld zu kaufen gibt. Wir fordern deshalb auch von der europäischen Flugsicherung bei der Einführung von ADS-B eine Vorgehensweise wie in den USA, die gleichermaßen ökonomisch wie sicherheitsfördernd ist - seit vielen Jahren leider mit mäßigem Erfolg.

Hierzulande werden Flugzeugbetreiber zur Einrüstung von Mode S-Transpondern und 8,33 Funkgeräten verpflichtet, ohne dass dem ein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Dass Investitionen der Flugzeugbetreiber aber auch einen nachvollziehbaren Vorteil erbringen müssen, ist ein Argument, das man bislang nur bei den Airlines gelten lässt, nicht aber bei der Allgemeinen Luftfahrt. In fast schon überholte Technologien zu investieren ist den Flugzeugbetreibern garnicht zu vermitteln.

Wir haben jetzt aber einen starken Verbündeten, denn das EU-Parlament hat bereits im Jahr 2008 in seiner "Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt" (2008/2134 (INI)) ausdrücklich beschlossen "Nutzern von Flügen nach Sichtflugregeln Zugang zu Verkehrs-, Wetter- und Luftfahrtinformationen in benutzerfreundlicher und kostengünstiger Weise zur Verfügung zu stellen".

Eine der wichtigsten Aufgaben für die IAOPA in der Zusammenarbeit mit den neugewählten EU-Parlamentariern wird es deshalb sein, sie an die konsequente Umsetzung ihrer eigenen Forderung zu erinnern.

hidaul Es

## Inhalt

## AOPA-Intern 50-Jahr-Feier der AOPA-Germany am 6. September 2014 in Egelsbach 5 Wir danken ... 6 Mitglieder werben Mitglieder 6 FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 6. Dezember 2014 in Egelsbach 7 Jeppesen Angebot für Mitglieder 8 Stärker vertreten! Neue EASA Stategie für die Allgemeine Luftfahrt 9 Cessna SIDs und kein Ende 11 FAA prüft Nachfolger für Avgas 100LL 12 Selbstkosten- und Vereinsrundflüge: gute Nachrichten! 13 Fliegerisch fit! AOPA Safety Letter: Besondere Landetechniken 15 Überleben auf See – Sea Survival Training 23 AOPA-Nordatlantik-Seminar 23 24. AOPA-Trainingscamp in Stendal 24 AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR 24 AOPA-Seminar "Menschliches Leistungsvermögen" 25 Rückblick auf das AOPA Fly-Out Schottland 25 Rückblick auf das AOPA Seeflugtraining 2014 in Husum 26 Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 27 Reisebericht Bis ans Schwarze Meer 28 Rubriken 3 Editorial AOPA-Austria News 32 IAOPA-Europe News 33 Termine 34 35

Titelfoto: mit freundlicher Genehmigung von Torsten Meier.

Impressum / Mitgliedsantrag

## Einladung zur 50-Jahr-Feier der AOPA-Germany am 6. September 2014 in Egelsbach

## Sehr geehrte Mitglieder,

die AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. besteht seit 50 Jahren – wenn das kein Grund zum Feiern ist! Geplant ist ein festlicher Abend am 6. September 2014 um 18:30 Uhr im Restaurant "Schuhbeck's Check Inn", Flugplatz Egelsbach (EDFE).

Wenn Sie Lust haben, mit uns zu feiern, melden Sie sich bitte bei uns in der Geschäftsstelle an. Der Kostenbeitrag pro Person beträgt EUR 40,- inkl. MwSt. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Sollten sich mehr Personen anmelden als Kapazität zur Verfügung steht, werden die Anmeldungen nach der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.

Zur Anmeldung senden Sie uns bitte bis zum 27. August 2014 den nachfolgenden Anmeldecoupon per Fax an +49 (0) 6103 420 83 oder auf dem Postweg zu. Gerne nehmen wir Ihre Anmeldung auch per E-Mail entgegen.

## Anmeldung zur 50-Jahr-Feier der AOPA-Germany

am 6. September 2014 um 18:30 Uhr in Egelsbach

## zurück per Fax an 06103 42083

Name, Vorname:
AOPA-ID:
Begleitperson:
Datum/Unterschrift:



## 2014 ist unser Jubiläumsjahr: 50 Jahre AOPA-Germany

Ihre persönliche Geschichte ist Teil unseres Jubiläums

## Liebe Mitglieder,

bestimmt haben Sie es schon bemerkt: dieses Jahr feiert die AOPA-Germany ihr 50-jähriges Bestehen. Diesem Jubiläum möchten wir gerne eine Festschrift widmen.

## Und dazu benötigen wir Ihre Hilfe – was wären wir ohne Sie!

Wir laden Sie ein, uns bei der Gestaltung der Festschrift zu unterstützen. Werden Sie Autor und schicken Sie uns eine Anekdote, einen Erlebnisbericht, eine interessante oder lustige Begebenheit aus Ihrem Fliegerleben. Auch Bildmaterial ist herzlich willkommen. Ihrer Kreativität sind keine Grenzen gesetzt.

Bitte senden Sie Ihren Beitrag und Ihre Bilder bis 20. August an:

## info@aopa.de

oder an unsere Geschäftsstelle

AOPA-Germany, Ausserhalb 27 63329 Egelsbach, Flugplatz

Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter Telefon 06103-42081 jederzeit zur Verfügung.

## Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany

Datum: Samstag, 6. September 2014, Uhrzeit:14:00 Uhr Ort: Flugplatz Egelsbach, Restaurant "Check Inn"

## Wir danken ...

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

40-jährige Mitgliedschaft	30-jährige Mitglieds	chaft	25-jährige Mitgliedschaft
Dr. Ernst Langner	Claus von Holn Peter Hackl	Manfred J. P. Brinkmann Ernst Bernd Gausmann	Martin Vesper Peter Zinthäfner
	Claus-D. Bufé	Karsten H. Severin	Thomas Herzer
	Hermann Münz Helmut Erdmann	Günter Wentz Alexander Pelz	Dr. Andreas Gehrhardt Wilhelm Henrich
	Friedrich H. Männel		

## Mitglieder werben Mitglieder

## Unsere Prämien für Ihre Empfehlung

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

## 1 neues Mitglied



ICAO-Kartenset der DFS für Deutschland bestehend aus 8 Karten

## 2 neue Mitglieder



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



Mobile FliteDeck VFR

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



Mobile FliteDeck VFR

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

Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)



**Landegutscheinheft** von AirShampoo Komplettausgabe Nord & Süd



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



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

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

# FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 6. Dezember 2014 in Egelsbach

FAA Examiner Adam House ist am 6. Dezember 2014 wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an.

Um die Validierung zu beantragen, schicken Sie das FAA Antragsformular mit Kopie der deutschen Lizenz und des deutschen Medicals per E-Mail oder Fax an die FAA. Dieser Antrag sollte schnellstmöglich gestellt werden, die Bearbeitungszeit beträgt bis zu 3 Monaten. Beim Versand per E-Mail muss das Antragsformular ausgedruckt, unterschrieben und eingescannt sein. Die FAA überprüft die Angaben und schickt Ihnen einen Antwortbrief, der die Validierung erlaubt. Dieses Bestätigungsschreiben ist 6 Monate gültig.

## Eine Validierung ohne gültiges Bestätigungsschreiben der FAA ist nicht möglich!

Weitere Informationen und den Link zum Antragsformular finden Sie auf unserer Website www.aopa.de.

Wichtig: Für den Validierungstermin benötigen Sie einen gültigen

Reisepass und ein zweites Ausweisdokument (Personalausweis oder Führerschein). Ohne gültigen Reisepass kann die Lizenzvalidierung nicht durchgeführt werden.

Während die Ausstellung der Lizenz direkt bei der FAA in den USA kostenlos ist, fallen bei Examinern, die freiberuflich für die Behörde tätig sind, Kosten an. Die Kosten betragen voraussichtlich 390 £ zuzüglich anteilmäßig Reisekosten des Examiners. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an Adam House zu entrichten.

Wenn Sie Interesse an einer Validierung Ihrer Lizenz haben, melden Sie sich bitte bei uns.

Ein vereinfachtes Verfahren gilt für Inhaber einer FAA Lizenz, die auf Basis der JAA Lizenz ausgestellt wurde, und die nun eine EASA Teil FCL Lizenz mit geringfügig anderer Lizenznummer (vor der Nummer steht nun DE.FCL) haben. Auch in diesem Fall benötigt man eine neue Validierung, diese kann über das LBA angefordert werden. Informationen zu diesem Verfahren finden Sie auf unserer Webseite (Meldung vom 09. Mai): http://bit.ly/1qDtQb4

Piloten

Landen hier.

Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen aerokurier zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit.

Jetzt im Handel und auf dem iPad

Täglich informiert mit www.aerokurier.de

# Jeppesen Angebot für Mitglieder der AOPA-Germany

Mitglieder der AOPA-Germany profitieren ab sofort beim Abonnement der iPad App Mobile FliteDeck VFR. Sie erhalten das Abonnement zum Preis eines 12 Monats-Abonnements mit einer Laufzeit von 15 Monaten.

Sollten Sie Interesse an dem Angebot haben, senden Sie uns bitte eine E-Mail an info@aopa.de mit folgenden Angaben:

- Vorname
- Nachname
- Jeppesen Kundennummer, sofern vorhanden
- E-Mail Adresse
- Anschrift
- Telefonnummer
- Gewünschte Abdeckung (z.B. alle europäischen Länder oder nur Deutschland)

Wir leiten Ihre E-Mail dann gerne an Jeppesen weiter. Das Angebot ist aktuell auf das erste Jahr beschränkt.



Anzeige



# Neue EASA Strategie für die Allgemeine Luftfahrt

## Es tut sich was in Köln

In der letzten Ausgabe des AOPA-Letters haben wir bereits darüber berichtet, dass die EASA auf der Messe AERO in Friedrichshafen im April einen radikalen Kurswechsel in Sachen Regulierung der Allgemeinen Luftfahrt versprochen hat.

Sind das mal wieder leere Versprechen aus einer Verwaltung, oder hat sich seitdem tatsächlich etwas getan? Im Juni bin ich von den Kollegen der anderen Verbände zum Vorsitzenden des EASA-Beratungsgremiums "Safety Standards Consultancy Committee" für die General Aviation gewählt und auch als Mitglied einer Task Force berufen worden, die sich um die Umsetzung der neuen Strategie kümmern soll. Dadurch haben wir einen recht guten Überblick über das, was in der EASA geschieht.

Tatsächlich weht in der EASA ein neuer Wind und es sind auch schon eine ganze Reihe von konkreten Korrekturmaßnahmen zu verzeichnen:

## Erleichterungen für Flugschulen (ATOs)

Anfang Juli wurde anlässlich des Treffens des sog. EASA Komitees tatsächlich ausführlich über das Thema der Zulassungsbedingungen für Flugschulen (ATOs) diskutiert. Dabei hat man unter den teilnehmenden nationalen Luftfahrtverwaltungen wohl weitgehende Übereinstimmung festgestellt, dass die derzeitigen ATO-Zulassungsbedingungen überzogen sind und angepasst werden sollten. Zudem soll die Einführungsfrist zumindest um ein Jahr bis zum April 2016 verschoben werden. Zu einer formellen Abstimmung ist es aus organisatorischen Gründen jedoch nicht gekommen, bei der nächsten Sitzung des Komitees im Oktober 2014 soll über einen dann hoffentlich vorliegenden Verordnungsentwurf abgestimmt werden. Wie diese Abstimmung ausgeht, wie die Details aussehen werden, ob die Korrekturen noch vor dem Stichtag April 2015 rechtswirksam werden, das lässt sich leider alles nicht vorhersagen, jedoch besteht Grund für einen gewissen Optimismus, dass es bald zu spürbaren Verbesserungen kommt. Vertreter der IAOPA in dieser Arbeitsgruppe sind der Deutsche Dr. Gerald Gollob und der Brite Nick Wilcock.

## **Rundflug- und Selbstkostenproblematik**

Diese Problematik hat sich nach anfänglichen Wirrungen zum Glück erledigt. Privatpiloten können weiterhin Mitflieger an den Flugkosten beteiligen, jetzt können die Kosten sogar von bis zu sechs Personen geteilt werden. Auch die Vereine und Flugschulen können wieder Geld für Rund- und Schnupperflüge einnehmen. Zu diesem Thema finden Sie auch einen ausführlichen Artikel auf Seite 13

## **Vereinfachte IFR-Ausbildung**

Seit dem 3. April 2014 gelten die neuen Vorschriften für die vereinfachte IFR-Ausbildung. Sie beinhalten zum einen die "competency-based" IFR-Ausbildung mit der drastisch verschlankten Theorieausbildung, zum anderen das völlig neue Enroute-IFR und auch den vereinfachten Seiteneinstieg ins europäische Lizenzsystem für Piloten, die im Ausland eine IFR-Ausbildung erworben haben.

## Neue Wartungsregeln für ELA1 Flugzeuge

Ab dem Frühjahr 2015 wird es für nicht-kommerziell betriebene Flugzeuge bis zu 1200 kg, die sog. European Light Aircraft 1, eine deutliche Vereinfachung der Wartungsvorschriften geben. Eine entsprechende Verordnung, die den Flugzeug-Eigentümern die letztliche Entscheidung einräumt, ob Wartungsempfehlungen der Hersteller wie z.B. die Cessna SIDs umgesetzt werden, ist im Juli 2014 vom EASA-Komitee verabschiedet worden. Diese Verordnungsvorlage muss nun noch von EU-Kommission, -Parlament und -Rat akzeptiert und anschließend übersetzt werden, was mindestens sieben Monate in Anspruch nehmen wird. Vertreter der IAOPA in der Arbeitsgruppe ist der Schwede Dan Akerman.

## Kommerzieller Einsatz von einmotorigen Flugzeugen unter IFR

Seit Jahrzehnten kam man hier trotz aller Versuche nicht weiter, jetzt scheint man endlich einen großen Schritt vorangekommen zu sein: Kommerzieller Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln soll auch mit einmotorigen Turboprops wie z.B. Piper Meridian, Pilatus PC12, Cessna Caravan und Daher-Socata TBM und auch von einmotorigen Jets möglich werden. Ein entsprechender Vorschlag der EASA wurde gerade veröffentlicht und kann jetzt online kommentiert werden. Die zentrale Sicherheitsargumentation ist, dass die einmotorigen Turboprops nur auf Strecken operieren dürfen, auf denen sie im Notfall im Gleitflug ein geeignetes Notlandefeld erreichen

Anzeige



Gebuehren = Nein Gewinnbeteiligung = Ja
Seit 1989 sprechen wir Investmentempfehlungen auf reiner Gewinnbeteiligungsbasis aus.
Fuer ein unverbindliches Gespraech emailen Sie uns bitte Ihre Kontaktdaten.
Mindestkapital (fuer AOPA Mitglieder): 50.000 Euro
aopa@clubmember.org

## Stärker vertreten!



können. Entschieden ist allerdings noch nichts. Hier könnten ganz neue kostengünstige Geschäftsmodelle möglich werden. Vertreter der IAOPA in der Arbeitsgruppe ist der Deutsche Axel Hennig.

## Neue Organisationsstruktur der EASA

Die EASA hatte nach wiederholtem Drängen der Fachverbände tatsächlich vor, eine eigene Abteilung für die General Aviation zu gründen. Zwar konnte dieser Ansatz auf Grund personeller und finanzieller Hindernisse so nicht umgesetzt werden, aber die EASA hat jetzt immerhin ein Netzwerk von sachkundigen "General Aviation Focal Points" in ihrer Organisation installiert, um den speziellen Anforderungen unserer Branche gerecht zu werden. Dieses Konstrukt ist sicherlich nicht ideal, ob es auf Dauer so funktionieren wird bleibt abzuwarten.

#### Was muss sich noch ändern?

Es hat sich also schon Gutes getan, es bleibt aber immer noch viel zu tun. Aus einer langen Liste von Verbesserungsvorschlägen wollen wir hier die wichtigsten vorstellen:

## Wartungsregeln für Flugzeuge über 1200 kg

Warum erlaubt die EASA Erleichterungen für ELA1 Flugzeuge bis 1200 kg, und nicht auch für Flugzeuge über 1200 kg? Was rechtfertigt letztlich die großen Unterschiede in der Wartung zwischen einer Cessna 172S mit 1157 kg und einer Cessna 182 mit 1411 kg Maximalgewicht? Um die Problematik z.B. der Cessna SIDs zu entschärfen drängen wir auch hier auf eine schnellstmögliche Ausdehnung des Geltungsbereichs der neuen Wartungsvorschriften für alle Flugzeuge, die privat betrieben und als nicht-komplex definiert werden.

## LPV-Anflüge erlauben mit minimalem Aufwand

In den USA gibt es inzwischen 3.423 sog. LPV-Anflugverfahren, das sind GPS-Anflüge, die sich mit einer Vertikalführung fliegen lassen genau wie ein ILS. IFR-Piloten machen sich mit diesen neuen Verfahren vertraut und fliegen sie seit vielen Jahren ohne irgendwelche Sicherheitsprobleme. In Europa gibt es jetzt immerhin etwa 100 dieser Anflüge, die Nutzung will man aber nicht ohne weiteres erlauben, diskutiert besondere Anforderungen im Lizenzwesen, flugbetriebliche Erfordernisse und Genehmigungen und bezieht sich dabei auf ihre Ausarbeitung AMC 20-28. Es muss konsequent alles an unsinnigen Hindernissen beiseite geräumt werden, durch das

die flächendeckende Einführung dieser neuen sicherheitsfördernden Technologie behindert werden könnte! Vertreter der IAOPA in der Arbeitsgruppe ist der Deutsche Jürgen Mies.

## Fehlende Statistiken

Derzeit weiß die EASA nur, dass in den Mitgliedsstaaten ca. 88.000 Flugzeuge und 10.000 Hubschrauber zum Verkehr zugelassen sind. Ob hier Segelflugzeuge, Ultraleichte, Experimentals und historische Flugzeuge mitgezählt wurden, das weiß man allerdings schon nicht mehr. Wir sind mit der EASA im Gespräch um die Datenbasis auch mit den von uns in diesem Jahr gewonnen Umfrageergebnissen deutlich zu verbessern und aussagekräftig zu gestalten.

## Anforderungen an die Betreiber komplexer Flugzeuge

Auch EASA-Mitgliedsstaaten haben erkannt, dass z.B. die Definition von komplexen Flugzeugen überzogen ist. Eine zweimotorige Turboprop gilt automatisch als komplex, eine zweimotorige Kolbenmaschine unter 5,7 t jedoch nicht. Die Folge: Wer z.B. eine King Air C90 betreiben will, muss ein umfangreiches Managementsystem aufstellen, an dessen Sinnhaftigkeit niemand mehr wirklich glaubt. Derzeit wird turnusgemäß wie alle fünf Jahre eine Änderung der EASA-Grundverordnung 216/2008 diskutiert, in der z.B. die Definition für komplexe Flugzeuge verankert ist. Bis es zu Korrekturen kommt, wird es allerdings 2017 werden.

## Widerstände?

Die größte Gefahr für die Umsetzung der neuen General Aviation Strategie sehen wir derzeit nicht im Widerstand der EASA und der EU-Kommission, die in der letzten Zeit mit einem hohen Maß an Berechtigung öffentliche Prügel einstecken mussten, sondern vielmehr im möglichen Widerstand der nationalen Luftfahrtverwaltungen, die den neuen Vorhaben zustimmen müssen. Hier gibt es offenbar noch viel Aufklärungsbedarf, schon in der Vergangenheit sind viele gemeinsame Initiativen der EASA und unserer Branche am Widerstand der nationalen Behörden gescheitert wie z.B. das Vorhaben, von PPL-Fluglehrern keinen CPL mehr zu verlangen. Wir bleiben weiter für Sie im Einsatz, hoffen auf einen langen Atem und halten Sie informiert!

Dr. Michael Erb

### **EASA-Konferenz zur General Aviation in Rom**

Sie haben Interesse sich über die neuesten Vorhaben der EASA zu informieren, und dies eventuell mit einer besonderen Reise zu kombinieren? Die EASA veranstaltet am 15. und 16. Oktober 2014 in Rom auf Einladung Italiens, das aktuell die Ratspräsidentschaft in der EU innehat, die alljährliche EASA-Sicherheits-Konferenz − diesmal mit dem Thema "Towards simpler, lighter, better rules for General Aviation". Die Teilnahmegebühr beträgt 95,- € und beinhaltet neben der Teilnahme an der Konferenz auch Mittagessen und einen Abendempfang. Mehr Informationen unter:

http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/events.

## Cessna SIDs und kein Ende

# Neue Veröffentlichung des LBA in der NfL 2-41-14 macht vieles noch schlimmer

Die NfL 2-41-14 mit dem Titel "Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes zum Supplemental Inspection Document (SID)" zu den 100er/200er Modellen des Herstellers Cessna vom 20.06.2014 wurden auch auf der Website des LBA veröffentlicht. Wie vorab angekündigt, wird hiermit die Durchführungsfrist für die Cessna SIDs der 100er und 200er Serie auf den 31.12.2015 verschoben. Aber leider nicht einfach so. Die Verschiebung wird an eine ganze Reihe von Bedingungen geknüpft, die uns vorher so nicht angekündigt wurden, und wodurch die Kosten unnötig in die Höhe getrieben werden:

- Am betroffenen Luftfahrzeug muss innerhalb der letzten 12 Monate eine komplette Kontrolle gem. Chapter 2 des Service bzw. Maintenance Manual von einem Instandhaltungsbetrieb gem. Teil-145 oder Teil-M Unterabschnitt F oder von einer freigabeberechtigten Person gem. Teil-66 durchgeführt und freigegeben worden sein (Anmerkung der Redaktion: Es wird eine komplette 200 Stunden-Kontrolle gefordert)
- Die Inspektionen gemäß Cessna "Corrosion Prevention and Control Programme" (CPCP) Operationen 1 bis 6 (Section 2A in den Service/Maintenance Manuals) sind bis zum 31.12.2014 durchzuführen. Die Ergebnisse der Inspektionen entscheiden über die weiteren Termine der Durchführung des SID-Programms:
- I. Bei keiner oder geringer oberflächlicher Korrosion ist eine Aufschiebung der Durchführung des kompletten SID Programms bis zum 31.12.2015 möglich.
- II. Bei darüber hinausgehender Korrosion ist das SID Programm vollständig durchzuführen. Das betrifft Korrosion und weitere Schäden.
- Eine ergänzte Betriebszeitenübersicht ist anzufertigen und ins Instandhaltungsprogramm zu integrieren.
- Das betroffene Luftfahrzeug wird nicht in einem Luftfahrtunternehmen betrieben.
- Das betroffene Luftfahrzeug wurde vor dem 01.07.2013 in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Den vollständigen Text entnehmen Sie bitte dem NfL 2-41-14.

Mitglieder und Werften haben uns darüber informiert, dass das CPCP im Rahmen einer 200 Stundenkontrolle wohl unter 1.000 €

durchgeführt werden kann, wenn das Flugzeug sowieso weitgehend geöffnet wird. Ärgerlich ist es, wenn bis zum 31.12.2014 keine planmäßige 200 Stundenkontrolle ansteht und dadurch hohe zusätzliche Kosten anfallen. Auch die Anpassung des Instandhaltungsprogramms mit der neuen Betriebszeitenübersicht wird teuer, ein LTB schätzte die Kosten auf knapp 1.000 €. Und womit will man die Beschränkung auf Flugzeuge begründen, die vor dem 1. Juli 2013 in Deutschland zum Verkehr zugelassen wurden?

Wir rechnen durch die NfL folglich mit Minimum-Kosten knapp unter 2.000 € pro Cessna, es kann aber auch leicht doppelt so teuer werden.

Wo ist da im Vergleich zu den SIDs der Durchbruch, die im Vorfeld angekündigte große Ersparnis? Es gibt keine, der kurze Zeitgewinn wird denkbar teuer erkauft:



oto: AOPA-Germany

Für die Cessnas über 1200 kg wird es im System der deutschen Luftfahrtverwaltung mit dieser NfL nur noch schlimmer. Nach Ablauf der Übergangsfrist 31.12.2015 und der bis dann fälligen Sonderausgaben für das CPCP wissen wir noch nicht wie es weitergeht, es bleibt nur die Durchführung der vollen SIDs oder eines genehmigten Alternativprogramms, das es allerdings auch noch nicht gibt.

Für die Cessnas unter 1200 kg, die ELA1-Flugzeuge, sind mit diesen Zusatzinspektionen und Zusatzausgaben die SIDs wohl abgehakt, aber warum fordert das LBA diese Maßnahmen überhaupt noch? Denn noch in diesem Juli soll vom EASA Komitee (bestehend aus Vertretern der EU-Mitgliedsstaaten, der EU-Kommission und der EASA) über die Einführung eines neuen Passus in Part M für ELA1 Luftfahrzeuge entschieden werden, der sich nach unseren Informationen wohl ganz ähnlich liest wie der hier:

## Stärker vertreten!

"Das Luftfahrzeug-Wartungsprogramm muss eine unterschriebene Erklärung des Eigentümers enthalten, in dem er erklärt die volle Verantwortung für den Inhalt des Wartungsprogrammes zu übernehmen, im Besonderen auch die Verantwortung für alle Abweichungen von den Empfehlungen des Halters der Musterzulassung." Ab März / April 2015 ist mit der Einführung dieser neuen Regelung für ELA1-Flugzeuge zu rechnen, damit wäre die Durchführung der SIDs und anderer unverbindlicher Empfehlungen alleine ins Ermessen des Eigentümers gestellt, auch in Deutschland.

Was können wir als AOPA für die Betroffenen tun? Wenn Sie uns die Kostenschätzungen Ihrer Werft mitteilen, dann werden wir nochmals an das Bundesverkehrsministerium herantreten und Nachbesserungen verlangen. Zudem arbeiten wir mit der EASA

derzeit unter Hochdruck daran, im Rahmen der neuen Strategie für die Allgemeine Luftfahrt unter dem Slogan "Simpler, lighter, better rules for General Aviation" die deutlich vereinfachten Regelungen für ELA1-Flugzeuge auch auf größere Flugzeuge auszuweiten. Denn eine Cessna 172 mit 1089 kg korrodiert auch nicht anders als eine Cessna 1820 mit 1340 kg Maximalgewicht.

Wer sich diese letztlich völlig überflüssige Diskussion – die EASA hält die SIDs für nicht sicherheitskritisch – nicht antun möchte: Dem bleibt als schon heute verbindliche Alternative das Ausflaggen in einen EASA-Mitgliedsstaat, der in Fragen der Technik mit einer freundlicheren und kompetenteren Luftfahrtbehörde gesegnet ist.

Dr. Michael Erb

## FAA prüft Nachfolger für Avgas 100LL

## Kooperation mit der AOPA-USA



Die US-Luftfahrtbehörde FAA hat neun Brennstoffe ausgewählt, die auf ihre Tauglichkeit als Ersatz für Avgas 100LL bewertet werden sollen. Dies ist als ein erheblicher Fortschritt bei der Suche nach einem bleifreien Kraftstoff für die Allgemeine Luftfahrt mit 100 Oktan. Weltweit benötigen rund 230.000 Flugzeuge noch 100LL-Flugbenzin für den sicheren Betrieb, davon etwa 167.000 in den Vereinigten Staaten.

Die FAA hat am 10. Juli veröffentlicht, dass sie Vorschläge von fünf Bewerbergruppen erhalten hat, darunter Afton Chemical Company; Avgas LLC; Shell; Swift Brennstoffe; und ein Konsortium aus BP, TOTAL und Hjelmco. Unternehmen weltweit wurden bis zum 1. Juli gebeten, ihren bleifreien Kraftstoff für die Bewertung im Rahmen der Piston Aviation Fuels Initiative (PAFI) einzureichen.

"Luftfahrt Organisationen, die Erdölindustrie und die FAA arbeiten gemeinsam um sicherzustellen, dass die Luftfahrtbranche Zugang zu bleifreiem Kraftstoff haben wird, der gleichermaßen Leistungsund Sicherheitsanforderungen erfüllt, der erschwinglich ist und von der bestehenden Flotte mit minimalem Aufwand eingesetzt werden kann", sagte AOPA Präsident Mark Baker. "Wir sind zufrieden mit dem bisherigen Verlauf und freuen uns auf die nächste Phase."

AOPA ist ein Schlüsselmitglied der PAFI Lenkungsgruppe, zu der auch das American Petroleum Institute, die Experimental Aircraft Association (EAA), die General Aviation Manufacturers Association (GAMA), die National Air Transportation Association (NATA) und die National Business Aviation Association (NBAA) gehören.

Mit Ablauf der Frist wird jeder Treibstoff in Bezug auf die Auswirkungen auf die bestehende Flotte, Produktions- und Vertriebsinfrastruktur, Umwelt, toxikologische Wirkungen und Kosten des Flugbetriebs bewertet werden. Die vielversprechendsten Energieträger werden dann für die erste Phase der Labortests ausgewählt, diese Tests sollen im September im William J. Hughes Technical Center der FAA beginnen.

Von dort wird das Feld weiter eingeengt, und die am besten geeigneten Treibstoff-Kandidaten werden in Motoren und Flugzeugen getestet. Für die zweite Phase der Tests müssen die ausgewählten Hersteller jeweils knapp 40.000 Liter Kraftstoff einreichen. Mit den Tests sollen zum einen die Qualität überprüft und zum anderen die notwendigen umfangreichen Daten für eine Zertifizierung in der Flugzeugflotte erzeugt werden.

Die FAA hat sich das Ziel gesetzt, dass ein bleifreies Flugbenzin im Jahr 2018 auf dem Markt erhältlich sein soll. Der US-Kongress hat seine Unterstützung für das Programm zum Ausdruck gebracht und bietet \$ 6 Millionen in diesem Jahr und die Finanzierung schlägt die gleiche Höhe der Finanzierung für das Jahr 2015 vor. Wir hoffen, dass die Ergebnisse des FAA-Projektes positiv sein werden und dass der neue Kraftstoff sich auch sehr schnell in Europa zu angemessenen Preisen verbreiten wird.

# Selbstkosten- und Vereinsrundflüge: gute Nachrichten!



Eine ganze Weile war es unsicher, ob und wie nach dem Inkrafttreten neuer europäischer Vorschriften bezahlte Rundflüge und Selbstkostenflüge noch zulässig sind. Jetzt gibt es die dringend benötigte Klarstellung und die ist durchaus positiv zu bewerten. Selbstkostenflüge sind weiterhin möglich, die Kosten können jetzt sogar auf bis zu sechs Insassen einschließlich des Piloten aufgeteilt werden. Flugsportvereine und Flugschulen dürfen bei der Durchführung von Rundflügen oder Schnupperflügen sogar einen Gewinn für ihre Organisationen erwirtschaften, sie heißen jetzt nur "Einführungsflüge". Alles in allem also gute Nachrichten!

In Deutschland war es jahrzehntelang möglich, dass Vereine interessierten Besuchern gegen Kostenbeteiligung Rundflüge anbieten und Piloten sich mit Mitfliegern die Kosten teilen. Gesetzesgrundlage war § 20 Abs. 1 Satz 2 zweiter Halbsatz Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Durch die neuen europarechtlichen Regelungen der Verordnung EU Nr. 1178/2011 der Kommission, die im April 2012 in Kraft getreten ist, schien die Zeit dieser Flüge vorbei zu sein. Nach FCL. 205.A der EU-VO Nr. 1178/2011 Anhang I dürfen PPL(A)-Inhaber als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen oder TMGs im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein. Die Annahme einer Vergütung in jedweder Form wurde schon als verbotene gewerbliche Tätigkeit aufgefasst, eine Vergütung dürfen sie nur für ihre Tätigkeit als Fluglehrer und Prüfer erhalten.

Das hat zu massiven Protesten in der Branche geführt. Der Gesetzgeber hat schließlich den Branchenvertretern zugehört und verspro-

chen, sich für den Erhalt dieser Gastflüge einzusetzen, so dass im Wesentlichen alles beim Alten bleibe. Und er hat Wort gehalten. Die Neuregelungen werden durch die Änderungsverordnung (EU) Nr. 379/2014 in der Flugbetriebs-Verordnung (EU) Nr. 965/2012 verankert, sie gelten ab dem 1. Juli 2014.

Übergangsweise hat das Bundesverkehrsministerium bereits im vergangenen Jahr mit Schreiben vom 19. Juli 2013 als Ergebnis einer Diskussion mit der EU-Kommission zu diesem Thema veröffentlicht, unter welchen Bedingungen Gastflüge durch Inhaber von Privatpilotenlizenzen weiterhin durchgeführt werden können.

## Die neuen Regelungen

Entscheidend für die Durchführung von Selbstkosten- und Vereinsflügen ist die Ergänzung des Art. 6 der Verordnung Nr. 965/2012 um den Absatz 4a. Danach darf folgender Flugbetrieb mit nicht technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Anhang VII durchgeführt werden:

- Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;
- Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;
- Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung EU Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen

## Stärker vertreten!

Die Begriffe Wettbewerbsflug, Schauflug und Einführungsflug sind in der EU-VO Nr. 379/2014 gesetzlich definiert.

**Wettbewerbsflug** (competition flight) bezeichnet jeden Flug, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben als auch für das Renn- oder Wettbewerbstraining oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

**Schauflug** (flying display) bezeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Schauflugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird.

**Einführungsflug** (introductory flight) bezeichnet jeden gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen durchgeführten Flug kurzer Dauer, der von einer zugelassenen Ausbildungsorganisation oder einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt zum Zweck der Gewinnung neuer Flugschüler oder neuer Mitglieder durchgeführt wird.

An welchen Kosten dürfen "Gastflieger" beteiligt werden?

Unter Art. 6 Abs. 4a a) fallen Flüge von Privatpiloten und damit die sog. Selbstkostenflüge. Hier sind die direkten Kosten auf alle Insassen des Luftfahrzeugs inklusive des Piloten umzulegen. Direkte Kosten sind generell definiert als Kosten, die einem Bezugsobjekt verursachungsgerecht zugerechnet werden können. Diese direkten Kosten werden oft mit den variablen Kosten verwechselt, den direkten Kosten können aber auch Fixkosten anteilig zugerechnet werden. Liegt eine Charterrechnung vor, dann ist die Ermittlung der Kosten denkbar einfach. Bei Flügen mit Flugzeugen, die Eigentum des Piloten sind, ist es aufwändiger die direkten Kosten zu ermitteln. Auf jeden Fall darf der Pilot keinen Gewinn erzielen. Was etwas irritiert ist der Umstand, dass die EASA bei Selbstkostenflügen keine Anrechnung von "Annual Cost" vorsieht und in ihrem Guidance Material diese jährlichen Kosten reichlich schwammig als die Kosten für die Haltung, Wartung und den Betrieb eines Luftfahrzeugs über die Periode eines Kalenderjahrs definiert.

Die direkten Kosten sind durch alle (maximal sechs) Insassen einschließlich des Piloten zu teilen. Betragen die Kosten für einen Flug mit vier Personen, Pilot und drei Insassen, beispielsweise 200 Euro, hat jeder Mitflieger folglich bei gleichen Anteilen 50 Euro zu tragen. Unklar ist für uns, ob auch eine ungleiche Aufteilung der Kosten legal möglich ist. Mit einem gleichmäßigen Aufteilen ist man jedenfalls auf der sicheren Seite.

Vergleichbar ist die Situation also mit den Mitfahrgelegenheiten im Straßenverkehr, bei denen es eine Kostenbeteiligung gibt und die damit keine gewerbliche Beförderung von Fahrgästen sind.

Art. 6 Abs. 4a b) regelt den Fall, dass bezahlte Flugvorführungen wie Kunstflüge beispielsweise an Flugtagen durchgeführt werden. Hier darf das Entgelt oder die geldwerte Gegenleistung die **Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten** nicht überschreiten. Im Gegensatz zu Art. 6 Abs. 4a a) werden hier über die direkten Kosten hinaus die jährlichen Kosten mitberücksichtigt. Alternativ kann die zuständige Behörde Preisgelder festlegen, die nicht überschritten werden dürfen.

Art. 6 Abs. 4a c) erfasst mit den Einführungsflügen die Rund- und Schnupperflüge, die Flugsportvereine und Flugschulen anbieten. Voraussetzungen sind, dass die durchführende Organisation der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt dient, das Luftfahrzeug in ihrem Eigentum steht oder ohne Besatzung angemietet ist und die Beförderung von Nicht-Mitgliedern nicht Hauptzweck ist. Hier darf der Flug **keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn** erwirtschaften. Damit ist es über die Kostenbeteiligung bzw. -erstattung hinaus sogar zulässig, einen Gewinn zu erzielen, solange er innerhalb der Organisation verbleibt. Das heißt, der Pilot darf keine Vergütung erhalten, muss sich aber auch an den Kosten nicht beteiligen.

Anzeige



# A SAFETY LETTER



Foto: AOPA-Germany

Die Landung ist der schwierigste Teil eines Fluges und damit auch die Flugphase, in der die meisten Unfälle passieren. Deshalb sollte man sich auf die Landung immer wieder erneut bewusst vorbereiten, auch wenn man in seinem Leben schon zig Mal gelandet ist. Dies gilt insbesondere für Landungen bei ungünstigen Wetterverhältnissen, wie z. B. Seitenwind, oder bei Landungen auf Flugplätzen mit kurzen oder geneigten Pisten. Hier sind besondere Landetechniken gefordert, auf die man sich einstellen muss und die man vorher schon mal geübt haben sollte.

Dieser AOPA Safety Letter behandelt einige dieser besonderen Landetechniken und auch die Fehler, die dabei passieren können. Ist man sich im Anflug nicht ganz sicher, dass die Landung auch wirklich gelingen wird, so darf man keinen Augenblick zögern und muss durchstarten. Lieber noch eine weitere Platzrunde fliegen oder sogar zu einem anderen Flugplatz ausweichen, als nachher festzustellen, dass es noch "gerade mal gut gegangen" ist.

# BESONDERE LANDETECHNIKEN

Nr. 15, August 2014

## ANFLUG UND LANDUNG

Jeder Pilot wird diese Erfahrung schon selbst gemacht haben: Je ruhiger und gleichmäßiger der Anflug, umso besser die Landung. Befindet sich das Flugzeug im richtigen Anflugwinkel zur Piste, ist die Fluglage stabil, stimmen Anfluggeschwindigkeit und Sinkrate, sind die Landeklappen zur rechten Zeit gesetzt, dann sind die besten Voraussetzungen für eine sichere und perfekte Landung gegeben.

Der Endanflug wird wie gewohnt hauptsächlich mit Höhenruder und Triebwerksleistung gesteuert: Mit dem Höhenruder die Anfluggeschwindigkeit, mit der Triebwerksleistung die Sinkrate. Eine Korrektur des Anflugwinkels und damit eine Streckung oder Verkürzung des Anfluges erfolgt durch Änderung der Triebwerksleistung, nicht durch Ziehen oder Drücken am Höhensteuer. Ist das Flugzeug zu langsam, so wird am Höhensteuer leicht gedrückt, ist es zu schnell muss gezogen werden. Eventuell muss die Triebwerksleistung entsprechend angepasst werden. Die Hände gehören während des Anfluges und natürlich bei der Landung ans Steuer und an den Leistungshebel, allein schon für den Fall, dass unvermittelt durchgestartet werden muss.

Die Anfluggeschwindigkeit darf auf keinen Fall unter das 1,3-fache der Überziehgeschwindigkeit gehen (V<sub>REF</sub>). Im Flughandbuch ist meist eine etwas höhere Anfluggeschwindigkeit empfohlen. Man sollte sich an diesen sicheren und erflogenen Wert halten. Die Überziehgeschwindigkeiten (ohne und mit Landeklappen) muss man auswendig wissen, auch wenn sie zusätzlich am Fahrtmesser markiert sind.

Jeder Anflug, vom Einflug in die Platzrunde über den Sinkflug im Endanflug bis hin zum Ausschweben und Aufsetzen auf der Piste sollte standardisiert nach "Plan" ablaufen. Man muss wissen, was in jeder Flugphase zu tun ist, welche Geschwindigkeit einzuhalten ist, wie die Triebwerksleistung einzustellen ist, auf welche Stellung die Landeklappen wann zu setzen sind. Dabei sollte man sich angewöhnen, Kurs, Geschwindigkeit, Flughöhe, Sinkrate und Fluglage exakt einzuhalten, so dass größere Korrekturen vermieden werden können und der Anflug bis hin zum Aufsetzen auf der Piste stabil und ruhig verläuft.

Wer den "Standardanflug" präzise beherrscht, wird es einfacher haben, auch "Nicht-Standardsituationen" zu meistern. Ein Anflug auf eine kurze Piste, vielleicht noch über Hindernisse im Anflugbereich, ist sicherlich eine Herausforderung, aber bei Anwendung der richtigen Landetechnik nicht besonders schwierig. Das gilt auch für einen Anflug bei Seitenwind, wie er nicht nur bei Flügen zu Flugplätzen in Norddeutschland vorkommt.

Allerdings sollte man sich mit den in solchen Fällen erforderlichen besonderen Landetechniken vorher befassen, die Angaben dazu im Flughandbuch lesen und vielleicht sogar mit einem Fluglehrer diese besonderen Techniken erst einmal praktisch üben. Das gibt Sicherheit und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten.

## **KURZLANDUNG**

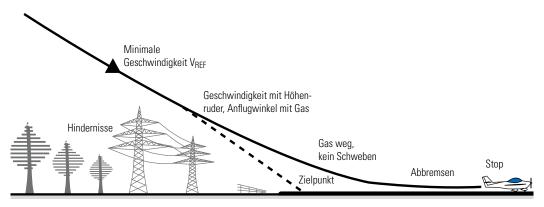
Flugplätze mit kurzen Pisten von nur wenigen Hundert Metern sind keine Seltenheit. Wer auf einer solchen Piste landen möchte, muss sich schon einige Gedanken über die Anflug- und Landetechnik und natürlich auch über die verfügbare Landestrecke machen. Es kann durchaus sein, dass die Landestrecke für eine sichere Landung ausreicht, aber aufgrund geänderter Verhältnisse (z.B. Temperatur, Dichtehöhe, Windrichtung) ein Start zu einem späteren Zeitpunkt nicht möglich wird. Unter Umständen muss von vornherein die Beladung des Flugzeuges so reduziert werden, dass ein Start auch unter ungünstigen Verhältnissen möglich bleibt. In einigen Fällen liegen gerade Flugplätze mit kurzen Pisten im schwierigen Gelände und sind durch Hindernisse (z.B. Berge, Bäume) zusätzlich eingeschränkt. Umso mehr ist eine sorgfältige Flugplanung zu einem Flugplatz mit einer kurzen Piste unbedingt erforderlich.

Eine kurze Landung (Engl. short field landing) erzielt man durch eine möglichst niedrige Landegeschwindigkeit, Aufsetzen an einem Punkt nahe der Landebahnschwelle und einen entsprechend starken Einsatz der Bremsen nach der Landung.

Durch Setzen der vollen Klappen wird die geringste Landegeschwindigkeit erreicht. Sie entspricht der 1,3-fachen Überziehgeschwindigkeit Vso bei voll ausgefahrenen Klappen. Ist im Flughandbuch eine Anfluggeschwindigkeit für Kurzlandungen angegeben, so ist natürlich diese maßgebend. In keinem Fall darf diese Geschwindigkeit im Anflug unterschritten werden, auch wenn die Piste noch so kurz ist.

Der Anflug wird wie gewohnt eingeteilt. Spätestens mit Beginn des Endanfluges werden die Landeklappen voll gesetzt, die Geschwindigkeit für Kurzlandung erflogen und der Sinkflug eingeleitet. Wichtig ist letztlich, dass die Anfluggeschwindigkeit und die Sinkrate genau erflogen und stabil gehalten werden und ein Anflugwinkel gewählt wird, der ein Aufsetzen nahe dem Bahnbeginn sicherstellt. Die Triebwerksleistung sollte beim Überflug der Schwelle nicht unbedingt abrupt auf Leerlauf gestellt werden. Dies führt gerade bei voll gesetzten Klappen zu einer merklichen Erhöhung der Sinkrate. Der ungeübte Pilot wird in diesem Moment unwillkürlich am Höhensteuer ziehen und, da er schon sehr nahe an der Überziehgeschwindigkeit fliegt, damit das Flugzeug möglicherweise überziehen. Unter Umständen ist es vorteilhaft, ein bisschen Leistung "stehenzulassen" und erst unmittelbar über dem Aufsetzpunkt die Leistung auf Leerlauf zu reduzieren. Dies ist insbesondere dann von Vorteil, wenn aufgrund des Uberfliegens von Hindernissen im Anflugsektor ein steiler Anflug und damit eine hohe Sinkrate gewählt werden muss. Mit Unterstützung von etwas Power lässt sich der Abfangvorgang einfacher durchführen.

Bei einer Landung auf einer langen Piste wird der Pilot nach dem Aufsetzen des Hauptfahrwerks durch Ziehen des Höhensteuers die Flugzeugnase und damit das Bugrad noch oben halten und erst mit abnehmender Rollgeschwindigkeit sanft auf die Bahn aufsetzen. Das Ziel bei einer Kurzlandung ist es dagegen, die Rollstrecke möglichst kurz zu halten, um die Radbremsen frühzeitig einsetzen zu können. Dazu muss auch das Bugrad am Boden sein. Man wird es nach dem Aufsetzen des Hauptfahrwerkes so bald als möglich sanft, aber bestimmt auf die Bahn aufsetzen und dann je nach Erfor-



Anflug über Hindernisse auf eine kurze Piste

dernis die Radbremsen einsetzen. Zusätzlich wird die Bremswirkung (Erhöhung des Rollwiderstandes) durch Einfahren der Klappen erhöht, zumindest auf trockenen und befestigten Pisten.

Der Anflug auf eine kurze Bahn muss sehr exakt durchgeführt werden. Stellt man im letzten Teil des Anfluges oder spätestens beim Überflug der Schwelle fest, dass die Fluggeschwindigkeit weit über der Geschwindigkeit für Kurzlandungen liegt oder das Flugzeug viel zu hoch und ein Aufsetzen im ersten Drittel der Piste nicht sichergestellt ist, sollte man nicht zögern und durchstarten. Lieber noch einmal eine Platzrunde und

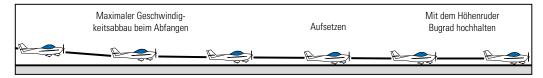
einen erneuten Anflug machen, als zu erleben, wie man über die Piste hinausschießt.

einer aufgeweichten Piste mit vollem Klappenausschlag geringstmöglicher Geschwindigkeit aufgesetzt werden. Nach dem Aufsetzen des Hauptfahrwerks muss man das Bugrad durch volles Ziehen des Höhensteuers lange oben halten. Je höher die Flugzeug-

nase und je geringer die Geschwindigkeit beim Aufsetzen, desto besser.

Auf das anschließende Bremsen und das frühzeitige Einfahren der Landeklappen kann man verzichten, zumal das Flugzeug allein schon durch den weichen Untergrund verzögert wird. Beim zusätzlichen Bremsen besteht die Gefahr, dass das Flugzeug ins Rutschen gerät und sich die Räder in den Untergrund eingraben. Im schlimmsten Fall kann dabei das Bugrad abknicken.

Nach einer Landung auf nassen, weichen Untergrund muss das Flugzeug einer gründlichen Sichtkontrolle



Landung auf weichem Untergrund

## **LANDUNG AUF WEICHEM UNTERGRUND**

Anders als mit Beton oder Asphalt befestigte Pisten sind Grasbahnen den Witterungen ausgesetzt und können trotz Entwässerungssystem bei starkem oder länger anhaltendem Regen rutschig und weich werden. Die Gefahr besteht durchaus, dass sich die Räder bei der Landung in den weichen Boden eingraben und dabei das Flugzeug beschädigt wird. Man sollte sich daher genau überlegen, ob eine Landung auf einer aufgeweichten Piste (Engl. soft field landing) überhaupt möglich ist.

Leider kann man im Anflug auf eine Grasspiste nicht wirklich erkennen, ob diese nur nass oder auch aufgeweicht ist. Vielleicht erhält man über Funk von der Luftaufsicht einen Hinweis über den Zustand der Piste. Grundsätzlich muss bei einer Landung auf

unterzogen werden. Bei der Landung und anschließendem Rollen kann sich hochgeworfener feuchter Schmutz vielleicht in den Radbremsen, den Fahrwerksschächten (bei Flugzeugen mit Einziehfahrwerk) festgesetzt, Druckentnahmeöffnungen verkleistert oder die Tragflächen so sehr verschmutzt haben, dass die Flugeigenschaften beeinträchtigt werden.

## **LANDUNG AUF GENEIGTER PISTE**

Flugplätze werden im Allgemeinen so angelegt, dass Pisten und Rollwege eben sind oder zumindest eine kaum merkliche Neigung aufweisen. Enthält die Beschreibung der Eigenschaften der Start- und Landebahn keine besonderen Hinweise, so beträgt die Längsneigung der Piste unter 1% (auf 100 m Pistenlänge max. 1 m Höhenunterschied). Ein Blick in das Luftfahrt-

handbuch oder das Jeppesen Manual zeigt, dass es durchaus eine Reihe von (meist kleineren) Flugplätzen gibt, deren Pisten eine durchaus beachtliche Neigung aufweisen, z.B. weil der Flugplatz am Hang liegt. Im Einzelfall ist die Pistenneigung grafisch dargestellt, um die Piloten auf diesen besonderen Umstand hinzuweisen. Es ist also möglich, sich vorher über die Eigenschaften der Piste zu informieren und diese in die Flugplanung mit einzubeziehen.

Eine große Pistenneigung beeinflusst sowohl die Lande- als auch die Startstrecke: Landen in Richtung der ansteigenden Piste verkleinert die Landestrecke, Starten in diese Richtung vergrößert die Starstrecke. Landen in Richtung der abfallenden Piste vergrößert die Landesstrecke, Starten in diese Richtung verkürzt die Startstrecke. Diese augenscheinlich so einfache Tatsache muss bei der Berechnung der Landestrecke und der Strecke für den späteren Start berücksichtigt werden. Die Flughandbücher enthalten meist keine Angaben über eventuelle Zuschläge bei der Landung (und beim Start) von einer geneigten Piste. In einer früheren Flugsicherheitsmitteilung des Luftfahrt-Bundesamtes wurde für den Start auf einer ansteigenden Piste ein Zuschlag von 10 % pro 1 % Pistenneigung empfohlen. Sicherlich sollte man einen ähnlichen Wert auch für die Berechnung der Landestrecke auf einer abfallenden Piste in Betracht ziehen.

Eine große Längsneigung der Piste hat neben der Verkürzung oder Verlängerung der Landestrecke noch einen anderen Effekt. Im Anflug sieht der Pilot die Piste in einer anderen als der gewohnten Perspektive und kann sich daher in der Wahl des richtigen Anflugwinkels verschätzen. Beim Landen kann es dann problematisch werden, da über der abfallenden oder ansteigenden Piste die Höhe des Flugzeuges beim Ausschweben nicht genau zu bestimmen ist.

Eine ansteigende Piste vermittelt dem Piloten im Anflug die Illusion, dass das Flugzeug zu hoch und der Anstellwinkel zu groß ist. Ist sich der Pilot dieser Täuschung nicht bewusst, wird er u.U. einen tieferen und flachen Anflug durchführen. Dabei besteht die Gefahr, dass Hindernisse in sehr geringem Abstand überflogen werden und der Anflug zu kurz wird, also der Anflugweg auf einen Punkt vor der Landebahnschwelle zielt.

Eine abfallende Piste täuscht dem Piloten einen zu flachen Anflugwinkel vor. Dadurch wird er vielleicht einen höheren Anflug wählen, die Landebahnschwelle zu hoch überfliegen und erst weit danach aufsetzen. Wer sich vorher über den Zustand der Piste informiert, also weiß, was auf ihn zukommt, und dann den Anflug (insbesondere den Endanflug) bewusst "wie gewohnt" einteilt, wird dieser Täuschung nicht erliegen.

Aber auch beim Ausschweben über der geneigten Piste muss der Pilot aufpassen. Lässt er das Flugzeug wie gewohnt ausschweben, wird er es bei abfallender Piste zu hoch und bei ansteigender Piste zu niedrig abfangen. Bei stark ansteigender Piste besteht die Gefahr, dass das Flugzeug hart aufsetzt und dabei das Bugrad zuerst Bodenberührung bekommt. Wenn der Pilot das Flugzeug im flachen Winkel an die Piste heranführt (eventuell mit Unterstützung von Triebwerksleistung), etwas früher als üblich mit dem Abfangen beginnt, und das Bugrad bewusst hoch hält, so wird auch diese Landung gelingen.

# LANDUNG AUF UNTERSCHIEDLICH BREITEN PISTEN

Nicht nur die Längsneigung, sondern auch die Breite der Piste kann dem Piloten eine falsche Höhe vortäuschen und zu Problemen im Anflug, insbesondere bei der Landung, führen. Im Allgemeinen ist man an das Bild der Piste seines Heimatflugplatzes gewöhnt und hat keine größeren Schwierigkeiten, dort zu landen und im Anflug die Höhe richtig einzuschätzen.

Fliegt man einen Flugplatz mit einer sehr viel schmaleren oder sehr viel breiteren Piste an, hat man also nicht das gewohnte Bild von "seiner" Piste vor sich, so kann man sich im Anflug und vor allem bei der Landung sehr leicht in der Höhe verschätzen.

Bei einer sehr breiten Piste (Verkehrsflughäfen haben 45 bis 60 m breite, Verkehrslandeplätze meist 20 bis 30 m breite Pisten) wird die Flughöhe vom ungeübten Piloten leicht unterschätzt und das Flugzeug bei der Landung zu hoch abgefangen.

Umgekehrt wird der Pilot bei einer schmalen Piste dazu neigen, die Flughöhe zu überschätzen, also tief anzufliegen. Das muss allerdings nicht sein. Ist man sich der besonderen Breite und der dadurch auftretenden Täuschung bewusst, sollte man im Anflug und bei der Landung ganz gezielt auf die Höhe in Bezug zur Piste, insbesondere über der Landebahnschwelle achten.

## LANDUNG BEI SEITENWIND

Landen bei kräftigem Seitenwind (Engl. crosswind) ist ohne Frage eine schwierige Angelegenheit. Zum einen verändert sich im Anflug der Wind in Richtung und Stärke und man ist gezwungen, ständig Korrekturen durchzuführen, um das Flugzeug auf der Anfluggrundlinie zu halten, zum anderen nimmt mit geringer werdender Anfluggeschwindigkeit die Wirkung der Ruder ab.

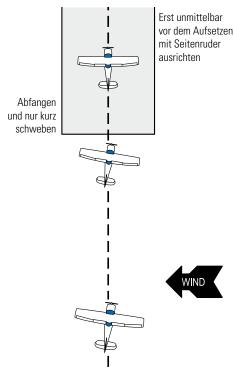
Bereits mit Einflug in die Platzrunde wird man den Seitenwind durch einen entsprechend großen Vorhaltewinkel (Luvwinkel) ausgleichen müssen, will man den vorgegebenen Flugweg einhalten. Beim Eindrehen in den Endanflug kann man sich leicht verschätzen und, abhängig von der Windrichtung, die Anfluggrundlinie überschießen oder aber zu kurz kommen. Bei Rückenwind im Queranflug muss früher und bei Gegenwind später als gewohnt die Kurve zum Endanflug eingeleitet werden.

Die besondere Herausforderung beim Anflug mit starkem Seitenwind besteht darin, das Flugzeug auf der Anfluggrundlinie zu halten und vor allem bei der Landung nicht von der Piste abzukommen.

Eine Möglichkeit, den Seitenwind auszugleichen, besteht darin, wie im Streckenflug, gegen den Wind vorzuhalten, also mit einem der Windstärke und Windrichtung entsprechend großen Luvwinkel anzufliegen. Zu beachten ist dabei, dass zum einen mit abnehmender Anfluggeschwindigkeit der erforderliche Luvwinkel immer größer wird, zum anderen mit Annäherung an den Boden der Wind nach links dreht und die Windgeschwindigkeit abnimmt.

Da der Pilot im Anflug die Piste als Referenz vor sich sieht, ist es relativ einfach, einen entsprechend großen Vorhaltewinkel zu erfliegen. Schwierig wird es erst bei der Landung, denn das Flugzeug muss nun mit der Längsachse auf die Pistenmittellinie ausgerichtet werden, damit das Fahrwerk in Richtung der Piste aufsetzen kann. Wird der Luvwinkel zu früh verkleinert, dann kann der Seitenwind noch auf das Flugzeug einwirken und es seitlich versetzen. Das Flugzeug setzt schiebend auf der Piste auf. Das Fahrwerk wird dadurch erheblichen Querkräften ausgesetzt, die im schlimmsten Fall einen Bruch verursachen können. Bei starkem Seitenwind besteht außerdem die Gefahr, dass das Flugzeug beim Ausschweben von der Piste geweht wird und erst außerhalb aufsetzt.

Wird das Flugzeug zu spät auf die Piste ausgerichtet, so setzt das Flugzeug schräg zur Pistenmittellinie auf. Auch hier wirken große Kräfte auf das Fahrwerk ein, so dass es zu Beschädigungen kommen kann.

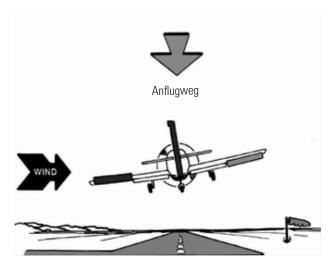


Anflug bei Seitenwind mit Vorhaltewinkel bis kurz vor dem Aufsetzen

So einfach die Methode auch ist, den Seitenwind im Anflug mit einem Vorhaltewinkel auszugleichen, so schwer kann sie unter Umständen bei der Landung sein. Es erfordert ein gutes Maß an Erfahrung und ein richtiges Einschätzen der Situation, um die Flugzeuglängsachse zum richtigen Zeitpunkt auf die Pistenmittellinie auszurichten.

Eine andere Methode, den Seitenwind im Anflug und bei der Landung auszugleichen, besteht darin, die Tragfläche in den Wind zu hängen und mit dem Seitenruder die Landerichtung zu halten, also zu slippen. Es empfiehlt sich bei dieser Methode, etwas schneller als gewohnt anzufliegen, da das Flugzeug durch das Slippen ein wenig an Auftrieb verliert.

Weht der Wind z.B. von links, so neigt man mit dem Querruder die linke Tragfläche nach links in den Wind. Um zu verhindern, dass das Flugzeug nach links in eine Kurve geht, wird es mit dem rechten Seitenruderpedal in Pistenrichtung gehalten. In dieser Konfiguration wird angeflogen und auch gelandet. Es wird also in diesem Beispiel zuerst mit dem linken (luvseitigen) Rad des Hauptfahrwerks aufgesetzt.



Anflug bei Seitenwind mit hängender Fläche

Auch diese Methode erfordert viel Übung. Abhängig von der Windstärke wird der Tragflügel mehr oder weniger schräg in den Wind gelegt. Querruder- und Seitenruderausschläge müssen aufeinander abgestimmt sein. Der Vorteil dieser Methode liegt darin, dass mit einer einmal eingenommenen Fluglage angeflogen und auch gelandet werden kann. Die Gefahr eines Ausbrechens beim Landen besteht kaum. Es ist auch möglich, beide Methoden zu kombinieren, also erst mit einem Vorhaltewinkel anzufliegen und dann im letzten Teil des Endanfluges ins Slippen überzugehen.

Bei einer Landung mit Seitenwind sollte man nur kurz ausschweben, dann das Hauptfahrwerk und danach zügig das Bugfahrwerk aufsetzen. Es muss unbedingt verhindert werden, dass der Seitenwind im letzten Augenblick das Flugzeug noch versetzt. Achtung: Auch nach dem Aufsetzen und Ausrollen muss mit den Rudern gegen den Wind gesteuert werden (siehe Rolldiagramm im Flughandbuch).

Starker Seitenwind wird oft von Böen und Turbulenzen begleitet. Deshalb kann es ratsam sein, mit geringerer Klappenstellung oder ganz ohne Klappen anzufliegen, um durch erhöhte Geschwindigkeit eine bessere Ruderwirkung zu erzielen, ganz abgesehen davon, dass bei starker Böigkeit sowieso mit etwas erhöhter Geschwindigkeit angeflogen werden sollte.

Stellt man bei der Windberechnung fest, dass die aktuelle Seitenwindkomponente den maximal zulässigen Wert (siehe Flughandbuch) überschreiten wird, so kann ein Anflug unter diesen Gegebenheiten nicht durchgeführt werden. Es muss auf einer anderen Piste angeflogen bzw. zu einem anderen Flugplatz ausgewichen werden.

## FEHLER BEI DER LANDUNG

Es wird nicht immer gelingen, das Flugzeug so abzufangen, dass es sanft und kaum spürbar auf die Piste aufsetzt. Wer öfters in großen Verkehrsflugzeugen mitfliegt, weiß, dass auch Airline-Piloten trotz großer Erfahrung schon mal eine Landung "verpatzen". Die Gründe für eine nicht perfekte Landung können vielfältig sein: eine unerwartete Windböe, eine zu hohe Anfluggeschwindigkeit, zu spätes Abfangen oder einfach ein "Verschätzen" der Fluglage in Bezug zur Piste. Viele der Fehler bei der Landung können noch im letzten Augenblick so korrigiert werden, dass das Flugzeug sicher landet. Bestehen irgendwelche Zweifel im letzten Teil des Endanfluges oder über der Piste, dass die Landung nicht gelingen könnte, so muss es nur einen Entschluss geben: Durchstarten.

## **ZU HOHES ABFANGEN**

Wird das Flugzeug zu hoch über der Piste abgefangen, so macht es keinen Sinn, das Flugzeug durch Nachdrücken an den Boden bringen zu wollen. Das kann schief gehen, und unter Umständen setzt das Bugrad zuerst auf. Richtig und vor allem sicherer ist es, durch leichtes Nachlassen des Höhenruders (geringerer Anstellwinkel) und maßvolle Erhöhung der Triebwerksleistung das Flugzeug noch flugfähig zu halten, die Schwebestrecke zu verlängern und das Abfangen nun in der richtigen Höhe zu beginnen. Das bedarf einiger Erfahrung und eines gewissen Feingefühls. Ist man wirklich noch viel zu hoch und ist die verbleibende Piste kurz, sollte man durchstarten.

### STEIGEN BEIM ABFANGEN

Beim Abfangen kann man schon mal etwas überreagieren und so stark am Höhenruder ziehen (Erhöhung des Anstellwinkels), dass das Flugzeug wieder in den Steigflug übergeht. Es steigt quasi wie ein Ballon wieder in die Höhe. Deshalb wird dieser Flugzustand im Englischen "Ballooning" genannt. Wie beim zu hohen Abfangen kann man die Situation durch Nachlassen des Höhenruders und eventuell zusätzlicher Triebwerksleistung "retten". Aber auch hier gilt, insbesondere für unerfahrene Piloten, keine Experimente wagen und im Zweifelsfall durchstarten.

Das Ballooning ist eine typische Erscheinung nach einem zu steilen, aber auch zu schnellen Anflug. Kommt es bei einem Piloten öfters vor, so sollte er seine Anflugtechnik überprüfen, am besten mit einem Fluglehrer.

#### **SPRINGEN**

Wenn das Flugzeug nach zu hohem Abfangen auf die Piste gedrückt wird oder nach zu spätem Abfangen bei noch hoher Geschwindigkeit aufsetzt, kann es passieren, dass das Flugzeug wieder hoch springt. Der Landestoß auf das Bugrad bewirkt eine Drehung um die Querachse. Dadurch werden der Anstellwinkel und damit der Auftrieb erhöht und das Flugzeug steigt. Wenn jetzt zur Beendigung des Steifluges nachgedrückt wird, dann wird dadurch die Tendenz des Flugzeuges, die Nase weiter herunterzunehmen, noch mehr verstärkt. Das Flugzeug kommt nun vielleicht zum zweiten Mal mit dem Bugrad zuerst auf der Piste auf und springt nochmals oder das Bugrad geht zu Bruch. Insgesamt ist das Springen eine heikle Situation. Deshalb sollte der Entschluss zum Durchstarten umgehend erfolgen.

## ÜBERSCHIESSEN

Ist das Flugzeug bei der Landung zu schnell, dann wird es lange schweben ohne aufzusetzen, unter Umständen so lange, bis die verbleibende Pistenlänge für eine sichere Landung nicht mehr ausreicht. Der Versuch, das Flugzeug vorzeitig an den Boden zu zwingen, führt

in der Regel zu einer Bugradlandung und damit zu einer vielleicht unkontrollierbaren Situation, in der das Flugzeug aus der Richtung ausbricht. Lässt sich eine sichere Landung nicht im ersten Drittel der Piste

Klappen stufenweise einfahren
Trimmen, Geschwindigkeit mit
Höhenruder kontrollieren

Vollgas,
Vergaservorwärmung
kalt, mit Seitenruder
koordinieren

Steigfluglage,
Trimmen

Durchstarten!

So wird durchgestartet

durchführen, so muss durchgestartet werden, es sei denn, es passiert an einem Verkehrsflughafen mit einer ausreichend langen Piste.

## **DURCHSTARTEN**

Im Endteil eines Anfluges und auch kurz vor der Landung muss ein Pilot immer bereit sein, wenn erforderlich, durchzustarten. Ein Durchstartmanöver (Engl. missed approach, go-around) ist nicht besonders schwierig oder gar gefährlich. Es erfordert allerdings eine klare Entscheidung und konsequentes Handeln, damit das Flugzeug aus der Landekonfiguration zügig in den Steigflug gebracht werden kann.

Wer sich zum Durchstarten entschließt, darf also keine halben Sachen machen. Am wichtigsten ist die

Erhöhung der Triebwerksleistung auf volle Last. Dabei darf bei Vergasermotoren nicht vergessen werden, die Vorwärmung auszuschalten. Erst danach werden das Fahrwerk (soweit vorhanden) und die Landeklappen eingefahren.

Die Leistung sollte ruhig und gleichmäßig erhöht werden. Abruptes Vorwärtsstoßen des Leistungshebels kann das Treibwerk zum Stottern bringen und so den Durchstartvorgang gefährlich verzögern.

Das Flugzeug ist eine träge Masse und es braucht Zeit, bis es wieder Geschwindigkeit aufbaut und steigt. Der Pilot muss das Flugzeug beim Durchstarten mit dem Höhensteuer in einer Fluglage halten, die den Aufbau der Fahrt zulässt, bevor wieder Höhe gewonnen oder eine Kurve geflogen werden kann. Da das Flugzeug für den Anflug ausgetrimmt ist, tendiert es bei Erhöhung der Triebwerksleistung auf Volllast dazu, die Nase anzuheben und nach links zu drehen. Man muss eventuell schon kräftig Druck auf das Höhensteuer und auch auf das Seitenruder geben, um das Flugzeug im geraden Horizontalflug zu halten. Mit der Trimmung kann man einen Teil des Steuerdrucks wegnehmen.

Auch wenn die Flughöhe gering und die Piste vielleicht sehr kurz ist, darf man sich nicht dazu verleiten lassen, das Flugzeug schnell hochzuziehen. Ein zu frühes Hochziehen kann zum Strömungsabriss führen. Also erst Fahrt aufbauen, dabei den Fahrtmesser im Blick behalten, und bei Erreichen der Steigfluggeschwindigkeit in den Steigflug übergehen. Die Landeklappen müssen während dieses Vorgangs je nach erreichter Geschwindigkeit eingefahren werden, zumindest bis zur Klappenstellung für den Steigflug, sonst wirken sie als Bremse und verzögern die Beschleunigung. Dabei sollte das Einfahren stufenweise erfolgen, damit das Flugzeug nicht abrupt an Auftrieb und damit an Höhe verliert. All das muss im Geradeausflug erfolgen. Erst wenn sich das Flugzeug im ausgetrimmten, stabilisierten Steigflug und in sicherer Höhe befindet, kann eine Kurve eingeleitet werden.

## **ZUSAMMENFASSUNG**

## Kurzlandung

Anflug mit voll ausgefahrenen Landeklappen, Geschwindigkeit gemäß Flughandbuch bzw. 1,3 x Vso, kurz nach der Schwelle aufsetzen, danach Bugrad zügig aufsetzen, Landeklappen einfahren, Radbremsen betätigen.

Denken Sie bei einer Kurzlandung daran, dass Sie von der kurzen Piste auch wieder starten müssen.

## Landung auf weichem Untergrund

Anflug mit voll ausgefahrenen Landeklappen, Geschwindigkeit gemäß Flughandbuch bzw. 1,3 x Vso, Bugrad lange über dem Boden halten, Radbremsen möglichst nicht bedienen.

## Landung auf geneigter Piste

Landen in Richtung ansteigender Piste: Flugzeug über der Piste etwas früher abfangen.

Landen in Richtung abfallender Piste: Flugzeug über der Bahn etwas später abfangen.

## Landung bei Seitenwind

## Methode "Nase in den Wind":

Mit Luvwinkel anfliegen, kurz vor dem Aufsetzen über der Piste Flugzeuglängsachse in Pistenrichtung ausrichten.

## Methode "Fläche hängen lassen":

Tragflügel in den Wind hängen, Flugzeug im Slip in Landerichtung halten (Quer- und Seitenruder gekreuzt), in dieser Konfiguration auf der Piste aufsetzen.

Beachten Sie die maximal zulässige Seitenwindkomponente für Ihr Flugzeug.

## **Durchstarten**

Volle Triebwerksleistung, Vergaservorwärmung aus, Fahrwerk einfahren, Geschwindigkeit erhöhen, Landeklappen stufenweise einfahren, in den Steigflug übergehen, trimmen.

## Autor:

Jürgen Mies

#### Quellen:

- "Der Anflug die Ouvertüre zur Landung", Flugsicherheitsmitteilung fsm 6/83, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, 1983
- "Übung macht den Meister", Flugsicherheitsmitteilung fsm 2/85, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, 1985
- "Trainingsunterlagen Basic", AOPA-Germany, Egelsbach, Juli 2009,
- "Gefahrenhandbuch für Piloten", Jürgen Mies, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2013

## 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

## Überleben auf See – Sea Survival Training



Datum: 21. und 22.11.2014
Ort: Elsfleth
Anmeldeschluss: 21.10.2014

AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeformular: Seite 27

In Kooperation mit



Der Sea Survival Lehrgang vermittelt Methoden der Selbstrettung aus einem notgewasserten Luftfahrzeug und trainiert deren sichere Beherrschung. Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten Piloten drohen.

Am Samstag folgt dann die Praxis in der Wasserübungshalle, in der verschiedene Wellentypen, Wind, Regen und Dunkelheit simuliert werden können. Die Teilnehmer trainieren mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten. Höhepunkt ist der Ausstieg aus einem Cockpit-Simulator unter Wasser.

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

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







## **AOPA-Nordatlantik-Seminar**



Datum: 15.11.2014
Ort: Egelsbach
Anmeldeschluss: 15.10.2014

AOPA-Mitglieder: 140 €
Nichtmitglieder: 180 €
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

## 24. AOPA-Trainingscamp in Stendal



Datum: 02. - 05.10.2014
Ort: Flugplatz Stendal
Anmeldeschluss: 02.09.2014

AOPA-Mitglieder: 175 €
Nichtmitglieder: 225 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Ferrypauschale: 190 €
Anmeldeformular: Seite 27

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 24. Mal statt. Es beginnt am 02. Oktober um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Startund Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation sowie Nachtflug. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang "Gefahreneinweisung" in Theorie und Praxis. Dafür steht eine kunstflugtaugliche Maschine zur Verfügung.

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

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

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden zzgl. der Ferrypauschale in Rechnung gestellt. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (01.10.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

## **AOPA-Fluglehrerfortbildung VFR/IFR**



Datum: 08. und 09.11.2014
Ort: Egelsbach

Anmeldeschluss: 08.10.2014

AOPA-Mitglieder: 130 €
Nichtmitglieder: 180 €
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs. Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

Anzeige



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



Datum: 17. und 18.11.2014 Ort: Königsbrück bei Dresden

AOPA-Mitglieder: 880 €
Nichtmitglieder: 1.200 €
Anmeldeschluss: 01.10.2014
Anmeldeformular: Seite 27

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

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

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

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

## Rückblick auf das AOPA Fly-Out Schottland







Das diesjährige AOPA Fly-Out — wie immer in kürzester Zeit ausgebucht — führte in den hohen Norden nach Dundee (DGPN) — Schottland. Die z.T. recht weite Anreise wurde mit herrlicher Landschaft, professionellem Service für die teilnehmenden Piloten und ordentlichem Wetter belohnt. Der Weg führte uns über Ostende (unkomplizierte und schnelle Abwicklung einschl. Tanken innerhalb von 45 Minuten) an der ansprechenden Ostküste Englands vorbei bis zum Flugplatz Dundee. Hier war der Empfang durch Tayside Aviation bereits vorbereitet: Abstellplätze, Sprit und Handling waren perfekt organisiert.

Wie bei jedem Fly-Out gab es allmorgendliche Briefings samt Wettereinschätzung und Vorschlägen für Ausflugsziele – per Flugzeug oder Fahrzeug. Die Landung auf den Hebriden in Barra (EGPR) auf dem Strand hatte für einen Piloten allerdings zur Folge, dass ein Wiederstart nach Eintreten der Flut nicht mehr möglich war und eine Übernachtung eingelegt werden musste.

Natürlich durfte der Besuch einer Whiskey Brauerei nicht fehlen. So flogen wir kurz entschlossen auf die schottische Hebrideninsel Islay (EGPI, ca. 1 h westlich von Dundee), und besichtigten die 1779 gegründete Bowmore Destillery.

**Fazit:** Schottland ist ein sehr interessantes Reiseziel, das Piloten, Geschichtsinteressierten, Wanderern und Anhängern solider Speisen und schottischer Getränkespezialitäten viel bietet.

\*\*Constantin Woelki\*\*

# Rückblick auf das AOPA Seeflugtraining 2014 in Husum



Die AOPA veranstaltete vom 18.06. bis zum 22.06.2014 erstmals ein Seeflugtraining in Husum-Schwesing (EDXJ). Dank der tatkräftigen Unterstützung durch Hasso von Dammann, GF des Flugplatzes und der beiden AOPA-Mitglieder und Wahl-Husumer Rieke Hofmann und Norbert Wagner, lief das Training ohne organisatorische Probleme. Die Flugplatzbetreibergesellschaft hat sogar auf die Landegebühren verzichtet. Die Teilnehmer haben als Alternative eine Spende an die Husumer Tafel geleistet. Insgesamt kamen dabei EUR 640,- zusammen. Dafür möchten wir uns bei allen Spendern, Verantwortlichen und Organisatoren ausdrücklich bedanken.

Pünktlich zum Start des Trainings verschlechterte sich das Wetter. Typisch Norddeutsch frischte der Wind ordentlich auf, drehte auf Nordwest und stand somit genau cross auf der Runway 03/21. Somit

war es egal, welche Landerichtung man gewählt hätte. In Spitzen blies der Wind mit 30 bis 35 Knoten. Zusätzlich erschwerend kamen noch starke Schauer dazu. Das verleitete dann auch den Flugleiter dazu einer anfliegenden Crew folgende Empfehlung auszusprechen:

"Wartet mal mit dem Landeanflug ein paar Minuten. Der Regen kommt hier gerade waagerecht." Und er hat weiß Gott nicht übertrieben!

So wurde aus dem Seeflugtraining auch ein sehr erfolgreiches Cross Wind Trainingscamp. Die Fluglehrer haben abends untereinander und mit den Trainees sehr intensiv alle Landetechniken ausgetauscht und diskutiert. Alle Crews machten somit sehr große Fortschritte in Bezug auf ihre Cross Wind Landungen, was auch per Video dokumentiert wurde.

Das Seefliegen kam dennoch nicht zu kurz. Über der Nordsee wurden die Nordfriesischen Inseln bis Helgoland unsicher gemacht. Und die Dänische Südsee wurde ebenfalls erflogen. Eine Crew war sogar in Laesö.

Als weiteres Highlight hatten wir während des Trainings das NATO-Manöver "Tigermeet" in Jagel. Ca. 70 Maschinen trainierten vorwiegend über der Nordsee. Aber auch Husum wurde von diversen Kampfhubschraubern besucht. Dank einer sehr pragmatischen Vorgehensweise durch die

Bundeswehr, gab es keine Einschränkungen. Hubschrauber und AOPA trainierten simultan am Husumer Flugplatz. Um das ganze noch zu toppen, waren wir am Freitagnachmittag auf Einladung der Bundeswehr zu Gast in Jagel. Einmalig dabei der Anflug von vier F16 direkt über unsere Köpfe hinweg... Gänsehaut pur! Dafür gilt unser spezieller Dank dem Geschwader-Commodore Oberst Knittelmeier und unserem direkten Ansprechpartner Major Kuzia.



Wir werden die Tage sicherlich in sehr guter Erinnerung behalten. Die Teilnehmer werden zukünftig zwar immer noch mit Respekt und Aufmerksamkeit einer Landung mit Seitenwind entgegenblicken, aber auch mit mehr Selbstvertrauen und praktischer Erfahrung.

Jörg Kaminski

Anzeig



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



# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

AOPA-Trainingscan  Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 2  Für Charterkunden: Ferrypauschale in Hö  Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!  BAS Basic / Aufbautraining  NGT Nachtflug	25 € für Nic	htmitglieder; Blockstunde	Fluglehrer: 40 € – T nang vor Ort □ EPT	
ADV Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 h			
Angaben zum Teilnehme	rflugzei	ug bzw. Charter	wunsch	
Bitte Typ eintragen		Kennung	☐ VFR ☐ IFR	☐ Ich verchartere mein Flugzeug☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern
Mein Flugzeug soll noch von weitere	n Personen g	penutzt werden, die auch a		ne Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).
AOPA-Fluglehrerfo  Kosten: 130 € für AOPA-Mitglie				
AOPA-Nordatlantik  Kosten: 140 € für AOPA-Mitglie		_		
AOPA Seminar "Me Kosten: 880 € für AOPA-Mitglie				Königsbrück am 17. und 18.11.2014 Max. 25
AOPA-Lehrgang "\$  Kosten: 580 € für AOPA-Mitglie				n Elsfleth am 21. und 22.11.2014
Angaben zum Teilnehme	r			Anmelde-, Rücktritts-
Name			AOPA ID	und Teilnahmebedingungen
Straße			Geburtsdatum	Anmeldungen werden erst nach Eingang der Ver- anstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.
PLZ	Ort			Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung
Telefon/Mobil		E-Mail		(außer Seminar "Menschliches Leistungsver- mögen") bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50%
Erlaubnis/Berechtigung				des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu
seit gültig bis			Flugstunden	zahlen. Bei einem Rücktritt von dem Seminar "Menschliches Leistungsvermögen" vor dem 06. Oktober 2014 entstehen keine Kosten. Bei einem Rücktritt von dem Seminar "Menschliches
Bestätigung und Anmeld	una			Leistungsvermögen" nach dem 06. Oktober 2014 ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen.
Ich erkenne die Bedingungen mit meiner	_	an. Ich wünsche folgende	Zahlungsart:	Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die
Überweisung nach Rechnungserhalt	bitt	te nutzen Sie die vorliegende	Einzugsermächtigung	Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.
Ort, Datum Unterschrift				Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

## **BIS ANS SCHWARZE MEER**

Es ist Frühjahr, und wie jedes Jahr geht es mit einer Piper Archer für eine Woche auf Reisen. Das machen wir nun schon seit 1998. Rainer und ich, wir haben inzwischen beinahe alle europäischen Länder besucht und rund 200 Flugplätze außerhalb Deutschlands angeflogen. Am Anfang, auf unserem ersten Flug nach Frankreich und Italien, da hatten wir noch viele Navigationskarten aus Papier dabei und ein einfaches GPS-Handgerät, das nicht immer funktionierte. Heute sind wir mit Garmin 430 und zwei iPads mit allen Navigationskarten ausgerüstet, zumindest soweit es die IFR-Navigation betrifft. Für das VFR-Fliegen haben wir uns Landkarten von Marco Polo besorgt, denn da, wo wir hinwollen, ans Schwarze Meer, gibt es kaum VFR-Karten. Und so werden wir wieder mal die IFR-Karten über die Landkarten "legen" müssen, um sicher und ohne Luftraumverletzungen ans Ziel zu kommen.

## **Aschaffenburg und Krems**

Unser Starttermin ist der 1. Mai. Das Wetter über Aschaffenburg, unserem Heimatflugplatz, lässt keinen ausgedehnten VFR-Flug zu. So geben wir einen Zulu-Flugplan nach Linz auf und sind nach detaillierter Flugplanung um 14:00 Uhr lokal in der Luft. In Richtung Süden wird das Wetter immer besser und wir entscheiden uns schließlich, IFR zu canceln und VFR nach Krems, einer Stadt nahe Wien, weiterzufliegen. Den Flugplatz von Krems (LOAG) kennen wir schon. Dort sind nicht nur die Landegebühren sehr günstig, auch die gemütliche Stadt ist nicht weit entfernt. Wir finden ein sehr schönes Hotel, genießen ein hervorragendes Abendessen und sind gespannt, was in den nächsten Tagen auf uns zukommt.

## **Balaton und Sibiu**

Vom Flugplatz Krems aus geht es am nächsten Morgen bei strahlendem Sonnenschein auf direktem Kurs an Wien vorbei zum

Flugplatz Hévíz-Balaton (LHSM). Diesen Flugplatz haben wir gewählt, um noch einmal voll zu tanken, denn nun gibt es kein AVGAS mehr bis zum weit entfernten Bukarest. Wir haben schnell getankt und den Flugplan zur rumänischen Stadt Sibiu aufgegeben,

müssen aber dann lange warten, um die Einfluggenehmigung nach Rumänien zu erhalten. Aber die kommt und kommt nicht. Im modern eingerichteten Terminal ist nichts los, kein Restaurant hat geöffnet, und so liegen wir auf dem Rasen am Vorfeld und warten. Nach etwa zwei Stunden gibt man uns den Tipp, einfach loszufliegen, und weist uns noch auf die im Osten sich auftürmenden Gewitter hin.

Wir fliegen in Richtung zum rumänischen Grenzpunkt TEGRI nahe der Stadt Arad. Immer wieder haben wir Gewitterzellen mit kräftigen Regenschauern vor uns und müssen mal nach links, mal nach rechts ausweichen. Beim ersten Funkkontakt mit Arad Approach sind wir gespannt, was nun kommt. Aber es kommt nichts, und wir dürfen in den rumänischen Luftraum einfliegen. Trotz der vielen Gewittertürme vor uns können wir schon bald die noch schneebedeckten Gipfel der Karpaten sehen. Nahe unserem Zielflugplatz Sibiu (LRSB) müssen wir aufpassen. Überall sind hohe Berge, aber schließlich ist da die Straße, die zum Flugplatz führt. Nach drei Stunden Flugzeit landen wir auf der Piste 09, bei strahlender Sonne und blauem Himmel.

In Sibiu (ehemals Herrmannstadt) finden wir Unterkunft in einem Hotel direkt am Rand der Altstadt. Es ist Freitagabend und



Blick von Burgas aus auf das Schwarze Meer

die Straßen sind voll von Menschen. Wir trinken erst mal ein Bier in der Fußgängerzone, machen uns dann aber schnell auf, die schöne Altstadt zu besichtigen, bevor es dunkel wird. Wir sind nun weit im Osten, die Sonne geht früher unter und wir müssen unsere Uhren eine Stunde vorstellen.

## **Bukarest und Tulcea**

Samstag, der 3. Mai. Unser Tagesziel ist die Stadt Tulcea, an der Donaumündung, nahe am Schwarzen Meer gelegen. Aber erst müssen wir zum Flugplatz Bukarest-Baneasa (LRBS) fliegen, um Sprit aufzunehmen. Nach dem Start fliegen wir nicht gleich Richtung Bukarest, sondern ein Stück Richtung Osten in die Karpaten hinein. Wir wollen unbedingt das Schloss vom Grafen Dracula fotografieren. Trotz bester navigatorischer Flugvorbereitung und entsprechendem Prospektmaterial aus dem Hotel, wir können das Schloss einfach nicht finden, geben schließlich auf und steuern auf Bukarest zu. In nur 1.000 ft fliegen wir unter dem Final des internationalen Verkehrsflughafens Bukarest Henri Coanda hindurch zum Flugplatz Bukarest Baneasa. Wir sind kaum gelandet, schon ist der Handling Agent da und kurz darauf der Tankwagen. Am Flugplatz ist kaum etwas los Am Vorfeldrand stehen überall ausran-

Jürgen Mies

gierte Verkehrsflugzeuge. Im sehr modern eingerichteten Terminal ist kein Betrieb. Wir werden professionell abgefertigt und sind nach einem kurzen Besuch in einem

Restaurant bald schon wieder in der Luft. Es geht weiter nach Tulcea. Das Gelände ist nun total flach. Große Felder, alle bewirtschaftet, wenige Bauernhöfe; wir sind erstaunt, wie weit die Bauern hier zu ihren Feldern fahren müssen. Nahe dem Flugplatz wechseln wir von Bukarest Information zu Tulcea Approach. Der Lotse gibt uns Anweisungen zum Anflug, aber wir wollen noch nicht landen, sondern uns erst einmal das ausgedehnte Delta der Donau von oben anschauen. Der Lotse meint etwas ungehalten, dass hätten wir vorher im Flugplan angeben müssen. Aber schließlich lässt er uns gewähren.

Das Donau-Delta ist wirklich sehenswert. Kurz vor Erreichen des Schwarzen Meeres hat sich die Donau vor langer Zeit entschlossen, nach Norden abzubiegen, um sich dann in vielen Seitenarmen in Richtung Osten ins Schwarze Meer zu ergießen. Wir genießen den Flug über diese außergewöhnliche Landschaft und melden uns später bei Tulcea Tower im Anflug auf die Piste 16. Auch am Flugplatz Tulcea (LRTC) werden wir, wie überall auf unserer Reise, von freundlichem und kompetentem Personal begrüßt, das uns gleich ein Hotelzimmer und ein Taxi besorgt.

Das hervorragende 4-Sterne Hotel Delta (Zimmer 50, - EUR) liegt direkt an der Donau. Wir schlendern entlang der Uferpromenade und sehen die vielen Boote, die zu einer Fahrt in das Donau-Delta einladen. Anders als an der Promenade ist in der Stadt nicht viel los. Die Stadt wirkt an vielen Stellen heruntergekommen. Hier braucht es noch viel Zeit und Geld, bis Tulcea eine attraktive Touristen-

stadt werden kann. Am nächsten Morgen, zurück am Flugplatz, können wir erst mal tanken. Mehr bleibt nicht zu tun, denn dass Wetter ist wirklich schlecht, Wolken mit Untergrenzen unter 500 ft und Regen. Die direkt am Flugplatz gelegene Wetterstation versorgt uns fortlaufend mit Daten und um 14:30 Uhr lokal können wir endlich Richtung Burgas, Bulgarien starten. Die erforderliche Einfluggenehmigung für den bulgarischen Luftraum hatten wir uns schon vor dem Abflug in Aschaffenburg bei der bulgarischen Luftfahrtbehörde besorgt.

## **Burgas**

Es geht entlang der Schwarzmeerküste Richtung Süden. Mit Einflug nach Bulgarien ändert sich das Bild. Die Küste ist mit monströsen Hotelbauten, direkt am Strand, zugebaut. Kein besonders schöner Anblick. Der große Flughafen von Burgas (LBBG)

kommt in Sicht. Nach der Landung läuft alles perfekt, der Crewbus ist da und im Nu sind wir aus dem Terminal, im Taxi und schließlich in einem Hotel mitten in der Stadt.

Burgas ist eine Großstadt direkt am Schwarzen Meer. Wir sind besonders beeindruckt von



Auf dem Flug von Burgas nach Kavala. Blick auf die bulgarisch-türkische Grenzstation.

dem wunderschönen Park, der sich etwas höher gelegen entlang der Uferpromenade ausdehnt. Von hier aus hat man einen schönen Blick auf das Meer.

Wir beschließen den Tag in einer urigen Kneipe und sind mit uns zufrieden, denn wir haben unser Reiseziel, das Schwarze Meer erreicht.

## Kavala und Thessaloniki

Montag, 5. Mai. Es soll von Burgas weiter nach Griechenland gehen, zum Berg Athos und dann nach Thessaloniki. Griechenland hat attraktive Flugplätze, besonders auf den Inseln, aber da kommt man kaum hin, denn es gibt an nur sehr wenigen Flugplätzen AVGAS und man muss schon sehr genau planen. Dank einer persönlichen Verbindung zum Aeroclub von Thessaloniki schafft es Rainer, über einen griechischen Bekannten telefonisch dort AVGAS zu ordern.

Wir fliegen von Burgas entlang der türkischen Grenze zum Flugplatz Kavala (LGKV), östlich von Thessaloniki gelegen. Sofia Information weist uns darauf hin, nicht in den türkischen Luftraum einzufliegen. Also bleiben wir auf bulgarischer Seite, können aber immerhin ein Foto von der bulgarischtürkischen Grenzstation schießen. Kavala nutzen wir für einen kurzen Stopp, um die Schwimmwesten anzulegen. Im Flugplan nach Kavala hatten wir im Feld 18 angegeben "RMK/Handling Swissport". In Griechenland muss man bereits vor der Landung einen Handling Agent beauftragt haben. Das kann in Griechenland nur Swissport



Flug über das Donau-Delta

## Reisebericht



Auf dem Weg zum Berg Athos

sein, denn die geben AOPA-Mitgliedern einen satten Rabatt. Der Handling Agent präsentiert uns eine Rechnung für Landung, Parken und Abfertigung von 154,- EUR. Ich zücke meine AOPA Crew Card, und im Nu erhalten wir eine neue Rechnung von nur (!) 30,- EUR.

In Abstimmung mit Kavala Approach fliegen wir über das Ägäische Meer in Richtung der Halbinsel Chalkidiki mit dem Berg Athos an der Spitze und den unzähligen von oben gut sichtbaren Klöstern. Hier ist eine Mindestflughöhe von 4.000 ft vorgeschrieben, die von ATC genau überwacht wird. Nachdem wir alle Klöster gesehen und fotografiert haben geht es Richtung Flughafen Thessaloniki (LGTS). Es ist viel Verkehr und wir müssen daher einige Warteschleifen drehen. Kaum am Boden angekommen, werden wir vom Tower direkt zum Aeroclub geführt. Dort wartet man schon an der Tankstelle auf uns. Perfekt! Wir fahren mit dem Bus in die Stadt, erleben wie im letzten Jahr an gleicher Stelle das gute griechische Essen und sind glücklich, dass unser Flieger nun für weitere fünf Stunden Sprit hat.

Der nächste Morgen am Flughafen. In den Tälern ringsum liegen die Wolken auf. Wir wollen heute nach Dubrovnik und Sarajevo. Beim ersten Kontakt mit Swissport werden wir gleich gefragt, ob wir VFR oder IFR fliegen wollen. Es gibt ein NOTAM wonach VFR-Verkehr in der Thessaloniki TMA für die nächsten zwei Tage untersagt ist. Nun, ein VFR-Flug wäre sowieso nicht möglich, zumindest ietzt nicht. Also planen wir nach IFR. Aufgrund der nahen Berge erfordert der Abflug nach Norden einen Steiggradienten, den wir mit unserer Piper kaum schaffen können. Schließlich ist die IFR-Mindestflughöhe nach Dubrovnik mit 11.000 ft angegeben. Wir

telefonieren mit ATC. Man ist bereit, uns über dem Platz steigen zu lassen. Bei Swissport werden wir als AOPA-Mitglied wieder bevorzugt behandelt und erhalten eine Rechnung von nur 26,50 EUR für alles: Landegebühr, Parken, Flughafengebühren, Handling. Zwei Tage zuvor hatten wir noch in Burgas 174,35 EUR für den gleichen Service bezahlen müssen.

Der Wind hat sich gedreht, und so bekommen wir die Departure Route FISKA 4B in

Richtung Süden zugewiesen. Also fliegen wir erst mal weg von den Bergen, drehen dann nach Norden, kommen bei etwa 10.000 ft aus den Wolken und erreichen noch vor dem Ende der Abflugstrecke die Reiseflughöhe von FL 120.

nicht.

Vorbeiflug an Dubrovnik

## **Dubrovnik und** Saraievo

Je mehr wir uns Dubrovnik nähern, umso mehr reißen die Wolken auf, und über der Adriaküste sind wir schließlich komplett in VMC. Trotz IFR-Flug und Piste in Sicht werden wir von Dubrovnik Approach erst Mal zum VFR-Meldepunkt über dem Wasser in 1.000 ft freigegeben, um von dort aus unseren Anflug durchzuführen. Auf dem Flughafenvorfeld werden gerade andere einmotorige Flugzeuge betankt, und so stellen wir uns dazu und haben im Nu unsere Tanks wieder voll. Unser Ziel heute ist die Stadt Sarajevo in Bosnien-Herzegowina. Wir fragen bei AIS Dubrovnik nach, ob es da irgendwelche Beschränkungen gibt, aber die Dame dort kennt sich leider überhaupt nicht aus und sucht verzweifelt nach irgendwelchen Unterlagen. Ich rufe kurzer Hand beim Flugplatz Sarajevo an und bekomme im perfekten Englisch die Nachricht, dass wir herzlich willkommen seien.

Der kurze Flug nach Sarajevo (LQSA) führt uns nochmals über felsige Berge von beinahe 7.000 ft bis unmittelbar vor dem Flugplatz. Im steilen Sinkflug fliegen wir in das Tal und auf den Flugplatz zu. Auch hier steht die Bodenmannschaft schon bereit, und gemeinsam schieben wir unsere Piper in einen Bereich außerhalb des Vorfeldes, auf dem zurzeit gebaut wird.

Sarajevo präsentiert sich uns als eine quirlige Stadt. Modern gekleidete Frauen neben Kopftuch tragenden Mädchen.

Männer sitzen in Bars und rauchen die

traditionelle Wasserpfeife, die Shisha.

Minarette stehen direkt neben einem Kirchturm. Und an jeder Ecke kann man

die schmackhaften Cevapcici essen.

Ein McDonald's gibt es hier zum Glück



Anflug auf den Flugplatz von Sarajevo

## **Zagreb und Linz**

7. Mai. Wir sind weiter auf dem Weg nach Norden. Von Sarajevo geht es in 1:35 Flugzeit zu einem Kurzbesuch nach Zagreb (LDZA). Wir nehmen uns ein Taxi in die Stadt, schauen uns in nur zwei Stunden die Stadt an, sind wieder zurück am Flugplatz, tanken das Flugzeug nochmals voll und sind schon wieder in der Luft, auf dem Weg nach Linz. Über den Alpen braut sich einiges zusammen. So gehen wir auf FL 120

und sind frei von Wolken. Auf der Nordseite der Alpen angekommen steuern wir im Sinkflug den kleinen Flugplatz St.Georgen an, um von dort entlang der Autobahn A1 zum Flugplatz Linz (LOWL) zu fliegen. Das erweist sich als eine gute Lösung, denn über

Linz zieht gerade eine Regenfront durch und da ist man über der Autobahn gut aufgehoben. Nach zwei Stunden Flug landen wir in Linz. Auch hier wieder ausgesprochen freundliches Personal. Wegen einer Messe in der Stadt sind alle Hotels ausgebucht. Die Dame von der Flughafenabfertigung telefoniert und telefoniert. Was für ein Service! Schließlich findet sie für uns noch ein Zimmer in einem guten Hotel mitten in der Stadt.

Wir sind in der Stadt Linz und gehen erst mal zur Donau. Dieser Fluss hat nun für uns eine besondere Bedeutung, hatten wir doch einige Tage zuvor und 8 Flugstunden weiter in Richtung Osten sehen können, wie mächtig und schön dieser Fluss auf seiner langen Beise zum Schwarzen Meer werden kann

## Nürnberg und Aschaffenburg

8. Mai, unser letzter Flugtag. Wir wollen direkt zurück nach Aschaffenburg fliegen. Aber kurz vor Nürnberg zieht eine weitere Regenfront mit tiefen Wolken durch. Wir entschließen uns kurzer Hand zu einem Stopp in Nürnberg. Sicher ist sicher. Auf dem Monitor bei der Abfertigung am Flughafen Nürnberg beobachten wir den Abzug der Regenfront. Nach zwei Stunden ist alles vorbei und es geht weiter nach Aschaffenburg.

Um 15:00 Uhr landen wir auf unserem Heimatflugplatz EDFC, nach 25 Flugstunden, glücklich und zufrieden, das alles so gut geklappt hat.

Jürgen Mies

## Hinweise zur Flugplanung

Für Osteuropa gibt es kaum VFR-Karten für die Strecke und die Flugplätze. Entweder nutzt man entsprechende elektronische Flugplanungsprogramme, die allerdings für Osteuropa meist nur IFR-Karten vorhalten, oder man kopiert sich die entsprechenden Karten aus den jeweiligen Luftfahrthandbüchern der Länder. Die Luftfahrthandbücher (AIP) kann man über die European AIS Database (www.ead.eurocontrol.int) einsehen. Hier findet man im Teil AIP GEN auch die entsprechenden Einreisebestimmungen.

Als sehr hilfreich hat sich erwiesen, entsprechende Landkarten mitzunehmen, vor allem für eine detaillierte Sichtnavigation. Anders als in Deutschland muss man in Ost- und Südeuropa für jeden Flug, auch VFR, einen Flugplan aufgeben. Im Flugplan werden meist nur IFR-Streckenpunkte akzeptiert, dies gilt insbesondere für Punkte an der nationalen Grenze. Deshalb sollte

man auf jeden Fall alle erforderlichen IFR-Streckenkarten dabei haben.

Bei der jeweiligen Streckenplanung darf man nicht vergessen, die aktuellen NOTAM zu lesen, sonst kann man böse Überraschungen erleben.

Auch wenn im Luftfahrthandbuch für einen Flugplatz AVGAS angegeben ist, so empfiehlt es sich trotzdem, dort vorher anzurufen, um sicherzustellen, dass der Tankservice bei Ankunft auch wirklich zur Verfügung steht.

In Griechenland ist der Handling Agent am Zielflugplatz vor Ankunft zu informieren. Als AOPA-Mitglied sollte man sicherstellen, dass Swissport die Abfertigung durchführt. Nicht nur auf großen Flugplätzen werden Personen- und Gepäckkontrollen durchgeführt. Deshalb muss man "gefährliche" Gegenstände, wie z.B. Messer (auch Nagelfeile oder Schere) und auch Flüssigkeiten im Flugzeug lassen.

VISA Card und Master Card wurden auf

allen von uns angeflogenen Flugplätzen als Zahlungsmittel akzeptiert.

Anders als in Deutschland gibt es in den von uns angeflogenen Ländern den Zugang zu WLAN (WIFI) kostenlos, nicht nur in Hotels, sondern auch in jedem Restaurant und an jedem Flugplatz.

## Gebühren für Landung, Parken, **Abfertiauna**

, ibioidigaiig	
Krems (LOAG)	21,50 EUR
Balaton (LHSM)	25,40 EUR
Sibiu (LRSB)	39,56 EUR
Bukarest (LRBS)	53,00 EUR
Tulcea (LRTC)	15,75 EUR
Burgas (LBBG)	174,35 EUR
Kavala (LGKV)	30,00 EUR
Thessaloniki (LGTS)	26,50 EUR
Dubrovnik (LDDU)	44,75 EUR
Sarajevo (LQSA)	46,00 EUR
Zagreb (LDZA)	97,50 EUR
Linz (LOWL)	67,74 EUR
Nürnberg (EDDN)	32,70 EUR

## **AOPA-Austria News**



# Language proficiency check – Wie man Bürokratie auf die Spitze treibt.

Im Juni gab es über Initiative der AOPA Austria Vorstandes ein Gespräch mit den für den "language proficiency check" Verantwortlichen in der Austrocontrol. Der Grund lag im spürbar stärkeren Widerstand unserer Mitglieder gegen die immer aufgeblähteren Verfahren rund um das Thema funken – und im speziellen des englischen Funkens. Eine Verlängerung selbst einer hochwertigen Pilotenlizenz erfolgt durch einen einstündigen Checkflug mit Handeintrag im Schein durch den Flight Examiner (FE). Mittlerweile eine flexible Sache für den Piloten, vielleicht mit etwas zuviel Papier für den FE, aber im wesentlichen OK. Beim nachrangigen Thema Funkverkehr hingegen ist es wesentlich aufwendiger, sodass eine Verlängerung der englischen Funkberechtigung eine vielstufige und teure Prozedur geworden ist, die zumindest 2 Stunden dauert und 500,- € kostet – alle 4 Jahre. Und die Erhaltung der Sprachlehrerlizenz kostet dem Prüfer einen 4-stelligen Eurobetrag in einer 3 jährigen Prüfungsperiode. Die natürlich letztendlich auch der Pilot zahlen muss. LPE (vulgo Sprachprüfer - immerhin von der ACG ernannt) ist nicht genug, es muss auch noch ein Linguistikexperte (vulgo Sprachlehrer) zur Validierung her und ein LAB (language assessment body vulgo Sprachschule), die die ganze Prozedur beaufsichtigt und standardisiert. Dass alles noch elektronisch aufgezeichnet und validiert werden muss bringt das Fass eben zum überlaufen. Da wurde das Maß aus den Augen verloren! Primär von der ICAO vorgegeben, wurde es von der EASA für alle Piloten die Länderübergreifend fliegen verpflichtend und von der österreichischen Behörde Austro Control verbürokratisiert und damit verteuert. Man prügelt hier die vergleichsweise gut ausgebildete österreichische Motorflieger-Pilotenschaft und wollte in Wahrheit die oft katastrophalen Sprachlevels chinesischer, russischer oder ähnlicher Piloten, aber auch Randsegmente der heimischen Pilotenschaft heben.

### Daher gilt es

- 1. kurzfristige Massnahmen dagegen zu finden und zu ergreifen und
- **2.** langfristige Verbesserungen auf europäischer Ebene einzuleiten und konsequent zu verfolgen

Bei beiden spielt die AOPA mit ihren weltweit 450.000 Mitgliedern eine entscheidende Rolle. Auch im Rahmen der von der EASA kürzlich ins Leben gerufenen Task-Force "Lighter rules for GA". Diese sehr kleine effiziente Arbeitsgruppe soll bis Herbst konkrete Vereinfachungsvorschläge ausarbeiten. Dr. Erb von AOPA-Germany, mit dem auch der AOPA Austria Vorstand in regelmäßigem Kontakt ist, ist wesentliches MItglied dieser Task-Force. Wir werden über ihn die Stimmung der österreichischen Piloten und LPE's, aber auch unsere sachlichen Forderungen einbringen.

Nach übereinstimmender Meinung aller Juristen ist der LPC und sein Eintrag in der EASA Lizenz für alle Piloten eines Annex I Flugzeuges (also aller gängigen und moderneren Luftfahrzeuge) verpflichtend. Paradoxerweise aber nicht für Annex 2 Flugzeuge, also UL's, Experimentals, Segelflugzeuge und älterer, eher schon exotischer LFZ, die denselben Luftraum benutzen. Und damit wird auch das EFZ/AFZ im (nichtdeutschen) Ausland ausser Kraft gesetzt. Und will oder muß man ausserhalb des deutschsprachigen Raumes am Funksprechverkehr teilnehmen, so braucht man einen Language level Eintrag in englisch mit mindestens level 4 – und ist damit wieder gut und gerne fünfhundert Euros los – in Österreich.

## Was konnte bis jetzt für unsere Piloten erreicht werden? Level 4

- **1.** für Wiederholungsprüfungen wurden die Kosten der elektronischen Prüfungslizenz von 90,- € auf 9,- € gesenkt.
- die Zweitbewertung erfolgt durch die ACG gratis und es gibt gute Ansätze dafür, dass
- 3. auch die Eintragungskosten eines bestandenen Prüfung in den Schein von derzeit in Summe 250,- € ebenfalls auf 25,- € gesenkt werden. Hier bemühen sich AOPA Austria und OeAC gemeinsam dem Ministerium diese Entscheidung abzuringen. In Summe wären das dann Kosten von 35,- € zuzüglich der Kosten des LPE. Und auch hier zeichnet sich ab, dass eine Gruppe von engagierten Prüfern, dies zu einem Pauschalpreis von 30,- € - 50,- € tun werden.
- und letztlich steht es jetzt ausser Zweifel, dass die schon bestehenden Level 6 Einträge auf Lebenszeit nicht mehr zur Diskussion stehen (nur hauptberufliche Controller müssen alle 9 Jahre zum Check)

### Level 5 + 6

Für Sprachlevel 5 und 6 wird es voraussichtlich bei der teuren und komplizierten Prozedur wie eingangs erwähnt bleiben. Hier sollte eine Lösung auf europäischer Ebene erreicht werden.

Was noch kurzfristig zu tun bleibt ist der Austrocontrol eine gewisse Vereinfachung des Verfahrens selbst abzuringen, aber daran arbeiten wir gemeinsam mit ATO's und LPE's – und es soll nicht unerwähnt bleiben, dass neben der Unterstützung unseres Bemühens durch den OeAC auch seitens der ACG durchaus einsichtige Stimmen zu diesem positiven Zwischenergebnis beigetragen haben.

Dr. Walter Ebm Präsident AOPA Austria

# **IAOPA Europe News**



## The future of general aviation – have your say

In a co-ordinated initiative the European Commission and EASA have launched two separate consultations asking some of the very big questions in aviation life:

How is the EASA regulation working so far, what did we do wrong and where should we go from here?

This is the first major opening to make changes to the EASA Basic Regulation since it was adopted in 2008. Since then problem solving has mainly been a matter of finding work-arounds when developing the implementing rules. Now is the chance to look at the fundamental flaws in the Basic Regulation and get them fixed. The process will most likely take three to four years to complete, so this is indeed THE opportunity we will get this decade to fix what is broken and steer EASA in the right direction.

When reading the motivation for the consultations it is clear that both EASA and the Commission have understood the message that IAOPA has been driving home for years – that the current regulation system for GA is not fit for purpose. Among the fundamental issues that are now up for discussion are things like the definition of commercial operations, the definition of complex aircraft, requirements for third country licenses and aircraft, the CAMO system and the requirement for registered facilities to become approved training organisations

Looking at the way ahead EASA and the Commission are asking us if there are new areas where EASA should take over responsibility, like a common EU level aircraft register, a common repository for licenses and approvals, or strengthening EASA's role in the international context. Also the question of the future financing of EASA is on the table with ideas such as en-route fees, passenger charges, etc.

These are very significant questions and there is no doubt that the two consultations will be studied carefully by AOPAs and other stakeholders all over Europe. IAOPA Europe encourages all stakeholders to submit their reply to both the EU Commission and EASA. Also, IAOPA Europe will produce a consolidated response and therefore invites all members to provide their input to IAOPA at the E-Mail iaopa@iaopa-eur. org before August 15th.

The two consultations can be found here: http://bit.ly/1tiETKo and here: http://bit.

The deadline for the official consultations is September 15th 2014.

## 'New' EASA plans vital general aviation conference

The European Aviation Safety Agency is planning a conference on GA to take place in Rome on October 15th and 16th under the Italian Presidency of the EU. IAOPA believes that because of fundamental shifts in attitude that EASA is currently showing this conference could represent a pivotal moment for European GA, and Senior Vice President Martin Robinson has offered EASA Executive Director Patrick Ky the association's full support for the changes he intends to make. M Ky is looking at the way in which the UK is trying to improve regulation of GA by cutting red tape, and among those invited to speak at the conference is British politician Grant Shapps MP, a private pilot who is conveying a wish-list from general aviation to the government.

Martin Robinson says: "It is clear to me from speaking to people in the European Commission that they also fully support Mr Ky in his quest to make improvements in the way EASA operates. IAOPA has been battering away at the Commission for more than a decade trying to get it to address the GA issues that EASA has thrown up, and in turn the Commission has become increasingly - and sometimes publicly - exasperated at EASA as it continued to plod along in the same old way. But change at the top, with Patrick Ky taking over from Patrick Goudou at the end of last year, seems to be making a genuine difference. EASA is becoming much more open to discussion and debate, and it's being proactive about telling industry what it's doing and why. The old way of paying lip service to consultation and issuing orders from on high may have fallen out of favour. Patrick Ky seems to be fashioning a more confident, less defensive EASA that's better able to create regulation that is suited to general aviation."

With the Green Party looking like securing the Chairmanship of the EU Transport Committee, it's never been more important for our industry to have a robust defence.

## FAA – EASA bilateral moves ahead slowly

At the EASA/FAA conference in Washington in June, an announcement was expected on the Private Pilot Licensing annexe to the Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA). Due to legal and technical issues there is a delay to publication. The good news from the conference is that if you require a US validation of your European licence, then the 61.75 route remains in place. However, under the BASA arrangement it may be the case that before you receive your 61.75 you will also have to do a US Air Law exam - this is to be confirmed.



# Termine 2014

## August

## 08. - 10.08.2014

Flugtage Bautzen 2014 in Bautzen (EDAB) Info: www.flugtage-bautzen.de

## 09./10.08.2014

Flugplatz-Wiesenfest Ultraleicht-Fluggruppe Nordeifel in Weilerswist Info: www.ul-weilerswist.de

#### 15. - 17.08.2014

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

### 15. - 17.08.2014

12. Seaplane Meeting Bönigen am Brienzersee, Schweiz Info: www.seaplanes.ch

## 16. - 23.08.2014

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

## 23.08.2014

Fly-In "Mustang meets Mustang" am Flugplatz Neubrandenburg-Trollenhagen (EDBN)

Info: www.funeubrandenburg.de

## 30. - 31.08.2014

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

## September

## 06.09.2014

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

#### 06.09.2014

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



#### 06.09.2014

Nostalgisches Flieger-Picknick in Wershofen/Eifel Info: www.flugtag-wershofen.de/ flieger-picknick

## 13. - 14.09.2014

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

## 14. - 16.10.2014

Helitech International 2014
Helicopter Expo & Conference
in Amsterdam
Info: www.helitechevents.com

### Oktober

02. - 05.10.2014

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

## 25.10.2014

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

## **November**

08. - 09.11.2014

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

#### 15.11.2014

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

#### 17. - 18.11.2014

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

## 21. - 22.11.2014

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

## Dezember

## 06.12.2014

FAA-Lizenzvalidierung für Mitglieder in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

## **Arbeitskreise**

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

## **Impressum**

## Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

E-Mail: info@aopa.de Internet: www.aopa.de

#### Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb Clemens Bollinger Sibylle Glässing-Deiss

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

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

## Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH electronic publishing Industriestraße 24 61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 6172 1772345 Telefax: +49 6172 9985199 E-Mail: aopa@mediatur.de Internet: www.mediatur.de

## Anzeigenpreise

Mediadaten 2014 http://mediadaten.aopa.de

IVW geprüft

Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

## Bankverbindung

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

IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48

**BIC: HELADEF1SLS** 

USt.-ID: DE 113 526 251

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

## Info

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

## Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaf	<b>t</b> - Bitte w	ählen							
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, Azubis, Studenten (40,00 EUR)  Jährlicher Nachweis erforderlich					
Flugschüler (40,00 E Nachweis des ersten Allein		erlich (	und max. ein Jahr				Alle	e Mitglied	sbeiträge pro Jahr
Persönliche Daten									
Titel	Vorname						Nachname		
Straße									
PLZ			Ort						
Land									
Geburtsdatum	Geburtsdatum Geburtsort								
Beruf				Geworben von					
Kontaktdaten									
Telefon					Telefax				
Mobiltelefon					Telefon Geschäftlich				
E-Mail					Telefax Geschäftlich				
Fliegerische Daten									
Lizenzen LAPL		PPL	CPL			AT	TPL UL		☐ SPL
Lizenznummer					seit				
Ich bin Halter		Eigen	tümer des Luftfa	ahrze	ugs				
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ K	ennung								
Heimatflugplatz				Heimatverein					
Ich besitze folgende Berecht  Lehrberechtigung  Kunstflug  Ballon	IFR Wasserflu		1-Mot Hubschi				] 2-Mot ] Reisemotorsegler	Turl	ooprob
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.

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

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

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

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

# fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!



**+** Taschenlampe NUR 10,80€





fliegermagazin-Abo-Service, 20080 Hamburg, Deutschland



040-55 55 78 58



018 05-86 180 02\*

abo@fliegermagazin.de

\*0,14  $\in$  / Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42  $\in$  / Min. aus dem Mobilfunk

# TASCHENLAMPE "LIGHT & SECURITY"

Extrem helle LED-Lampe mit sehr starker und trotzdem sparsamer EcoWatt-Hochleistungs-LED. Zusätzlich verfügt diese Lampe über einen rundum seitlich leuchtenden High Energy Sicherheitsblinker mit einer Reichweite bis zu 1km. Sie verfügt über ein stoßfestes, stabiles Aluminiumgehäuse und ist spritzwassergeschützt. Sie wird mit Handschlaufe und Gürteltasche sowie drei UM3/AA Batterien geliefert.

Bitte Aktions-Code 1206665 angeben

