



AOPA GERMANY

Ausgabe 02/2017 | April – Mai 2017 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

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

2/2017
April/Mai



8,33 Umrüstung – jetzt für Förderung registrieren!

AOPA SAFETY LETTER: GEFÄHRLICHE BEGEGNUNGEN

Stärker vertreten!

EU-Förderung für die Umrüstung
auf 8,33 Funkgeräte

Windkraftanlagen: Appell an
Bundesverkehrsminister Dobrindt

Fliegerisch fit!

Sea Survival Training –
Überleben auf See

AOPA-Flugsicherheitstraining
am Flugplatz Leer (EDWF)

Reisebericht!

Eine Winterwoche VFR
im Sunshine State und
auf den Bahamas

fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!



JETZT TESTEN:

**3 HEFTE
FÜR NUR
11,60 €**

**TOLLES
EXTRA!**

FLIEGERMAGAZIN CAP

Basecap aus 100% Baumwolle. Durch sechs eingestickte Luftlöcher trägt es sich auch bei Wärme sehr angenehm und ist dank einer Metallschließe weitenverstellbar. Frontseitig mit dem fliegermagazin-Logo bestickt. Farbe: grau mit rotem Logo.

Zuzahlung nur 1,- €



IHRE VORTEILE IM ÜBERBLICK:

- ✓ Prämie zum Abonnement
- ✓ Jede Ausgabe pünktlich, bequem nach Hause
- ✓ Preisvorteil über 34% für 3 Ausgaben
- ✓ Nach Bezugszeitraum monatlich kündbar

Weitere Angebote unter: www.fliegermagazin.de/abo

Dieses Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands. Weitere Preise und Angebote auf Anfrage.

fliegermagazin erscheint im JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG, Tropelwitzstraße 5, 22529 Hamburg, www.jahr-tsv.de, Geschäftsführerin: Alexandra Jahr, Handelsregister Hamburg HRA 95256. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg als leistender Unternehmer. Handelsregister: AG Hamburg, HRB 95752.

**Bequem telefonisch
oder online bestellen:**

✉ **fliegermagazin** Kundenservice,
20080 Hamburg, Deutschland

☎ **040-389 06 880***

☎ **040-389 06 885**

@ **abo@fliegermagazin.de**

*Bitte geben Sie bei Anruf die Best.-Nr. 1594165 an.



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Brauchen wir einen kompetenzbasierten CPL-Light?

... uns erreichen immer mehr Klagen von Flugschulen und kleinen Rundflugunternehmen darüber, dass sie nicht mehr genügend neue Fluglehrer und Berufspiloten rekrutieren können, die für sie arbeiten wollen. Zwar gibt es durchaus viele durchaus qualifizierte Interessenten, die zumindest auf Teilzeitbasis oder freiberuflich gerne Fluglehrer werden oder gewerbliche Rundflüge durchführen würden.

Die Ursache ist für Fluglehrer und Berufspiloten die Gleiche, die meisten Piloten werden von den Anforderungen an die CPL-Theorie abgeschreckt: Denn nicht nur für den CPL benötigt man die umfangreiche CPL-Theorieausbildung, auch für den Erwerb der Lehrberechtigung benötigt man zumindest die bestandene CPL-Theorie-Prüfung. Da der Lerninhalt der CPL-Theorie etwa 80% der ATPL-Theorie umfasst, steigen die ambitionierten Interessenten mit nur 20% Extra-Lernaufwand gleich zum ATPL auf, mit dem man tatsächlich in einer Airline noch eine halbwegs gut bezahlte

Anstellung erhalten und Geld verdienen kann. Wer einmal einen ATPL hat und für eine Airline fliegt, der hat aber oft keine Zeit und keine Lust mehr in einer kleinen Flugschule als Fluglehrer tätig zu sein und Rundflüge durchzuführen. Leider verlangt die ICAO CPL-Kenntnisse von Fluglehrern, deshalb kann man diese Anforderung von Behördenseite auch nicht komplett kippen.

Die Lösung des CPL-Theorie-Problems könnte im gleichen Ansatz liegen, den die EASA bereits bei der sogenannten kompetenzbasierten IFR-Ausbildung eingeführt hat. Denn dort wurden bei der Theorieausbildung alle Inhalte konsequent über Bord geworfen, die der IFR-Pilot eines typischen Flugzeugs der Allgemeinen Luftfahrt nicht zu wissen braucht um in seinem Aufgabengebiet kompetent zu sein: Trägheitsnavigation, Jet-Triebwerke, Wetterphänomene am Äquator, ... Das ist zwar alles nett zu wissen, aber letztlich für diese Zielgruppe überflüssig und damit bremsender Ballast.

Die Folge war, dass das abgespeckte kompetenzbasierte IFR ein großer Erfolg wurde und den Flugschulen europaweit viele neue Flugschüler gebracht hat.

In einer kompetenzbasierten „CPL-Light“-Ausbildung könnte man das gleiche machen: All den Ballast über Bord werfen, den man in der Zielgruppe des leichten Fliegens nicht benötigt. Das Konzept ist nicht neu, früher gab es in Deutschland schon einmal einen CPL2, und der war gültig für Flugzeuge bis 5,7t MTOW.

Einen entsprechenden Vorschlag haben wir bei der EASA und dem LBA vorgetragen, die erste Resonanz war durchaus positiv. Wir halten Sie informiert!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michael Erb' followed by a stylized flourish.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Mitglieder werben Mitglieder	5
Termine Verlängerungsprüfung LVL 5 Englisch	6
Umstellung im Mitgliederbereich der AOPA Website	6
EU erlaubt kommerzielle IFR-Flüge mit einmotorigen Turbinenflugzeugen	7
Neubau der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach	7

Stärker vertreten!

Besuchen Sie uns auf der 25. AERO Messe Friedrichshafen vom 05. – 08. April	9
EU-Förderung für die Umrüstung auf 8,33 Funkgeräte	10
Windkraftanlagen: Appell an Bundesverkehrsminister Dobrindt	12
DFS führt Hörbereitschaft für Transponder Mandatory Zone (TMZ) ein	14

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: GEFÄHRliche BEGEGNUNGEN	15
7. AOPA-Flugsicherheitstraining am Militärflugplatz Fritzlär	23
Sea Survival Training – Überleben auf See	24
AOPA-Flugsicherheitstraining mit Schwerpunkt Seeflug am Flugplatz Leer (EDWF)	24
AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ (Human Performance & Limitations, HPL)	25
39. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	26
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	27

Besser informiert!

Röder Präzision aus der Insolvenz entlassen	8
Zeitliche Einschränkungen des Kunstflugs	8
Flightradar24, Harmlose App oder Datenschutzproblem?	8
Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) hat eine neue Homepage	28

Reisebericht

Sonne, Strand und einsame Inseln: Eine Winterwoche VFR im Sunshine State und auf den Bahamas	29
--	----

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	32
IAOPA News	33
Termine	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: © Textron Innovations Inc. (TII), mit freundlicher Genehmigung von Textron

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten April und Mai 2017
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Thomas Röder

30-jährige Mitgliedschaft

Peter Burghard

Hans-Joachim Schunert

Dr. Reinhard Völker

Dr. Christoph Konermann

Harald Erich Büscher

Edgar Franke

Dr. Holger Klar

Reinhard Kipke

25-jährige Mitgliedschaft

Josef Stiglmayr

Dr. Eberhard Prechtel

Dr. Rolf Kassermann

Klaus Jürgen Schaal

Roland Heyl

Siegfried Wahlscheidt

Stefan B. Kösters

Thomas Neuland

Georg Raab

Harald Joos

Erhard Holtz

Georg Holl

Dr. Wolfgang Moser

Horst Beiderwellen

Reinhard Trenkle

Ulrike Bunke

Erwin Grundl

Herbert Nussbaumer

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 Prämien, z. B. ein kompletter Satz ICAO-Karten 2017 für Deutschland oder Abonnements von Jeppesen Mobile FliteDeck VFR.

1 neues Mitglied



ICAO-Kartenset der DFS

für Deutschland
bestehend aus 8 Karten



Mobile FliteDeck VFR

Kostenloses 3 Monats-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)



Prämienzahlung

von 40 EUR für jedes neue Mitglied



Landegutscheinheft

Ausgabe für 2017

2 neue Mitglieder



Jeppesen JeppView VFR Europe

Das bekannte VFR-Manual in digitaler
Form inklusive Berichtigungsdienst für
ein Jahr.



Mobile FliteDeck VFR

Kostenloses Jahres-Abonnement
für die iPad-App von Jeppesen
Abdeckung: Deutschland

(Hardware nicht enthalten)



Freistellung vom AOPA-

Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

für AOPA-Mitglieder mit persönlicher
Mitgliedschaft

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

Termine Verlängerungsprüfung LVL 5 Englisch



Foto: © Roman Motzow – Fotolia.com

Im Juni bieten wir mehrere Termine für Verlängerungsprüfungen Englisch LVL 5 in unserer Geschäftsstelle in Eglsbach an.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Die Kosten betragen EUR 40,- für Mitglieder und EUR 85,- für Nichtmitglieder und sind vor Ort in bar an den Sprachprüfer zu entrichten.

Die Beträge enthalten die Mehrwertsteuer. Bitte bringen Sie zur Veranstaltung Ihre Pilotenlizenz mit.

Falls Sie eine Verlängerungsprüfung für LVL 4 benötigen, finden Sie hier eine Liste von DAeC Sprachprüfern (Shortlink: <http://bit.ly/1ZQ4uFo>, sortiert nach PLZ), viele dieser Prüfer bieten gemäß einer Empfehlung von DAeC und AOPA Rabatte für die Mitglieder dieser Verbände an. Weitere Sprachprüfer finden Sie auf der Webseite des LBA (<http://bit.ly/1nvTrpo>). Weitere Informationen zum Thema finden Sie hier <http://bit.ly/1tk7F7n>.

Termine:

Dienstag, 20. Juni 2017 – 13:00 Uhr

Dienstag, 27. Juni 2017 – 13:00 Uhr

Ein Anmeldeformular finden Sie in unserer Rubrik Termine auf www.aopa.de.

Umstellung im Mitgliederbereich der AOPA Website

Für den Zugang zum Bereich „Sparen von A-Z“ im Mitgliederbereich der AOPA Website (www.aopa.de) waren bisher bei jedem Zugriff gesonderte Zugangsdaten zum Einloggen erforderlich. Dies ist seit dem 27. März nicht mehr notwendig. Lediglich beim ersten Besuch der Plattform nach dem 27. März ist eine einmalige Registrierung durchzuführen (Name und E-Mail). Die bisherigen Registrierungen mussten leider gelöscht werden. Beim nächsten Login im Mitgliederbereich erkennt das System automatisch die Zuordnung zur AOPA-ID. Hier finden Sie Angebote mit Rabatten in vielen Bereichen. Der Zugang zum AOPA Mitgliederbereich funktioniert seit Anfang Januar übrigens noch einfacher, im linken Feld geben Sie einfach Ihre AOPA-ID ein und im rechten Feld nur noch den Nachnamen.

The screenshot shows the AOPA Germany website interface. At the top, there's a header with the AOPA Germany logo and a navigation bar with links: 'Aktuell', 'Über uns', 'Interessenvertretung', 'Mitgliedschaft und Vorteile', 'Training und Sicherheit', and 'Publikationen & Downloads'. Below the header, the main content area is titled 'Ihre persönlichen Vorteile als AOPA-Mitglied'. On the left, there's a sidebar with links: 'Mitgliederbereich', 'Versicherungen', 'Mitglied werden', and 'Freunde werden'. The main content area features several promotional blocks: 'Als Pilot oder Flugzeugbesitzer in der Allgemeinen Luftfahrt gibt es viele gute Gründe für eine Mitgliedschaft in der AOPA Germany...', 'Unsere attraktiven Sparangebote', 'Diskonts von A bis Z', 'Hotelangebote' (partnering with HRS), and 'Angebote für Piloten in den Bereichen Luftfahrt, Wetter, Lifestyle'.

Foto: © AOPA-Germany

EU erlaubt kommerzielle IFR-Flüge mit einmotorigen Turbinenflugzeugen

Schon zu JAA-Zeiten wurde vor über 20 Jahren an solch einer Vorschrift gearbeitet, aber alle Ansätze scheiterten. Das Projekt „Commercial Single Engine Turbine in IMC“, oder kurz SET-IMC, der EASA bringt jetzt nach mehrjährigen Abstimmungen endlich den lange erwarteten Durchbruch in der europäischen Gesetzgebung. Auch einmotorige Turboprops und Jets dürfen jetzt wie bereits seit vielen Jahren in den USA auch in Europa unter Instrumentenflugbedingungen und nachts gewerbliche Passagierflüge durchführen, denn die EU Verordnung 2017/363 wurde am 3. März 2017 veröffentlicht. Es gelten gewisse Auflagen, so hat der Betreiber sicherzustellen, dass der Flugbetrieb nur auf Strecken und in Gebieten durchgeführt wird, bei denen Flächen

vorhanden sind, die eine sichere Notlandung ermöglichen. Ein gewerblicher Betreiber muss also für seine Flüge ein Netzwerk von geeigneten Notlandeflächen auflisten, was in Zentraleuropa angesichts einer hohen Dichte von Flugplätzen und einer guten Gleitzahl etwa der Pilatus PC12, der PA46T oder der TBM-Baureihe ein lösbares Problem ist. Auch müssen die verwendeten Flugzeugmuster eine sehr hohe Zuverlässigkeit nachgewiesen haben.

Wir begrüßen diesen Schritt sehr und gehen davon aus, dass sich eine Reihe von Luftfahrt-Unternehmen neue Märkte mit diesen einmotorigen Turboprops erobern werden, die bislang mit zweimotorigen Mustern nicht zu bedienen waren.

Neubau der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach

Erfreulicherweise schreitet der Neubau der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach nach Plan voran. Der frühestmögliche Umzugstermin ist Ende März, noch in der Woche vor der AERO, oder aber im April 2017. Über den aktuellen Sachstand informieren wir

auf unserer Website. Das Gebäude befindet sich direkt gegenüber der Flugleitung in Egelsbach und ist am großen Schild leicht zu erkennen. Eine Einweihungsfeier ist für diesen Sommer geplant, wir melden uns nach dem Umzug mit Details.



Foto: © AOPA-Germany

Röder Präzision aus der Insolvenz entlassen

Gute Nachrichten erhalten wir von unserem Nachbarn in Egelsbach: Das Insolvenzverfahren der Röder Präzision GmbH wurde durch das Amtsgericht Offenbach mit Wirkung zum 03.03.2017 aufgehoben. Die Geschäftsführung betrachtet dies als Meilenstein zur Rückkehr zum normalen Geschäftsbetrieb.

Ein weiterer Schritt wird die Übertragung des Unternehmens Anfang April an die Investoren Bastian Heberer und Johann

Heitzmann sein. Seit dem Jahreswechsel ist Johann Heitzmann bereits neuer Geschäftsführer des Traditionsunternehmens, das seine Wurzeln in der Wartung von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt hat, das aber auch verstärkt in der Wartung von Militärflugzeugen und in anderen Technologiebereichen tätig ist. Röder will auch nach Abschluss der Sanierung an der Verbesserung der Kundenorientierung und Leistungsfähigkeit arbeiten.

Zeitliche Einschränkungen des Kunstflugs

Mit dem AIC VFR 05/16 vom 22. Dezember 2016 hebt die DFS das heftig umstrittene AIC VFR 04/16 aus dem Juni wieder auf, mit dem der Motor-Kunstflug zeitlich sehr stark eingeschränkt wurde. Wir mussten das etwas unklar formulierte AIC auch mehrmals lesen, kommen aber zu der Interpretation, dass jetzt wieder ohne zeitliche Beschränkungen geflogen werden kann.

Wir bitten die Betroffenen jetzt um aktuelle Erfahrungsberichte, wie es in der Praxis aussieht. Ob der Kunstflug wieder so genehmigt wird wie früher, oder ob es noch zu Einschränkungen kommt. Bitte schreiben Sie uns, am besten per Email unter info@aopa.de.

Flightradar24, Harmlose App oder Datenschutzproblem?

Zwei Piloten haben uns angeschrieben, weil sie es für unzulässig halten, dass die bei Piloten und Luftfahrtfreunden sehr beliebte Internetseite Flightradar24.com Bewegungsdaten von Privatflugzeugen „realtime“ mit der Angabe der Flugzeugkennung ins Internet stellt. Zwar kann die Unterdrückung der Daten beim Websitebetreiber beantragt werden, die Beschwerdeführer wollen aber erreichen, dass solche Daten nur noch mit ausdrücklicher Zustimmung der Flugzeugeigentümer angezeigt werden. Die Frage ist, was hier gesetzlich vorgesehen ist. Bei Google-Street-View etwa ist die Rechtslage so, dass grundsätzlich alle Häuser abgebildet werden, es sein denn der Hauseigentümer widerspricht der Abbildung aktiv. Autofahrer haben jedoch einen generellen Anspruch darauf, dass ihre Nummernschilder bei Google-Street-View unkenntlich gemacht werden. Wie die Rechtslage bei Flightradar24 ist, das versuchen wir gerade zu klären. Um ein Stimmungsbild zu erhalten, wie Sie darüber denken, schreiben Sie uns doch bitte Ihre Meinung, auch hier am besten per Email unter info@aopa.de.

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber informiert werden, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht? Dann tragen

Sie sich gleich auf unserer Website



www.aopa.de

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

Besuchen Sie uns auf der 25. AERO Messe Friedrichshafen vom 05. – 08. April



Foto: Messe FN

Mehr als 600 Aussteller aus 38 Ländern füllen wieder 9 Messehallen und das Static Display der Messe Friedrichshafen.

Wer zur 25. AERO nach Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug anreist, benötigt dafür wie in den vergangenen Jahren auch einen Slot. Mehr Informationen dazu unter: <http://bit.ly/1T7NBa6>.

Öffnungszeiten der AERO:

Mittwoch – Freitag

von 9:00 bis 18:00 Uhr

Samstag von 9:00 bis 17:00 Uhr

Die AOPA-Germany, ideeller Träger der AERO, wird sich in diesem Jahr wieder gemeinsam mit der AOPA-Austria, der AOPA Switzerland, dem Dachverband IAOPA und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) in Halle A5, am Stand Nr. 201 präsentieren.

Dieses Jahr ist eine Flugschau mit Elektro- und Kunstflugzeugen sowie dem Nachbau einer Junkers F13 für Samstag geplant.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Anzeige

Planungsprogramme: Visual Flight Guide und VFRiManual sind...



**... DIE PERFEKTEN ELEKTRONISCHEN BEGLEITER
VOR UND WÄHREND IHREM FLUG!**

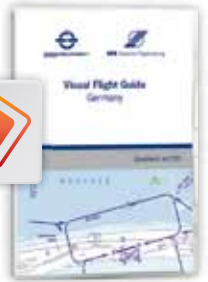
Visual Flight Guide am PC:

- Planung Ihrer Flugroute und TripKit-Erstellung
- Schnittstelle zum NOTAM-Service der DFS
- Verzeichnis aller deutschen Flugplätze
- Schlagwortsuche und Druckfunktion
- Flightlog, etc.



VFRiManual auf iPad und iPhone (ab 4S):

- Anzeige der aktuellen Position und weiterer Ortungsdaten auf einer Luftfahrtkarte
- enthält optional das Luftfahrthandbuch AIP VFR
- Direct-to-Funktion, etc.





EISENSCHMIDT
DFS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero



EU-Förderung für die Umrüstung auf 8,33 Funkgeräte

Wer hätte vor einem Jahr geglaubt, dass öffentliche Stellen die Zwangsumrüstung der Avionik unserer Flugzeuge auf einen neuen Standard zum Teil mitfinanzieren? Meine Kollegen auch in anderen Verbänden und ich ehrlich gesagt nicht.

Aber wir alle wurden eines besseren belehrt, als die britische Luftfahrtbehörde im Sommer 2016 verkündete, über 4 Millionen Euro für eine Umrüstung der britischen Luftfahrzeuge mit neuen 8,33 kHz-Funkgeräten aus Brüssel zu erhalten. Die von der AOPA immer wieder vorgetragene Kritik hat offenbar gegriffen, dass es nicht sein kann, dass die Allgemeine Luftfahrt in Flugsicherheitsprojekten immer wieder benachteiligt wird. Denn in offiziellen Kosten-/Nutzen-Rechnungen wird regelmäßig ermittelt, dass die AL von der Einführung neuer Technologien wie Mode-S-Transpondern und 8,33 kHz-Funkgeräten im Gegensatz zu den Airlines und der Flugsicherung keinen erkennbaren Nutzen hat, dafür aber die vollen Kosten tragen muss.

Das britische Beispiel hat uns aber ermutigt, so dass ein Konsortium unter der Leitung der IAOPA Europa und dem Luftfahrtberater Helios mit freundlicher Unterstützung der Eurocontrol und der nationalen Luftfahrtbehörden bei der Exekutivagentur Innovation und Netzwerke (INEA) Fördermittel beantragt hat, um die Kosten für die Umrüstung von Funkgeräten auf den neuen 8,33 kHz Kanalabstand zu reduzieren. Flugzeugbetreiber der Allgemeinen Luftfahrt (von Ballon über ULs und Hubschrauber bis zu konventionellen Flugzeugen) und Flugplätze sind jetzt aufgefordert, sich zu registrieren um dann Erstattungen beantragen zu können.

Wenn der Antrag unseres Konsortiums erfolgreich ist, eine Entscheidung der INEA erwarten wir in den nächsten Monaten, wird eine Erstattung von mindestens 20% der Kosten die finanzielle Belastung für alle Luftfahrzeuge und Flugplätze in nicht weniger als 19 Ländern erleichtern. Die notwendigen Upgrades werden bis zu 147 Millionen Euro kosten. Die teilnehmenden Länder sind: Belgien, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Finnland, Irland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Rumänien, Spanien, Slowakei, Slowenien, Schweden und die Schweiz.

Insgesamt haben wir fast 37 Millionen Euro an Zuschüssen beantragt, was die Upgrade-Kosten für über 26.000 Flugzeuge unterstützen würde.

Wir empfehlen, dass sich die Betroffenen sofort anmelden und eine Umrüstung innerhalb der Fristen des Projektzeitraums aktiv planen. Es ist ein sehr einfaches Anmeldeverfahren und die Interessenten müssen in diesem Stadium keine Unterlagen vorlegen. IAOPA Europa lädt alle Flugzeug- und Flugplatzbetreiber ein, die in den teilnehmenden Ländern ansässig oder registriert sind, sich auf der Website <http://833.iaopa.eu> zu informieren und vorregistrieren zu lassen. Eine Mitgliedschaft in der AOPA oder in einem anderen Verband ist nicht Voraussetzung für die Teilnahme. Die Erstattungen werden für jeden Flugzeugbesitzer verfügbar sein, der die Funkgeräte nach dem 7. Februar 2017 eingerüstet hat. Die Fördermittel werden nach dem Prinzip „first come, first served“ vergeben.

Die Reduzierung des Frequenzabstands von 25 kHz auf 8,33 kHz ist von der EU mit der Verordnung 1079/2012 verbindlich vorgeschrieben, ab dem 31. Dezember 2017 gilt sie auch für alle VFR-Luftfahrzeuge. Der obere Luftraum wurde bereits umgestellt und nun ist auch der Luftraum unterhalb von FL195 betroffen, der von der Allgemeinen Luftfahrt überwiegend genutzt wird. Die neuen Regelungen wirken sich auf alle Funkgeräte aus, die im 117.975-137 MHz-Band (VHF-Band) – sowohl luft- als auch bodenbasiert – betrieben werden.

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass ein effizientes Frequenzmanagement die Einführung des 8,33 kHz-Frequenzabstands überflüssig gemacht hätte.



Foto: © Garmin

Ab dem Jahr 2001 wurde von Eurocontrol und den nationalen Flugsicherungen darüber diskutiert, dass in Europa auch im unteren Luftraum Funkgeräte mit dem engeren 8,33 kHz Frequenzraster eingeführt werden müssten, um den steigenden Frequenzbedarf der Flugsicherung und der Airlines abzudecken. In den USA werden die Frequenzen offenbar effizienter genutzt, denn dort kommt man komplett ohne 8,33 Funkgeräte aus und verbleibt im 25 kHz-Frequenzraster.

Da war die Kritik unseres Verbandes natürlich vorprogrammiert: Zum einen richtete sie sich gegen die unterstellten Wachstums-szenarien und damit die Bedarfsermittlung für neue Frequenz-zeilungen, die nach dem Prinzip verliefen: Der Verkehr verdoppelt sich alle fünf Jahre, dann brauchen wir auch doppelt so viele Frequenzen. Das Wachstum der Airlines und damit auch der Frequenzbedarf sind in den letzten Jahren deutlich geringer ausgefallen als vorhergesagt, jedoch werden die Einföhrungstermine nicht mehr geändert.

Zum anderen war unsere Kritik auch durchaus konstruktiv. Als Lösung haben wir ein europaweit zentralisiertes Frequenzmanagement vorgeschlagen, denn bis heute wird in der Luftfahrt die zivile Frequenzvergabe rein national verwaltet, obwohl die Funkwellen sich natürlich nicht an Ländergrenzen halten. Unser Vorschlag fand eine sehr große Zustimmung, auch bei Eurocontrol, nur waren leider die drei Luftfahrtbehörden von Frankreich, Großbritannien und Deutschland gegen eine europäische Lösung, denn es handele sich bei der Vergabe der Frequenzen schließlich um Fragen der nationalen Souveränität, die man Europa nicht überlassen kann!

Frequently Asked Questions (FAQ) – Häufige Fragen zum Thema:

Frage: Wieviel Fördergeld kann ich beantragen?

Sie können 20% ihrer Kauf- und Installationskosten erstattet bekommen. Folgende Begrenzungen gelten für die förderfähigen Kosten (Kauf und Installation):

Festeingebaute kombinierte Nav/Commsysteme	€ 17,000
Festeingebautes Funkgerät	€ 7,000
Mobiles Funkgerät	€ 1,500

Eine maximale Anzahl von Flugzeugen pro Antragsteller ist nicht festgelegt. Für jeden Antragssteller gilt eine Obergrenze von € 300.000 für die Förderung, d.h. eine Höchstrückerstattung in Höhe von € 60.000 pro Antragssteller.

Pro Flugzeug gibt es eine Obergrenze von € 17.000, d.h. eine Höchstrückerstattung von € 3,400 pro Flugzeug.

Frage: Werden auch gebrauchte Geräte gefördert?

Ja, sofern ein Kaufbeleg vorliegt und der Kauf nach dem 7. Februar 2017 erfolgt ist.



Foto: © auremar – Fotolia.com

Frage: Muss ich etwas bezahlen, um einen Anspruch auf Förderung geltend zu machen?

Ja. Leider ist eine kleine Bearbeitungsgebühr erforderlich, wenn Sie die Förderung beantragen – d.h. wenn die Umrüstung abgeschlossen ist, sie alle Belege einreichen und die Rückerstattung beantragen. Diese Gebühr ist nicht erstattungsfähig und wird voraussichtlich 1,5% der Gesamtkosten betragen.

Wenn Sie zum Beispiel für das Gerät und die Installation Kosten von € 2.500 hätten, wäre die Bearbeitungsgebühr € 37,50. Die Erstattung, die Sie dann erhalten, würde € 500 betragen.

Anzeige

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH

Ausbildung. Weiterbildung. Fliegen.

In unserem Sortiment:

- **Der Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- **Der PPL-Fragenkatalog** mit allen relevanten Prüfungsfragen.
- **Flugbücher** zur Eintragung von Flugzeiten ...

... und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de

Windkraftanlagen: Appell an Bundesverkehrsminister Dobrindt

Die Verbände AOPA und DAeC haben sich mit einem Brief an Verkehrsminister Alexander Dobrindt gewandt.

Darin weisen sie erneut auf die Gefahren hin, die von Windkraftanlagen für den Luftverkehr ausgehen und fordern eine Revision der Abstandsvorschriften. Den vollständigen Brief haben wir hier abgedruckt:



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Der Bundesminister
Herr Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

28. Februar 2017

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,

als Präsidenten

des Deutschen Luftsportverbandes DAeC e. V. und
des Verbandes der Allgemeinen Luftfahrt e.V. – AOPA-Germany

wenden wir uns mit der Bitte um Unterstützung des gemeinsamen Anliegens einer Neuregelung der Abstandsvorschriften für Windkraftanlagen zu Flugplätzen an Sie.

Bereits im Dezember letzten Jahres haben Sie auf eine Bitte des Präsidenten der AOPA-Germany hin die zeitnahe Terminierung der Vorstellung eines Gutachtens zu den erforderlichen Abstandsregelungen von Windkraftanlagen zu Flugplätzen mit Sichtflugregelung im Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt vermittelt. Für Ihren Einsatz hierfür möchten wir uns nochmals ausdrücklich bedanken.

Der Termin hat nun am 10. Februar stattgefunden. Der Gutachter, Herr Prof. Dr.-Ing. Frank Janser, konnte das Gutachten vortragen, und ein Gegengutachten wurde – zeitlich versetzt – ebenfalls vorgestellt. Dabei wurde jedoch weder eine Diskussion der Gutachter im Bund-Länder-Fachausschuss ermöglicht, noch waren Vertreter der betroffenen Luftsportverbände zugelassen. Diese konnten deshalb bisher dem Gremium der Luftfahrtbehörden von Bund und Ländern ihre Erfahrungen mit der Gefährdung insbesondere von Segelflugzeugen und Kleinflugzeugen durch Windkraftanlagen nicht vermitteln. Die fehlende Einbindung der Vertreter der Luftsportverbände sowie die Verhinderung einer Diskussion zwischen den Gutachtern, den betroffenen Verbänden und Vertretern des BMVI sind wohl auch bei den Luftfahrtbehörden der Länder auf wenig Verständnis gestoßen.

Nachdem das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Janser zu dem Ergebnis kommt, dass die gegenwärtig gültigen Abstandsregelungen für Windkraftanlagen der tatsächlichen Gefahr-

Seite 2 zum Schreiben vom 28. Februar 2017

dung des Flugbetriebes in vielen Fällen nicht Rechnung tragen – ein Ergebnis, dem auch das Gegengutachten nur in Teilen widerspricht – hätten wir eine Diskussion über eine entsprechende Anpassung dieser Regelungen erwartet.

Die Notwendigkeit einer solchen Anpassung – eventuell nach weiterer gutachterlicher Klärung noch offener Fragen, wie sie von beiden Gutachtern übereinstimmend gefordert werden – drängt sich umso mehr auf, als die Abstände von Windkraftanlagen zu Sichtflugstrecken an Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle (in der Regel sind dies die größeren Verkehrsflugplätze) durch eine erst jüngst erfolgte Sonderregelung in der NfL I-847/1 erheblich vergrößert wurden.

Leider hat aber Ihr Haus nach Berichten von Teilnehmern der Sitzung die Auffassung vertreten, dass, obwohl widersprüchliche Gutachten vorlägen, für die Änderung der bestehenden Abstandsregelungen zu Segelflugplätzen und sonstigen Flugplätzen mit Sichtflugregelung kein Handlungsbedarf besteht.

Sie werden verstehen, dass es uns schwerfällt, für eine solche Haltung des für die Flugsicherheit zuständigen Ministeriums Verständnis aufzubringen und als die unmittelbar Betroffenen zu akzeptieren. Unsere dringende Bitte ist daher, dass das BMVI eine Revision der geltenden Abstandsvorschriften in Angriff nimmt. Hierzu eventuell noch erforderliche ergänzende Sachverhaltsermittlungen sollten so rasch als möglich zusammen mit unseren Verbänden durchgeführt werden. Die oberste Flugsicherheitsbehörde sollte ihre Verantwortung für den sicheren Flugbetrieb auch an den „kleinen“ Landeplätzen wahrnehmen, wie sie dies bei den großen Verkehrsflughäfen mit der oben erwähnten Sonderregelung in der NfL I-847/1 bereits getan hat. Warum Ihr Haus größere Sicherheitsabstände von Windkraftanlagen zu Flugplätzen mit in der Regel schweren Flugzeugen für erforderlich hält, nicht aber zu Flugplätzen für den Betrieb von leichteren und sehr viel windempfindlicheren Segelflugzeugen und Kleinflugzeugen, erschließt sich uns nicht. Auch wir Sportflieger und Flieger der Allgemeinen Luftfahrt haben an unseren genehmigten Flugplätzen ein Recht auf einen sicheren Flugbetrieb. Dies darf nicht den wirtschaftlichen Interessen der Windkraftunternehmen geopfert werden.

Sehr geehrter Herr Minister, wir hoffen, mit dieser Bitte bei Ihnen auf offene Ohren zu stoßen, wollen wir doch letztlich nichts weiter erreichen als eine sichere Luftfahrt und einen gleichberechtigten Schutz des Lebens und der Gesundheit unserer Flieger.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Muther
Präsident DAeC e. V.

Dr. Elmar Gienhula
Präsident AOPA Germany e. V.

Anzeigen



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

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

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

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Piloten landen hier.

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

Diese Ausgabe mit großem Special zur AERO 2017.



Jetzt im Handel und als E-Paper

**Täglich informiert mit
www.aerokurier.de**

DFS führt Hörbereitschaft für Transponder Mandatory Zone (TMZ) ein

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wird zum 30. März 2017 in den um einzelne Flughäfen eingerichteten Transponder Mandatory Zones (TMZ) eine Hörbereitschaft für VFR-Flüge einführen. Die Details sind im AIC VFR 01/17 veröffentlicht.

Nach wie vor besteht die Verpflichtung, beim Flug in einer TMZ den Transponder einzuschalten. Neu ist die Empfehlung, eine auf der ICAO-Karte angegebene Flugsicherungsfrequenz mitzuhören und dies durch das Setzen eines Transponder Codes anzuzeigen.

Zu den Hintergründen:

Bislang erhält die Flugsicherung zwar Informationen (bei Mode S sind dies Luftfahrzeug-Kennung, Position und Flughöhe) über die in der TMZ befindlichen VFR-Luftfahrzeuge, eine Kontaktaufnahme zu einem einzelnen VFR-Luftfahrzeug, z. B. im Fall eines möglichen Konfliktes mit einem IFR-Luftfahrzeug, ist jedoch in der Regel nicht möglich. Vor diesem Hintergrund wurde von der DFS gemeinsam mit den verschiedenen Luftraumnutzergruppen das Konzept „TMZ mit Hörbereitschaft“ entwickelt, welches zu einer Erhöhung der Flugsicherheit beitragen soll.

Im Gegensatz zu der Radio Mandatory Zone (RMZ), bei der vor Einflug in den Luftraum eine aktive Meldung aller VFR-Piloten vorgeschrieben wird, ist bei „TMZ mit Hörbereitschaft“ keine aktive Funkkontaktaufnahme seitens der Piloten erforderlich. Es gilt hier aber die dringende Empfehlung, die für die jeweilige TMZ auf der ICAO-Karte 1:500 000 veröffentlichte Frequenz (des zuständigen Lotsen) bei Einflug in die TMZ zu rasten und abzuhören.

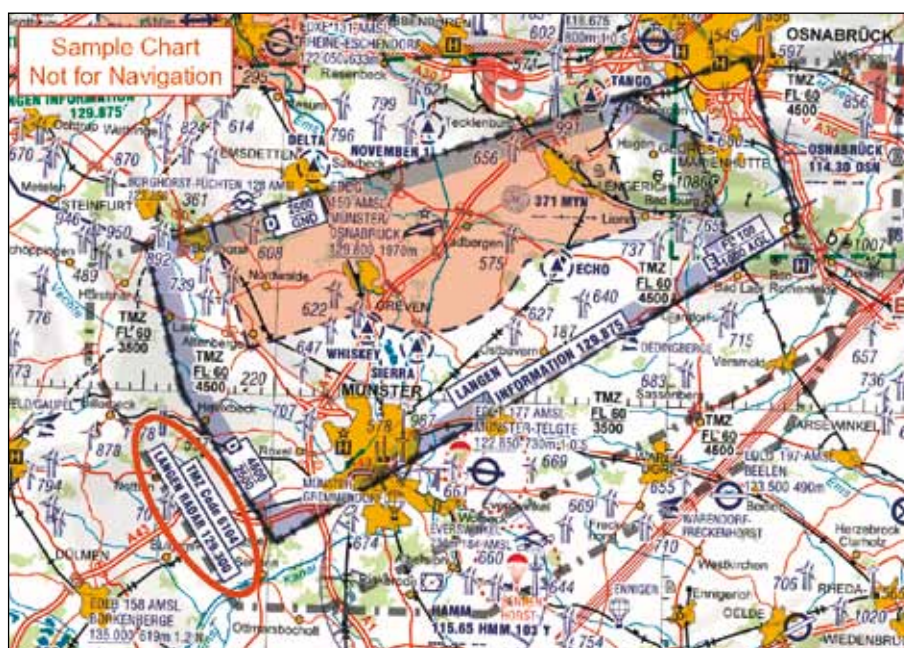
Durch diese Hörbereitschaft erhält der Lotse die Möglichkeit, entweder mittels Broadcast z. B. Informationen über startende oder landende IFR-Luftfahrzeuge an alle auf der Frequenz mithörenden VFR-Piloten zu erteilen, oder auch ein einzelnes VFR-Luftfahrzeug im Fall eines möglichen Konfliktes gezielt anzusprechen und Hinweise zu erteilen.

Die Hörbereitschaft soll für den Lotsen erkennbar sein und wird deshalb mit der folgenden Zusatzregelung unterstützt: Für die einzelnen TMZs wird – neben der „Monitor Frequenz“ – jeweils ein spezieller „Listening Squawk“ (Frequency Monitoring Code) veröffentlicht. Mit

Schaltung dieser Codes signalisiert der VFR-Pilot, dass er sich auf der entsprechenden Frequenz in Hörbereitschaft befindet und ggf. gezielt angesprochen werden kann. Die Kontaktaufnahme geht dabei vom Lotsen aus. Dieser Funkverkehr selbst kann auch in deutscher Sprache durchgeführt werden. Nach Verlassen der TMZ und der zugehörigen Funkfrequenz ist der Transponder wieder auf den VFR-Code 7000 zurückzuschalten.

Alle in Deutschland festgelegten TMZs werden zum 30. März 2017 auf „Hörbereitschaft“ umgestellt und auf der zum gleichen Zeitpunkt erscheinenden ICAO-Karte 1:500 000 mit dem konkreten Transpondercode sowie der zugehörigen „Monitor-Frequenz“ dargestellt.

Wie in dem in dieser Ausgabe enthaltenden AOPA Safety Letter über gefährliche Begegnungen dargestellt, finden im Luftraum E um Flughäfen, obwohl dieser Luftraum in vielen Fällen zusätzlich durch eine TMZ „gesichert“ ist, Annäherungen zwischen VFR-Luftfahrzeugen und an- und abfliegenden IFR-Luftfahrzeugen statt. Mit der nun durch die DFS ausgesprochenen Empfehlung der Hörbereitschaft ist zu hoffen, dass es in diesem Bereich nun nicht mehr zu gefährlichen Begegnungen kommen wird. Dazu ist es allerdings erforderlich, dass sich alle Piloten an die Empfehlung halten und den Transponder entsprechen einstellen. Die AOPA-Germany rät allen Piloten dringend dazu, sich zur Erhöhung der Sicherheit in den TMZs an die neuen Empfehlungen der DFS zu halten.





GEFÄHRLICHE BEGEGNUNGEN

Nr. 30, April 2017

Gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen, früher Beinahezusammenstöße (Near Misses), heute Luftfahrzeugannäherungen (Aircraft Proximity) genannt, kommen bei der hohen Dichte des Luftverkehrs über Deutschland immer wieder mal vor. Ihre Anzahl ist zum Glück gering, und nur selten kommt es zu einem wirklichen Kollisionsrisiko oder gar zu einem Zusammenstoß zweier Luftfahrzeuge, wie vor einigen Jahren im Norden von Frankfurt geschehen.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), zuständig für die Sammlung aller Meldungen über Luftfahrzeugannäherungen im deutschen Luftraum sowie die so genannte Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG), zuständig für die Auswertung der einzelnen Vorfälle, haben gerade den Bericht über die gemeldeten Luftfahrzeugannäherungen für das Jahr 2016 vorgelegt; Anlass, sich diesen Bericht etwas näher anzuschauen und sich Gedanken zu machen, wie gefährliche Begegnungen, insbesondere zwischen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt und Airlines vermieden werden können.

LUFTFAHRZEUGANNÄHERUNGEN

Meldung von Vorfällen

Eine Luftfahrzeugannäherung (Aircraft Proximity, AIR-PROX) ist eine Situation, bei welcher – nach der subjektiven Meinung des Piloten oder des Flugsicherungspersonals – die Sicherheit aufgrund der Entfernung zwischen den beteiligten Luftfahrzeugen unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten und relativen Positionen zueinander beeinträchtigt war.

Solche Luftfahrzeugannäherungen werden entweder von Flugsicherungspersonal, die solche Fälle unmittelbar im Rahmen ihrer Flugsicherungstätigkeit beobachten, in den meisten Fällen aber von Piloten, überwiegend bei Flügen nach IFR, die sich durch die Annäherung eines anderen Luftfahrzeuges, meist im Flug unter VFR, gefährdet sehen, gemeldet. Die Meldung einer Annäherung von zwei Luftfahrzeugen, die beide nach VFR operieren, kommt nur selten vor.

Ist der Vorfall erst einmal „aktenkundig“, so werden alle, den Vorfall betreffenden Informationen gesammelt. Dazu gehören neben den Angaben im Meldeformular über eine Luftfahrzeugannäherung, in den meisten Fällen auch Aufzeichnungen des Sprechfunkverkehrs und des Radarflugweges, im Einzelfall auch weitere Stellungnahmen bzw. Anhörungen der Flugsicherung und vor allem, soweit möglich auch von den beteiligten Piloten.

Analyse der Vorfälle

Liegen alle Informationen vor, so werden sie der APEG, der Air Proximity Evaluation Group, zur Analyse vorge-

legt. Die APEG besteht aus Experten aller in Deutschland tätigen Flugsicherungsorganisationen, Fluggesellschaften, Luftfahrtverbände (AOPA, DAeC, DULV, IATA), Berufsverbände (GdF, Vereinigung Cockpit), Luftfahrtamt der Bundeswehr und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Anlassbezogen können weitere Experten hinzugezogen werden, denen allerdings kein Stimmrecht eingeräumt wird.

Basierend auf den Analysen der Luftfahrzeugannäherungen bewertet die APEG jeden einzelnen Vorfall und spricht Empfehlungen aus, die zur Vermeidung ähnlicher Ereignisse führen. Das Ziel der APEG ist es, Erkenntnisse über die Ursachen solcher Vorfälle zu gewinnen, um dadurch Wege aufzeigen zu können, die einen zusätzlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr darstellen.

Die APEG handelt weisungsungebunden als unabhängiges Expertengremium. Dabei sind die der APEG vorgelegten Fälle neutral zu betrachten und zu bewerten. Alle Daten, Informationen, Unterlagen und Erkenntnisse der in der APEG behandelten Fälle dienen nur zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Sicherheit im deutschen Luftraum. Sie werden nicht zur Klärung von Haftungs- und Schuldfragen verwendet oder weitergeleitet.

Klassifizierung der Vorfälle

Zur Bewertung jedes einzelnen Falles, nutzt die APEG die entsprechenden Kriterien der ICAO. Danach wird jede gemeldete Luftfahrzeugannäherung in eine bestimmte Kategorie von A bis D eingestuft:

Klasse A – Kollisionsgefahr

Eine Risikoeinstufung, in der eine ernste Gefahr einer Kollision bestanden hat: Eine Kollision konnte nur durch ein Ausweichmanöver von einem der beteiligten Piloten oder von beiden verhindert werden, oder die Annäherung der beiden Luftfahrzeuge war so groß, dass ein Ausweichmanöver durchgeführt worden wäre, wenn früh genug Sichtkontakt zueinander bestanden hätte.

Klasse B – Sicherheit nicht gewährleistet

Eine Risikoeinstufung, in der die Sicherheit eines Luftfahrzeuges beeinträchtigt gewesen sein könnte:

Eine Situation, bei der zumindest einer der beteiligten Piloten oder die beteiligte Flugverkehrskontrolle Maßnahmen ergreifen musste, damit es nicht zu einem Ausweichmanöver kommt aber wo trotz alledem ein Restrisiko übrig blieb.

Klasse C – Keine Kollisionsgefahr

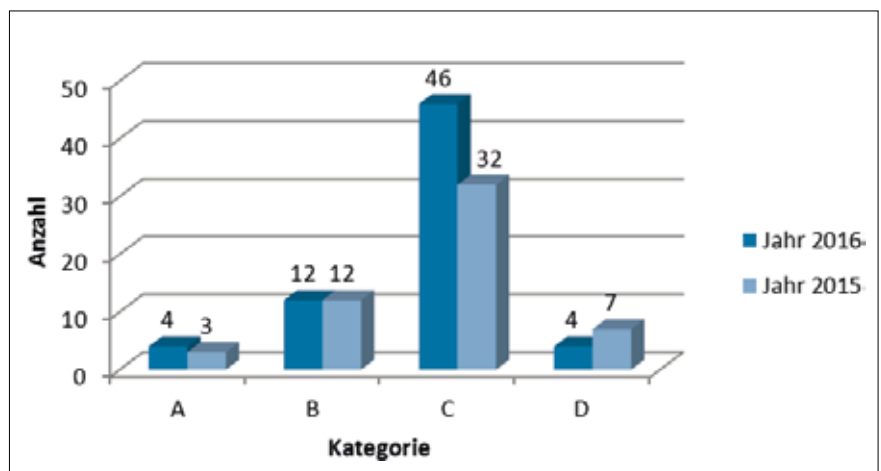
Es hat keine Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden: Eine Situation, bei der die Analyse aufgrund der vorliegenden Unterlagen ergeben hat, dass zu keinem Zeitpunkt die Möglichkeit einer Kollision bestand.

Klasse D – Gefahr nicht bestimmt

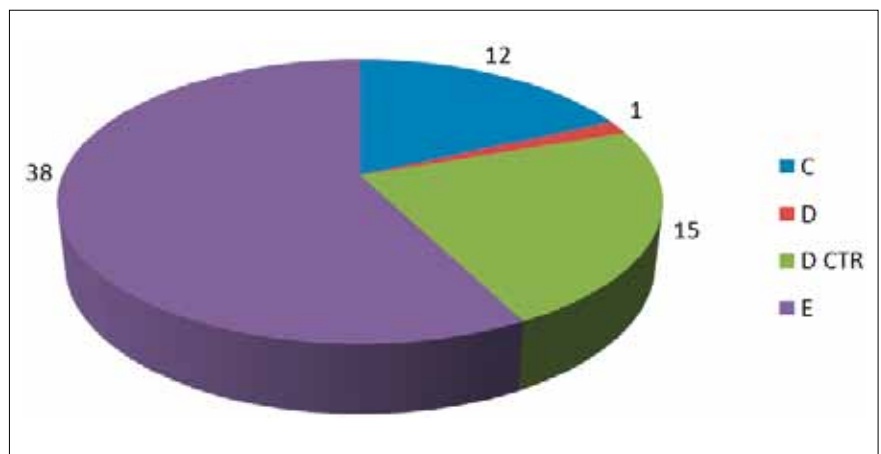
Aufgrund der ungenügenden Informationen über die gemeldete Luftfahrzeugannäherung kann keine Risikoklassifizierung vorgenommen werden.

STATISTIK

AIRPROX im Jahr 2016



Anzahl der AIRPROX nach Kategorien in 2016 im Vergleich zu 2015



Aufteilung der AIRPROX in 2016 nach Luftraumklassen

Im Jahr 2016 wurden der APEG insgesamt 66 AIRPROX-Berichte für den deutschen Luftraum gemeldet. Alle Fälle konnten einvernehmlich eingestuft und klassifiziert werden:

Kategorie A:	4 Fälle
Kategorie B:	12 Fälle
Kategorie C:	46 Fälle
Kategorie D:	4 Fälle

Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich kaum wesentliche Unterschiede, insbesondere nicht in den kritischen Kategorien A und B.

Analyse der AIRPROX im Jahr 2016

Die im Jahr 2016 gemeldeten Luftraumannäherungen (AIRPROX) wurden von der APEG wie folgt beurteilt:

Kategorie A

Einer der vier Fälle ereignete sich im Luftraum der Klasse E, zwei Fälle ereigneten sich im Luftraum D CTR (Kontrollzone) und ein Fall in Luftraum C.

Hervorzuheben ist, dass zwei der vier A-Fälle unter Beteiligung von Drohnen stattfanden. Ein Fall fand zwischen einem Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln und einem Fallschirmspringer statt.

Bei den A Fällen waren „poor airmanship“, „poor controllership“, das unerlaubte Einfliegen in eine Platzrunde, falsche Positionsangaben und navigatorische Fehler hauptsächlich beitragende Faktoren. In beiden Fällen, bei denen „Drohnen“ beteiligt waren, flogen diese ohne eine erforderliche Freigabe innerhalb von Luftraum C bzw. einer Kontrollzone und in nicht gestatteten Höhen.

Kategorie B

Acht Fälle fanden im Luftraum der Klasse E, drei im Luftraum D CTR (Kontrollzone) statt. Ein Fall fand im Luftraum der Klasse C statt.

Als ursächliche Faktoren wurden von der APEG das Nichteinhalten der Ausweichregeln, Nichteinhaltung von Freigaben, Überraschungseffekt, späte Sichtung des Verkehrs aufgrund hoher Annäherungsgeschwindigkeiten, mehrfaches „poor airmanship“ sowie hohe Arbeitsbelastung identifiziert.

Kategorie C

26 Vorfälle fanden im Luftraum der Klasse E statt, zehn Fälle im Luftraum der Klasse D CTR (Kontrollzone), ein Vorfall im Luftraum der Klasse D und neun Fälle im Luftraum der Klasse C.

Trotzdem kein Kollisionsrisiko bei Einstufungen in die Kategorie C bestand, wurden von der APEG als Gründe für die Luftfahrzeugannäherungen genannt: „poor airmanship“, späte Sichtung des Verkehrs aufgrund hoher Annäherungsgeschwindigkeiten, Nutzung missverständlicher bzw. falscher Phraseologie, unzureichende Beurteilung der Situation, Navigationsfehler und Verkehrsinformationen.

FALLBEISPIELE

Im Nachfolgenden werden drei Fälle von Luftfahrzeugannäherungen dargestellt, wie sie so oder ähnlich immer wieder mal zwischen einem nach IFR fliegenden Verkehrsflugzeug und einem nach VFR operierendem Luftfahrzeug der Allgemeinen Luftfahrt passieren. Die Darstellungen basieren auf Schilderungen von gemeldeten Luftfahrzeugannäherungen, sind aber so verändert worden, dass keine Rückschlüsse auf die beteiligten Luftfahrzeuge oder Piloten gezogen werden können. Eine Bewertung der Fälle, wie bei der APEG üblich, findet hier nicht statt.

Annäherung zwischen einem Airbus A 320 (IFR) und einer Piper PA 28 (VFR) im Luftraum E mit TMZ

Nach dem Start von einem kontrollierten Flugplatz (Kontrollzone) folgt der Airbus A 320 im Steigflug auf FL 170 der Abflugstrecke in westliche Richtung. Westlich des Flugplatzes, im Bereich der Abflugstrecke, fliegt eine Piper 28 in einer um bzw. über der Kontrollzone eingerichteten TMZ in etwa FL 60 mit Transpondercode A7000. Das Flugzeug ist auf dem Radarschirm der Flugsicherung sichtbar, allerdings besteht kein Funkkontakt mit dem Piloten, auch nicht über den Fluginformationsdienst (FIS).

Der Fluglotse erkennt, dass es zwischen beiden Flugzeugen zu einem Konflikt kommen könnte. Er empfiehlt dem Piloten des A 320, den gegenwärtigen Steuerkurs von 280° beizubehalten, um den Airbus klar vom Flugweg der Piper 28 freizuhalten. Tatsächlich hat der Airbus zu diesem Zeitpunkt bereits die im Rahmen der Abflugstrecke vorgesehene Linkskurve eingeleitet und fliegt nach Ausleiten der Kurve nun den Steuerkurs 280°.

Daraufhin erteilt der Fluglotse dem Airbus nochmals Verkehrsinformation über die Position der Piper 28. Der Airbus-Pilot erklärt unmittelbar daraufhin, dass er eine TCAS-Ausweichempfehlung zum Sinken erhalten hat und sich bereits im Sinkflug befindet. Beide Flugzeuge passieren sich mit einer größten Annäherung von 0,8 NM lateral und 300 ft vertikal.

Der Airbus-Pilot teilt mit, dass er die Piper 28 zu keiner Zeit in Sicht gehabt hat. Der Pilot der Piper 28, der aufgrund der auf dem Radarschirm angezeigten Luftfahrzeugkennung ausfindig gemacht werden konnte, erklärt später auf Befragung, dass er den Airbus in Sicht hatte, ausgewichen sei und keine Gefährdung des A 320 stattgefunden hätte.

Annäherung zwischen einer Boeing 737 (IFR) und einer Cessna 172 (VFR) in einer Kontrollzone

Ein Pilot auf einem VFR-Flug mit einer Cessna 172 möchte eine Kontrollzone von Nord nach Süd in 2.000 ft durchfliegen. Er meldet sich rechtzeitig vor dem VFR-Meldepunkt beim Tower, erhält einen individuellen Transpondercode zugewiesen und später die Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone mit der Auflage, erst einmal in den Gegenanflug zur Piste 25 zu fliegen, damit er etwas später hinter einem gerade landendem Flugzeug die Piste kreuzen kann, so die Absicht des Towerlotsen.

Anstatt mit einer Linkskurve in den rechten Gegenanflug 25 zu fliegen, dreht der Pilot der Cessna 172 das Flugzeug nach rechts und fliegt weiter auf den Flugplatz zu, in Richtung Abflugbereich.

Auf der Piste 25 startet in diesem Augenblick eine Boeing 737. Der Lotse erkennt den aufkommenden Konflikt und weist den Piloten der Cessna 172 an, sofort eine scharfe Linkskurve zu fliegen, um ihn weg und hinter die steigende Boeing 737 zu führen.

Die Piloten der Boeing 737 erhalten die TCAS-Ausweichempfehlung „level off“ und steigen erst nach Passieren des Konfliktpunktes weiter.

Die größte Annäherung beider Flugzeuge betrug laut Radaraufzeichnung 0,4 NM lateral und 800 ft vertikal.

Annäherung zwischen einem Airbus A320 (IFR) und einem Motorsegler (VFR) im Luftraum E

Im Sinkflug zu einem Flughafen sahen die Piloten eines Airbus A 320 in FL 90 einen Motorsegler auf etwa dem gleichen Steuerkurs wie der A320. Der geringste Abstand wird von den Piloten mit 0,7 NM bei gleicher Höhe geschätzt. Vom Piloten wird eine abrupte Linkskurve eingeleitet, um eine Kollision zu vermeiden. Laut Aussagen der Piloten habe der Motorsegler eine Rechtskurve eingeleitet. Durch das Ausweichmanöver sei ein Zusammenstoß mit dem Motorsegler vermieden worden. Obwohl der Motorsegler auf dem Radarschirm nicht zu erkennen war, konnten später das Kennzeichen und der Pilot ermittelt werden. Der Pilot gab an, dass er in der Tat in der Flughöhe von etwa FL 90 ein Verkehrsflugzeug gesehen habe. Den Abstand zu dem Ver-

kehrsflugzeug schätzt er auf 400 bis 600 Meter. Eine gefährliche Annäherung habe er nicht festgestellt.

SCHWERPUNKT LUFTRAUM E

Ein sehr großer Teil der gemeldeten Luftfahrzeugannäherungen findet im Luftraum der Klasse E statt. Dabei sind es meist ausschließlich Airline-Piloten, die einen AIRPROX mit einem nach VFR operierenden Luftfahrzeug, Segel- oder Motorflugzeug, melden. In einigen Fällen erscheinen die VFR-Luftfahrzeuge unvermittelt im Blickfeld des Airline-Piloten oder sie werden durch das Kollisionswarngerät TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) in Form eines Verkehrshinweises (Traffic Advisory, TA) mit Entfernung, Richtung und Höhendifferenz zum eigenen Luftfahrzeug angezeigt. Das funktioniert allerdings nur, wenn das andere Luftfahrzeug auch mit einem entsprechenden (eingeschalteten) Transponder ausgerüstet ist. Sind beide Luftfahrzeuge auf Kollisionskurs, so gibt TCAS dem Piloten eine Ausweichempfehlung (Resolution Advisory, RA), entweder Steigen oder Sinken, die der Pilot zu befolgen hat. Ist es erst einmal so weit gekommen, dann muss der Pilot das melden und es folgt in den meisten Fällen ein AIRPROX-Report, also eine Meldung einer Luftfahrzeugannäherung.

Um von vornherein gefährliche Begegnungen zwischen VFR- und IFR-Verkehr zu verhindern, sind heute viele Lufträume für VFR-Piloten nur noch mit einer Freigabe durch die Flugsicherung zu befliegen. Das gilt insbesondere für den Bereich um die großen Verkehrsflughäfen, wo der Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs allein durch eine Kontrollzone nicht ausreicht. Und so türmen sich über der Kontrollzone weitere ausgedehnte Lufträume der Klassen C und D, bis diese schließlich an den Luftraum C ab FL 100 heranreichen. Aber es gibt auch die kleineren Verkehrsflughäfen, allgemein als Regionalflugplätze bezeichnet, von denen allerdings auch Verkehrsflugzeuge der Größenordnung von Boeing 737 und Airbus A 320 starten; nicht in der hohen Frequenz wie an den großen Verkehrsflughäfen sondern weit, weit weniger. Deshalb sind diese Flugplätze auch weniger durch zusätzliche Lufträume der Klasse C und D geschützt; zum Vorteil der VFR-Piloten, die sich außerhalb der Kontrollzonen im Luftraum E frei bewegen können.

Diese „Freiheit“ bedeutet allerdings auch, dass es hier zu einer Mischung zwischen IFR- und VFR-Flügen kommt. Dabei sind die Airlines meist im Steig- oder Sinkflug. Die Piloten sind in dieser Flugphase beson-

ders konzentriert und die Arbeitsbelastung ist sehr hoch. Auch wenn sie wie alle anderen Luftverkehrsteilnehmer die Pflicht haben, den Luftraum zu beobachten und die Ausweichregeln einzuhalten, so ist die Möglichkeit auszuweichen, nicht nur aufgrund der hohen Geschwindigkeit, beschränkt. Der Steigflug der Düsenverkehrsflugzeuge findet meist mit einem sehr großen Steigwinkel statt und die Sicht nach vorne ist daher eingeschränkt. Im Sink- und insbesondere im Anflug ist die Möglichkeit zu manövrieren durch die Geschwindigkeit und Klappenstellung eingeschränkt. Eine abrupte Ausweichbewegung im Endanflug und damit das Verlassen des ILS-Anflugkurses führt meist immer zu einem Durchstartmanöver.

Auch wenn man sich als VFR-Pilot im Luftraum E befindet und sich damit (mehr oder weniger) frei bewegen kann, so sollte man doch alles dafür tun, den Endanflug eines Verkehrsflughafens möglichst nicht genau in der Höhe des IFR-Verkehrs zu durchfliegen. Der Endanflug basiert meist auf einem Anflugwinkel von 3°, das entspricht in etwa 300 ft pro NM. Damit kann man sich leicht ausrechnen, in welcher Höhe sich ein anfliegender Flugzeug am Rand einer Kontrollzone befindet. Bei den Längen der Kontrollzonen in Deutschland sind das etwa 1.500 bis 2.000 ft über Grund.

Wer als VFR-Pilot im Nahbereich eines kontrollierten Flugplatzes fliegt, muss mit Verkehrsflugzeugen rechnen. Dies gilt insbesondere im Bereich der verlängerten Achse der Start- und Landebahn. Allein den Transponder einschalten und meinen, dann wird man schon „gesehen“, reicht nicht. Besser ist es auf jeden Fall, sich bei FIS zu melden und die Flugabsichten bekanntzugeben. Zumindest sollte man gerade im Bereich einer TMZ Hörbereitschaft auf der entsprechenden Frequenz halten. Der Fluglotse sieht auf dem Radarschirm das Luftfahrzeugkennzeichen und kann im konkreten Fall dieses Luftfahrzeug bzw. den Piloten ansprechen. Auch sollte man die örtliche ATIS abhören, dann weiß man schon mal, welche Piste in Betrieb ist und wo an- oder abfliegender IFR-Verkehr zu erwarten ist.

Mit Vorausschau und Umsicht beim Fliegen im Nahbereich von Verkehrsflughäfen lassen sich Vorfälle, wie sie sich in den Air Proximity Reports niederschlagen, allesamt verhindern.

GEFÄHRLICHE BEGEGNUNGEN VERMEIDEN

Ungewollte und manchmal auch gefährliche Annäherungen an andere Luftfahrzeuge kommen nicht nur zwischen IFR-Flügen und VFR-Flügen, wie sie meist als

AIRPROX gemeldet werden, vor, sondern in vielen Fällen auch zwischen zwei nach VFR operierenden Luftfahrzeugen. VFR-Flüge finden nach dem Prinzip „sehen und vermeiden“ („see and avoid“) statt. Das erfordert hohe Aufmerksamkeit des Piloten und eine ständige Beobachtung des Luftraums, um eine mögliche Annäherung an ein anderes Luftfahrzeug oder gar einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Im AOPA Safety Letter Nr. 03 „Vermeidung von Zusammenstößen“ (August 2012) wurde auf dieses Thema bereits eingegangen. Dabei wurden verschiedene Methoden und Techniken genannt, die helfen, eine gefährliche Begegnung oder einen Zusammenstoß zu vermeiden. Nachfolgend werden diese Techniken und Methoden hier nochmals beschrieben:

Visuelles Scanning

Um gefährliche Begegnungen oder gar Zusammenstöße mit anderen Luftfahrzeugen zu vermeiden, muss man von dem Augenblick, in dem sich das Luftfahrzeug bewegt, bis hin zu dem Moment, in dem es am Ende des Fluges zum Stehen kommt, seine Umgebung mit den Augen abtasten (scannen). Kollisionsgefahr besteht überall, am Boden, in geringen Höhen, in Flugplatznähe und im Reiseflug.

Es gibt keine Methode, die für alle Piloten gleichermaßen geeignet ist. Jeder Pilot muss seine eigene Scanmethode entwickeln, die für ihn angenehm und gleichzeitig praktikabel ist.

Herausschauen und „nur mal eben so um sich blicken“, ohne innezuhalten und das Auge auf etwas zu fokussieren, ist praktisch nutzlos. Genauso nutzlos ist es, wenn der Pilot lange Zeit nur auf einen Fleck starrt.

Konzentrieren Sie sich auf Bereiche, die besonders kritisch sind. Wenn Sie sich in der Platzrunde befinden, ist es z.B. wichtig, dass Sie immer Ausschau halten, bevor Sie zu einer Kurve ansetzen, und sich vergewissern, dass Ihre Flugbahn frei ist. Achten Sie auf den Verkehr, der in die Platzrunde einfliegt.

Bei einem normalen Flug können Sie gewöhnlich die Gefahr eines Zusammenstoßes vermeiden, indem Sie einen Bereich von etwa 60° rechts und links Ihres Flugweges mit den Augen abtasten. Aber vergessen Sie nicht den Rest um Sie herum. Sie sollten zusätzlich wenigstens 10° über und unter dem geplanten Flugweg Ihres Luftfahrzeuges scannen. Die Gefahr einer Kollision kann von unten wie auch von oben kommen. Je länger man rausschaut, umso geringer ist das Kollisionsrisiko. Vorausschauende Wetterbeobachtung und sorgfältige Planung der Navigation können hierbei helfen.

Richtiges Scanning erfordert eine ständige Teilung der Aufmerksamkeit mit anderen Pilotenaufgaben, die leicht durch Bedingungen wie Müdigkeit, Krankheit, Langeweile oder Stress beeinträchtigt werden kann. Ein effektives Scanning umfasst eine Serie kurzer Augenbewegungen in regelmäßigen Abständen, die nacheinander einzelne Sichtbereiche in das zentrale Gesichtsfeld bringen. Keine Bewegung sollte 10° überschreiten, und jeder Bereich sollte wenigstens eine Sekunde lang beobachtet werden, um eine Erfassung zu ermöglichen.

Obwohl die meisten Piloten horizontale Hin- und Herbewegungen der Augen bevorzugen, sollte jeder Pilot das für ihn angenehmste Scanningmuster entwickeln und es beibehalten. Nach jedem Scanning und jeder Neueinstellung der Augen ist der Rundblick wichtig, weil auf diese Weise das Vorhandensein von Luftfahrzeugen, auch in den seitlichen Sichtbereichen erfasst wird. Wenn ein anderes Luftfahrzeug keine horizontale oder vertikale Bewegung auf der Frontscheibe zeigt, aber immer größer wird, sollten Sie sofort ausweichen. Es gibt zwei Scanningmuster, die sich für Piloten als sehr wirksam erwiesen haben, die „Links-rechts“ und die „Mitte-Seite“-Methode. Sie basieren auf dem „Block-System“. Die visuelle Erfassung des Verkehrs kann nur dann erfolgen, wenn sich das Auge nicht bewegt und sich der Blick für einen Moment auf einen Punkt im Luftraum fixiert. In der Praxis bedeutet das, dass das Blickfeld (Frontscheibe) in Segmente oder Blöcke aufgeteilt wird, und dass der Pilot methodisch diese Segmente mit den Augen abtastet.

Überprüfen Sie sich selbst

Ihr Sehvermögen und damit Ihre Sicherheit hängen von Ihrer psychischen und physischen Verfassung ab. Wenn

Sie „unter Druck“ sind, sollten Sie nicht fliegen. Stress ist der Hauptfeind der konzentrierten Aufmerksamkeit. Lassen Sie regelmäßig Ihre Augen überprüfen. Wenn Sie eine Brille tragen müssen, dann tragen Sie diese auch und stellen Sie sicher, dass Sie eine Ersatzbrille dabei haben.

Planen Sie im Voraus

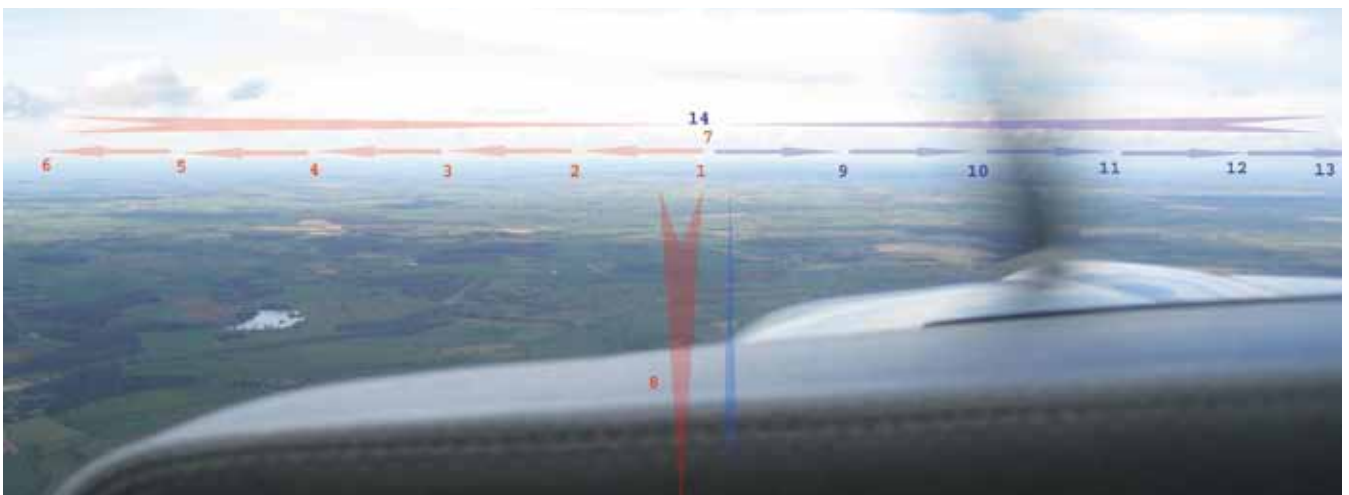
Bereiten Sie Ihren Flug sorgfältig vor. Sorgen Sie dafür, dass die Karten in der richtigen Reihenfolge gefaltet und leicht erreichbar sind bzw. dass Sie mit der Handhabung des Navigationsdisplays oder Movingmap-Systems vertraut sind. Vermeiden Sie Unordnung im Cockpit. Machen Sie sich rechtzeitig mit Steuerkursen, Frequenzen, Entfernungen etc. vertraut, damit Sie so wenig Zeit wie möglich mit dem Kopf über den Karten oder mit der Einstellung des Navigationsdisplays verbringen. Überprüfen Sie vor dem Flug Ihre Flugkarten, ob Papier oder digital, checken Sie die NOTAM, etc. und achten Sie auf mögliche Gefahren, wie z. B. Flugbeschränkungsgebiete, militärische Tiefflugstrecken und andere Gebiete mit dichtem Flugverkehr.

Säubern Sie die Fenster

Vergewissern Sie sich, dass die Frontscheibe sauber ist. Entfernen Sie, wenn möglich, Sichtbehinderungen wie undurchsichtige Sonnenblenden und Gardinen.

Halten Sie sich an die Vorschriften

Befolgen Sie die festgelegten betrieblichen Verfahren und Vorschriften wie Einhaltung der Halbkreisflugflächen und Platzrundenverfahren. Typische Unfallsituationen sind: Einflug in eine Rechts-Platzrunde an einem Flugplatz mit einer Links-Platzrunde oder Einflug in den Gegenanflug so weit vor dem Platzrundenverkehr, dass es



Die „Mitte-Seite“-Methode; hierbei wird von der Mitte aus der Flugweg für jeweils eine Sekunde nach links und rechts gescannt und dabei immer wieder in die Mitte zurückgekehrt, um die Instrumente zu überwachen (siehe AOPA Safety Letter Nr. 03).

zu Problemen mit startenden Luftfahrzeugen kommen kann. Bei den meisten Zusammenstößen während des Fluges war wenigstens einer der betroffenen Piloten nicht dort, wo er hätte sein sollen.

Meiden Sie überfüllte Lufträume

Meiden Sie während des Streckenfluges Lufträume mit sehr viel Verkehr. Ist dies nicht möglich, so konzentrieren Sie sich auf diese Situation. Es könnte sein, dass sich Luftfahrzeuge über Navigationsanlagen im Warteflug befinden, auch bei gutem Wetter. Wenn Sie unterwegs den Überflug von Flugplätzen nicht vermeiden können, gehen Sie möglichst weit über Platzrundenhöhe und nehmen Sie gegebenenfalls Funkkontakt mit dem Platz auf und nennen Ihre Flugabsicht. Fliegen Sie entlang eines GPS-Kurses zu einem der Datenbank entnommenen Wegpunkt, so bleiben Sie möglicherweise rechts von der direkten Kurslinie. Beachten Sie Ansammlungen von Segelflugzeugen nahe dem Startflugplatz, abgesehen von der Gefahr, mit einem Windenseil zu kollidieren. Flugzeuge, die Segelflugzeuge schleppen, sind weniger manövrierfähig als andere. Segelflugzeuge können sich vermehrt unterhalb Cumuluswolken auch viele Meilen entfernt vom Startflugplatz aufhalten. Beachten Sie Fallschirmabsprungegebiete – vermeiden Sie diese, bis Sie die Bestätigung erhalten, dass sie nicht aktiv sind.

Berücksichtigen Sie tote Zonen

Berücksichtigen Sie die konstruktionsbedingten Sichtbeschränkungen Ihres Luftfahrzeuges. Wenn Sie klein sind, oder das Flugzeug eine hohe Motorhaube hat, kann ein Kissen helfen. Alle Luftfahrzeuge haben tote Zonen; finden Sie heraus, wo diese in Ihrem Fall sind. Ein Schulterdecker, der bei einer Kurve mit einem Flügel nach unten zeigt, verbirgt Ihnen die Sicht auf den Bereich, in den Sie einfliegen wollen. Zur besseren Sicht heben Sie den Flügel leicht an, bevor Sie kurven. Zu einer äußerst kritischen Situation kann es kommen, wenn ein Tiefdecker während des Sinkfluges im Endanflug auf einen Schulterdecker trifft.

Rüsten Sie Ihr Flugzeug so aus, dass man es sieht

Die Lichter Ihres Luftfahrzeuges können zur Vermeidung eines Zusammenstoßes beitragen. Hochleistungs-Strobe-Leuchten verstärken Kontrast und Sichtbarkeit Ihres Luftfahrzeuges am Tage und noch mehr bei Nacht. Erwägen Sie das Einschalten der Landescheinwerfer in der Platzrunde, ebenso bei diesigem Wetter. Transponder ermöglichen den Fluglotsen, Ihr Luftfahrzeug zu erkennen und Sie mit Verkehrsinformation zu versor-

gen. Das Mitführen eines Transponders ist in vielen Lufträumen Pflicht, auch bei VFR-Flügen. Wenn von der Flugverkehrskontrolle nicht anders zugewiesen, sollte immer der Code 7000 eingeschaltet sein. Luftfahrzeuge mit einer kontrastreichen Farbe können sehr viel einfacher erkannt werden als Luftfahrzeuge mit einem Muster oder einer kontrastarmen Farbe.

Sprechen und hören Sie

Nutzen Sie alle Informationen, die Sie über Funk erhalten. Piloten, die der Luftaufsicht oder dem Fluglotsen ihre Position melden, wenden sich damit auch an Sie. Rufen Sie beim Anflug spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes oder eines festgelegten Meldepunktes die Luftaufsicht (INFO) bzw. den Kontrollturm und melden Sie Ihre Position, Höhe und Absichten. Nutzen Sie auf Strecke den Fluginformationsdienst, soweit möglich, oder die Frequenz des nächst gelegenen Flugplatzes.

Verkehrserkennungs-Systeme

Ein zugelassenes Kollisionswarnsystem (Airborne Collision Avoidance System, ACAS) in Ihrem Luftfahrzeug kann von großer Hilfe sein. Diese können akustische Warnsignale erzeugen und das Auge unmittelbar auf die „Gefahr“ lenken. Allerdings können diese Systeme nur vor Luftfahrzeugen warnen, die mit einem Transponder oder mit einem anderen Sender, der vom eigenen empfangen werden kann, ausgerüstet sind. Wahrscheinlich sind viele andere Luftfahrzeuge ohne diese Ausrüstung in der Luft. Es ist deshalb notwendig, das visuelle Scannen fortzusetzen und nur ab und zu auf das Gerät zu schauen.

Nutzen Sie alle Informationen

Da es nicht gerade leicht ist, ein kleines Flugzeug in der Ferne zu erkennen, sollten Sie sich alle Hinweise, die Sie über Funk oder über ein elektronisches Anzeigegerät erhalten können, zunutze machen. Sie haben es viel leichter (Studien zu Folge bis zu 8 Mal leichter), wenn Ihnen bekannt ist, dass der andere Flugverkehr sich in „drei Meilen in Ein-Uhr-Position“ befindet. Vergessen Sie nicht den übrigen Himmel, sobald Sie diesen Verkehr gesichtet haben. Wenn der Verkehr sich auf der Frontscheibe zu bewegen scheint, befinden Sie sich höchstwahrscheinlich nicht auf Kollisionskurs. Setzen Sie Ihr Scanning fort, aber beachten Sie den Verkehr von Zeit zu Zeit. Wenn Sie kaum eine Bewegung bei einem Luftfahrzeug feststellen können, sollten Sie es sehr sorgfältig beobachten – vielleicht hat der andere Pilot Sie nicht gesehen.



DFS Deutsche Flugsicherung

Meldung über Luftfahrzeugannäherung und andere Zwischenfälle im Luftverkehr Aircraft Proximity and Air Traffic Incident Report Form

1 ► Luftfahrzeugannäherung Airprox ☐	Verfahren Procedure ☐	Bodeneinrichtungen Facility ☐
2 ► Funkrufzeichen des meldenden Lfz/meldende FVK-Stelle Radio callsign of reporting aircraft/reporting ATC unit		
Datum und Zeit des Vorfalls: date and time of incident: _____ UTC Pilot: _____ Eintragungszeichen des Lfz: aircraft registration: _____ Zeit in Min./Sek. zwischen erster Sichtflug und geringstem Abstand: time in min./sec. elapsed between first sighting and closest proximity: _____ Ausweichbewegung avoiding action: ☐ ja yes ☐ nein no wenn ja, aufgrund TCAS if yes, based on TCAS: ☐ ja yes ☐ nein no Luftfahrzeugmuster: type of aircraft: _____ Startflugplatz: aerodrome of departure: _____ Zielflugplatz: aerodrome of destination: _____ In Funkverbindung mit: in communication with: _____ Frequenz: frequency: _____ Radar identifiziert: radar identified: ☐ ja yes ☐ nein no Verkehrsinformation erhalten: traffic information received: ☐ ja yes ☐ nein no Transponder / SSR/code _____		
3 ► Position _____ Kurs oder Route _____ TAS _____ kts HDG or route		
4 ► Flughöhe FL, altitude or height		
1) zur Zeit des Vorfalls at time of incident _____ m / ft / FL		
Horizontalflug level flight ☐ Steigflug climb ☐ Sinkflug descent ☐		
2) bei erstem Sichtkontakt at first sighting _____ m / ft / FL		
Horizontalflug level flight ☐ Steigflug climb ☐ Sinkflug descent ☐		
Höhenmessereinstellung: altimeter setting: _____ hPa inch		

Formular für die Meldung über Luftfahrzeugannäherungen, Seite 1

Autor:

Jürgen Mies

Grafiken/Fotos:

Titelbild Seite 1, Fotolia.com – motive56

Grafiken entnommen dem APEG-Bericht 2016

Bild zu „Mitte-Seite“-Methode entnommen EGAST Leaflet GA 1

Meldeformular zu Luftfahrzeugannäherung entnommen Luftfahrthandbuch Deutschland

Quellen:

„Luftfahrthandbuch Deutschland“, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, aktuelle Ausgabe

„APEG-Bericht 2016“ (Entwurf), Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, März 2017

„Vermeidung von Zusammenstößen“, AOPA Safety Letter Nr. 03, AOPA-Germany, August 2012

„Collision Avoidance“, Leaflet GA 1, European Aviation Safety Team (EGAST), April 2011

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

7. AOPA-Flugsicherheitstraining am Militärflugplatz Fritzlar

Foto: Johnny Lye – Fotolia.com



Datum: 25. – 28.04.2017
Ort: Flugplatz Fritzlar

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 08.04.2017
Anmeldeformular: Seite 27

Auch 2017 können wir dieses spezielle Flugsicherheitstraining anbieten, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult :

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

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu. Eventuell bestehen beschränkte Chartermöglichkeiten.

Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

AUSGEBUCHT
 Warteliste aktiv

Anzeige

Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Geschenk!
 Je 3 Landungen auf 80 Flugplätzen (insgesamt 240 Landungen) in ganz Deutschland, Österreich und Dänemark ohne die sonst fälligen Landegebühren zu zahlen!

AirShampoo

Lande-Gutscheinheft

2017

JETZT SCHNELL BESTELLEN!
 *€5,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder **ODER** Besitzer eines LGH
 €10,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder **UND** Besitzer eines LGH

Ab € 64,90*
 Regulär: €74,90-

www.airshampoo.de/lgh oder 0441 93379-29

Nur noch
 kurze Zeit erhältlich!

Sea Survival Training – Überleben auf See



Datum: 12. + 13.05.2017
Ort: Elsfleth

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 12.04.2017
Anmeldeformular: Seite 27

In Kooperation mit

Fotos: Logo: MARIKOM



**MARITIMES
KOMPETENZZENTRUM
ELSFLETH gGmbH**

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

Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewässerten 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-Flugsicherheitstraining mit Schwerpunkt Seeflug am Flugplatz Leer (EDWF)



Foto: © AOPA-Germany

Datum: 25. – 28.05.2017
Ort: Flugplatz Leer

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €

Anmeldeschluss: 25.04.2017
Anmeldeformular: Seite 27

Über Christi Himmelfahrt findet ein Flugsicherheitstraining am Flugplatz Leer statt. Leer ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nordsee. Der Schwerpunkt des Trainings liegt beim Seeflugtraining.

Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung mit Schwimmweste, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt und Theorie. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt.

Im Rahmen des Flugsicherheitstrainings können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen abgelegt werden.

Die Teilnahme am Flugsicherheitstraining ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Details zum Programmablauf und Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu.

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



Datum: 01. und 02.11.2017
Ort: Königsbrück bei Dresden

AOPA-Mitglieder: 920 €
Nichtmitglieder: 1.250 €
Anmeldeschluss: 18.09.2017
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 01. November von 07:00 bis ca. 18:00 Uhr und am 02. November von 7:30 Uhr bis 13:30 Uhr statt. Die Anreise sollte bereits am 31. Oktober 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.

Anzeige



Elevate your flying

We understand that flying isn't just flying. It's your passion. Your lifestyle. That's why Jeppesen offers several mobile solutions tailored for how you fly.

Jeppesen terminal charts + Garmin Pilot*
Fly with industry leaders!

Mobile FliteDeck VFR
Designed strictly for VFR pilots.

Mobile FliteDeck
Terminal and enroute charts on your iPad®.

Visit jeppesen.com/mobile5 for more information.

*Restrictions apply. Call for details.

Join us at **AERO!**
5-8 April
Stand A3-401



39. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH



Foto: © AOPA-Germany

Datum: 06.08. – 13.08.2017
Ort: Flugplatz Eggenfelden

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 260 €
Nichtmitglieder: 360 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Ferrypauschale für Charterer: 190 €
zzgl. Fluggebühren

Anmeldeschluss: 06.07.2017
Anmeldeformular: Seite 27

In der Teilnahmegebühr enthalten sind:

Theoretische Unterlagen für die Kurse ALP, ADV und BAS (sofern gebucht), Shuttle-Service morgens vom Hotel zum Flugplatz und abends retour und das Abschlussbuffet.

Eine Liste von Unterkünften vermitteln wir Ihnen gerne nach der Anmeldung.

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit über 30 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit!

Kursangebot

Die unten aufgeführten Kursinhalte von Basic und Advanced können natürlich mit Ihrem Fluglehrer ganz individuell auf Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse angepasst werden. Was hätten Sie gerne? Wir machen es möglich!

BRIEFING

Jeden Morgen vor Beginn des Flugbetriebs werden Wetter und Abläufe besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

Schwerpunkt sind die Grundlagen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Ziel- und Außenlandeübungen, der Anflug auf große Flughäfen und vieles mehr.

Aufbautraining / Advanced (ADV)

Wir bieten das Fliegen „unter der Haube“, GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches, CVFR-Refreshertraining und vieles mehr.

Alpeneinweisung (ALP)

Erfahrene Fluglehrer zeigen Ihnen nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind ein besonderes Highlight.

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)

Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

IFR-Check

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

Nachtflug (NGT)

An einem Abend mit passendem Wetter führen wir den traditionellen Nachtflug durch. Die Strecken und Modalitäten werden jeweils kurzfristig festgelegt.

Simulatortraining (SIM)

Es stehen Flight Training Devices (FTD) mit Garmin 430W (WAAS-fähig) /1000 zur Verfügung, um am Boden ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Pinch-Hitter (PCH)

Für den/die Piloten-Partner/in als Notfalltraining vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.

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



Foto: © Fotolia.com – Visions-AD

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Anmeldungen sind
auch online möglich:
<http://bit.ly/1KzM9UO>



☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining in Fritzlar vom 25. – 28.04.2017**
Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 40

AUSGEBUCHT
Warteliste aktiv

☐ **AOPA Sea Survival Training in Elsflath am 12. und 13.05.2017**
Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining mit Schwerpunkt Seeflug in Leer vom 25. – 28.05.2017**
Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 12

☐ **AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ in Königsbrück am 01. und 02.11.2017**
Teilnahmegebühr: 920 € für AOPA-Mitglieder, 1.250 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 06.08. – 13.08.2017**
Teilnahmegebühr: 260 € für AOPA-Mitglieder, 360 € für Nichtmitglieder, Fluglehrerstunde 40 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 50
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Bitte ankreuzen und Priorität setzen (nur Eggenfelden)!

Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen, Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte.

☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	BAS	Basic/Grundlagentraining	ca. 4 Flugstunden
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	ADV	Advanced/Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	ALP	Alpeneinweisung	ca. 5-7 Flugstunden
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	IFR	IFR-Check	Mit Sachverständigem
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	EPT	Einweisung in Notverfahren	ca. 1 Flugstunde
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	NGT	Nachtflug	ca. 1-3 Flugstunden
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	SIM	Simulator	2 Stunden
☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 7	☐ 8	PCH	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

- ☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag ☐ Samstag

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

Bitte Typ eintragen: Kennung: ☐ VFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug Ich möchte _____ Stunden pro Tag fliegen (wetterabhängig)
☐ IFR ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern
☐ Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).
 Name: AOPA ID:

Angaben zum Teilnehmer

Name: AOPA ID:
 Straße: Geburtsdatum:
 PLZ: Ort:
 Telefon/Mobil: E-Mail:
 Erlaubnis/Berechtigung:
 seit: gültig bis: Flugstunden:

Bestätigung und Anmeldung

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

- ☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsmächtigung

Ort, Datum: Unterschrift:

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.
 Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung (außer Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“) bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Bei einem Rücktritt von dem Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ vor dem 22. September 2017 entstehen keine Kosten. Bei einem Rücktritt von dem Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ nach dem 22. September 2017 ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl bei einer Veranstaltung nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung abzusagen. Bereits gezahlte Teilnahmegebühren werden in diesem Fall erstattet. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Pressemitteilung zur Eröffnung der neuen Geschäftsstelle der Vereinigung Deutscher Pilotinnen

Fliegendes Netzwerk Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) hat eine neue Homebase

Seit Freitag 11.02.2017

Die Geschäftsstelle der VDP ist das Herz des Fliegenden Pilotinnen-Netzwerks. 16 Jahre hat das Herz in Münster geschlagen. Jetzt schlägt es am Flugplatz in Reichelsheim.

Reichelsheim ist keine Großstadt wie Münster, dafür befindet sich die Geschäftsstelle direkt an einem Flugplatz, dessen Geschichte bis 1934 zurückreicht. **Andrea Schapöhler**, Berufspilotin und Mitarbeiterin von Heli-Flight hat die **Leitung der neuen Geschäftsstelle** übernommen. Der Dank gilt auch Klaus Gehrman, Gründer (1979) und Eigentümer von Heli-Flight, dem die VDP dieses exponierte Plätzchen als neue Geschäftsstelle verdankt.

Neben der Präsidentin der VDP, Heike Käferle, sowie vielen VDP-Mitgliedern nahmen u.a. auch Michael Rottland, Vizepräsident des Deutschen Aero Clubs sowie Clemens Bollinger, Beirat der AOPA, an der Einweihungsfeier am Freitag, 11.02.2017, am Flughafen Reichelsheim, teil. Die Anreise erfolgte natürlich per Flugzeug, aber aufgrund der unterschiedlichen Großwetterlage über Deutschland, auch mit dem Auto.

Übrigens, war der Flugplatz Reichelsheim bereits 2010 Anflugziel für die Jahreshauptversammlung der VDP in Bad Nauheim, bereits hier professionell organisiert von der neuen Geschäftsstellenleiterin, Andrea Schapöhler.

Schön auch... Bei der Einweihung konnte die VDP auch unmittelbar eine neue Pilotin als Mitglied gewinnen!

Pilotinnen eine absolute Ausnahmeerscheinung – heute nach fast 50 Jahren hat sich in unserer Gesellschaft und auch in unserer Gesetzgebung viel verändert – insbesondere Dank der Aktivitäten in den 60er- und 70er Jahren. Die Anzahl Pilotinnen steigt – aber das sehr langsam – die 5%-Hürde im Durchschnitt über alle Pilotenlizenzen ist schwer zu knacken – beim Segelflug eher (8%) – bei den Hubschrauberlizenzen sind es dann gerade noch 2%.

Die VDP gibt den Pilotinnen die Möglichkeit, sich kennenzulernen, sich zu vernetzen, sich auszutauschen, in ihrem Selbstverständnis als Pilotin zu stärken, die Kontakte intensiv zu pflegen und vor allem die Freude am Fliegen gemeinsam zu genießen.

VDP ist deutschlandweit organisiert – hat aber darüber hinaus auch Mitglieder im europäischen Ausland www.FEWP.info und auch in Übersee.

Um die Mitglieder optimal betreuen zu können und der VDP auch ein regionales Gesicht zu geben, freut sich die VDP über ihre neue Geschäftsstelle in Reichelsheim.

Hier die **neue Anschrift** der
Geschäftsstelle VDP (Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.)
Andrea C. Schapöhler
Kurt-Schumacher-Strasse 3A, 61203 Reichelsheim
geschaeftsstelle@pilotinnen.de, www.pilotinnen.de (VDP)

Kurze Infobox zur VDP:

Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen wurde 1968 von Pionierinnen wie Hanna Reitsch und Elly Beinhorn gegründet. Damals waren

VDP Pressesprecherin:

Ruth Haliti – 0172-5308999

@: VdP.pilotin.haliti@gmail.com



Mitte (buntes Tuch) Präsidentin Heike Käferle, rechts von ihr Vizepräsidentin Angelika Sonnenschein, neben dieser (groß, blond, dunkler Anzug) neue Geschäftsstellenleiterin Andrea Schapöhler

Sonne, Strand und einsame Inseln: Eine Winterwoche VFR im Sunshine State und auf den Bahamas

Im Sichtflug auf Inseln zu fliegen, ist immer etwas Besonderes. Juist, Sylt, Helgoland, Bornholm, Elba, Sizilien, Ibiza, usw. Wir haben hier vor 2 Jahren einen Artikel über unsere ausgedehnten VFR Reisen durch Europa veröffentlicht. Wir wollten andere Piloten (m/w) ermutigen die bekannten Flugstrecken zu verlassen und unseren schönen Kontinent per Flugzeug im Sichtflug zu erkunden. Das Echo dazu war sehr gut. Letztes Jahr kam uns die Idee, die Flugsaison in den Winter zu verlängern. Auslöser waren Freunde, die ihren Lebensmittelpunkt nach Punta Gorda an der Golfküste in Florida verlegt haben. Wir wollten sie besuchen und gleichzeitig das gute Wetter und die günstigen Charterpreise nutzen um unsere fliegerischen Erfahrungen auszubauen. Wie auch im letzten Bericht wollen wir uns mehr auf die generelle Vorgehensweise konzentrieren und nicht so sehr auf spezielle Reisetipps. Gerne können Sie uns aber für konkrete Tipps ansprechen.

Florida bietet im Winter alles, was das Fliegerherz begehrt: tolles Wetter, aufregende Ziele und Charterpreise die den Transatlantikflug leicht zurückverdienen. Um die fliegerische Freiheit zu genießen brauchen wir lediglich eine US-Lizenz und einen vertrauenswürdigen Betrieb, der uns ein ebenso vertrauenswürdiges Flugzeug verchartert.

Die Lizenz ist einfach zu bekommen. Alle wichtigen Informationen gibt es z.B. hier: www.fliegen-usa.de. Man muss sich bei der FAA registrieren und einen sog. Letter of Verification beantragen. Das dauert ein paar Wochen, bei Angabe einer Faxnummer geht es meist schneller. Mit dem Letter geht man zu einem lokalen FAA Büro oder zu einem Prüfer. Die wollen vor allem wissen, ob man



Foto: © Corinna Ruppel & Gisbert Schulze

Englisch sprechen kann. Hier reichen wirklich die grundlegenden Fähigkeiten für ein normales Gespräch. Im Zweifel würden wir zuvor ein Auffrischungstraining zu Hause empfehlen. Bei ausreichenden Kenntnissen bekommt man sofort eine vorläufige Lizenz mit der man fliegen kann. Tipp: Manche Charterbetriebe und Flugschulen sind auf ausländische oder deutschsprachige Kunden spezialisiert und können bei den Formalien helfen. Zur Zeit (Ende 2016/Anfang 2017) übermitteln die deutschen Behörden allerdings nicht mehr die Daten zum Medical. Das bedeutet, dass man vor Ort einen der vielen Fliegerärzte besuchen muss. Vorherige Online Anmeldung bei der FAA ist nötig, aber schnell gemacht. Die eigentliche Untersuchung ist unkompliziert und nach heutigem Stand reicht dieser einmalige Besuch bei einem US-Fliegerarzt. Die endgültige Lizenz wird dann ein paar Wochen später per Post nach Hause geschickt. Sie gilt unbefristet im Zusammenhang mit der gültigen EASA Lizenz.

Sind die Formalien erledigt kann der eigentliche Spaß beginnen. Charterbetriebe und Flugschulen gibt es viele in Florida. Wir haben uns auf Empfehlungen anderer Flieger verlassen. Die Charterpreise sind sehr unterschiedlich, allerdings ist das auch der Zustand der zur Verfügung stehenden Flugzeuge und die Qualität der Einweisung. Wir bevorzugen gute Flugzeuge und gute Fluglehrer. Im



Foto: © Corinna Ruppel & Gisbert Schulze

Anzeige



FUEL-FINGER – wissen, wieviel drin ist!

für Cessna 152, 172 u.a.

NEU: jetzt auch für PA 28-161

Info + Bestellung: www.fuel-finger.com

Zweifel lieber ein paar Dollar mehr bezahlen. Im Vergleich zu Europa wird man immer noch sehr viel preiswerter unterwegs sein. Konkrete Tipps geben wir gerne auf Anfrage. Wir haben in Venice eine Diamond DA40 mit Garmin 1000 gechartert. Ähnliches fliegen wir zu Hause, aber das ist eine Frage des Geschmacks.

Unsere Erfahrung mit US-Lufträumen und Prozeduren war schon etwas eingerostet, also haben wir beide ein paar Flüge mit Lehrer zu und von kontrollierten Plätzen gemacht. Zumeist wird das ein Charterbetrieb ohnehin verlangen, allein schon um sicherzustellen, dass man die fliegerischen Grundfertigkeiten beherrscht. Die meisten US-Flugplätze sind unkontrolliert, hier gibt es noch nicht mal eine Info Frequenz. Man setzt einfach Blindmeldungen ab über den eigenen Standort und die eigenen Absichten. Im Zweifel stimmt man sich unter Piloten ab. Das ist einfach und wie gerne hätten wir das auch bei uns.

Bei kontrollierten Plätzen geht es anders zu. Hier sind gute Englischkenntnisse unerlässlich. Und damit meinen wir US-Englisch und schnell muss es auch sein. Obwohl wir beide in USA gelebt und gearbeitet haben, ist der Sprechfunk für uns immer wieder eine Herausforderung. Da hilft nur eins: stoische Ruhe und solange nachfragen bis man es wirklich verstanden hat. Das kann schon mal dazu führen, dass die Controller unfreundlich werden. Die Leute sind wirklich sehr beschäftigt und nicht auf Fremdsprachler vorbereitet. Wer das nicht mag, kann immer noch fast überall in den USA fliegen, allerdings nicht wirklich international. Für Flüge ins Ausland, z.B. die Bahamas wird man immer mit kontrollierten Plätzen und Controllern im internationalen Luftraum zu tun haben.

Zur Flugvorbereitung: Wir benutzen in USA unser iPad und Fore-Flight. Diese App gibt es für kleines Geld für 4 Wochen und macht alles was man braucht: Streckenplanung, Notams, Wetter, Flugplan aufgeben etc. Es empfiehlt sich, die Bedienung vorab zu üben. Zusätzlich kaufen wir noch die VFR Karten für das Fluggebiet, die kosten nicht viel. Flugwetterinformation und Flugplanaufgabe gibt es zentral unter der Telefonnummer der Flight Service Station: +1 800 992 7433. Und schon kann es losgehen. Innerhalb der USA sind VFR Flugpläne nicht vorgeschrieben. Wir geben sie für längere Strecken trotzdem auf. Weite Gebiete der USA sind nur wenig besiedelt und es ist ein gutes Gefühl zu wissen, dass jemand weiß wo man ist. Während des VFR Fluges melden wir uns gerne bei den Radar Controllern und bitten um Flight Following. Das ist nicht verpflichtend und vergleichbar mit unserem Fluginformationsdienst. Mit dem Unterschied, dass man die Frequenz mit den Airlinern teilt. Gute Sprachkenntnisse sind von Vorteil.

Richtig spannend wird es dann bei Flügen ins Ausland. Wir wollten auf die Bahamas – 700 Inseln, davon ca. 30 bewohnt. Das ist nicht weit von Florida, aber es ist im Ausland. Es gibt eine ADIZ, Flugplanpflicht, Pflicht zur Anmeldung beim Zoll usw. Das lässt sich alles vorab online erledigen. Alles Notwendige erfährt man bei der AOPA:

<https://www.aopa.org/go-fly/destinations/international-travel/bahamas>

Wir empfehlen, alle Formalien zwei oder drei Tage vorab zu klären. Alles geht online, aber manchmal hakt es halt ein wenig. Man braucht einen Pass, eApis, deCal., Flugplan usw. – mit etwas Geduld ist das kein Problem, vielleicht kann auch der Charterbetrieb helfen.



Foto: © Corinna Ruppel & Gishert Schulze

Sind alle Formalien erledigt, geht es endlich los. Man fliegt zuerst zu einem Flugplatz mit Zoll und Ausreise in Florida, landet dort, tankt und weiter geht es. Der Ausflug ist meist einfach. Mit angelegten Schwimmwesten meldet man sich irgendwann über dem Wasser bei Miami Center ab. Es gilt zu beachten, dass die meisten Flugplätze auf den Bahamas schon gegen 17:00 Ortszeit schließen, lange vor Sonnenuntergang. Das ist wichtig, da der erstmalige Einflug mit etwas Bürokratie verbunden ist.

Wegen unseres recht späten Abfluges aus Fort Lauderdale Executive war klar, dass wir es nicht mehr bis zum ursprünglichen Ziel Gouvernor's Harbour auf Eleuthera schaffen werden. Also haben wir kurzfristig umgeplant und sind nach Berry Island geflogen. Hier unser einziger Geheimtipp: Eine einsame Insel, EIN Flugplatz, EIN Hotel mit vier Zimmern. <http://www.carriearl.com>. Beim nächsten Mal würden wir allerdings vorher anrufen. Wir hatten Glück, ein Zimmer war noch frei. Die Preise waren allerdings bemerkenswert. Dafür war der Ort wirklich einmalig. Direkt am einsamen Strand, 20 Minuten zu Fuß vom Flugplatz, tolles Restaurant, erlesene Bar und britische Wirtsleute mit britischem Humor.

Danach ging es weiter über Eleuthera (Sprit gab es nur auf dem nördlichen Flugplatz) nach Cat Island. Alle Flugplätze sind unkontrolliert. Es lohnt sich vorab telefonisch zu überprüfen, ob es Sprit gibt. Die Veröffentlichungen im Jeppesen oder in Foreflight sind nicht zuverlässig. Auf Cat Island gibt es ein paar kleinere Hotels, auch hier lohnt es sich vorher anzurufen oder auf booking.com oder ähnlichen Portalen zu reservieren. Einen Mietwagen konnten wir organisieren. Es gibt dort 3 Flugplätze und jede Menge einsame Traumstrände. Korallen mit bunten Fischen kann man mit einfacher

Schnorchelausrüstung erkunden. Überall wo wir waren, waren wir die einzigen Gäste.

Weiter ging es zurück über North Eleuthera (zum Tanken) nach Freeport, Grand Bahama. Das ist neben Nassau der zweitnennenswerte Ort auf den Bahamas. Wer es einsam mag, meidet beide Städte. Wer es belebt mag, wird die vielen Besucher von den Kreuzfahrtschiffen zu schätzen wissen. Hotels gibt es jeweils genug.

Den Rückflug haben wir über West Palm Beach geplant. Fort Lauderdale Executive war an dem Wochenende geschlossen. Der Einflug in die ADIZ ist unkompliziert, man sollte sich ungefähr an die Zeiten im Flugplan halten. Der Anflug auf den Platz war anspruchsvoll. Der Controller war sehr beschäftigt aber auch sehr professionell. Wir waren die einzigen mit einer Einmot, er hat uns sehr elegant zwischen all den Jets hereingelotst. Einreise und Zoll brauchen Zeit und man hat hier viel Respekt vor dem Drogenschmuggel aus der Karibik. Der Weiterflug nach Venice über die Florida Halbinsel ist entspannt.

Fazit: Fliegen in Florida ist eine Freude. Sprachkenntnisse sind wirklich nötig und Aufgabenteilung im Cockpit ist sehr hilfreich. Die Bahamas sind eine Reise wert, wenn die lokalen Preise nicht abschrecken. Der Formalkram ist etwas lästig, aber den Spaß wert. Wir sind beide Piloten und das macht diese Art zu Reisen sehr angenehm, wenn man sich darauf einlässt. Und: auf eine Insel im Sichtflug zu fliegen ist einfach ein Traum. Happy (Island) Landings!

Corinna Ruppel und Gisbert Schulze



Foto: © Corinna Ruppel & Gisbert Schulze

News



Aktuelle Anliegen zu Informationen für Piloten in Österreich

Performance-Based Navigation

Stufenweise Einschränkung der konventionellen Instrumentenflugberechtigung

Durch EU-Verordnung wird bis 25.08.2020 ein Nachweis über PBN-Rechte erforderlich, um die Instrumentenflugberechtigung weiter ausüben zu dürfen. Bis 24.08.2018 dürfen Piloten mit gültiger Instrumentenflugberechtigung ihre Rechte uneingeschränkt ausüben. Danach dürfen sie, sofern sie nicht über PBN-Rechte verfügen, nur mehr solche Strecken fliegen und Anflüge durchführen, die auf konventioneller Flugnavigation basieren. Ab 25.08.2020 schließlich darf ein Instrumentenflug nur mehr unter Nachweis von PBN-Rechten durchgeführt werden. Piloten, welche bis 24.08.2018 zu einer Überprüfung für die Verlängerung, Erneuerung bzw. für den Erwerb einer Instrumentenflugberechtigung antreten und bereits mit PBN-Verfahren vertraut sind können bereits jetzt über den PBN-Betrieb erforderlichen Übungen/Manöver bei der Überprüfung mit einbeziehen, um zukünftig PBN-Rechte zu erlangen. Der Erwerb des PBN-Vermerks erfolgt nur einmalig und wird nicht gesondert verlängert. Nachdem in Österreich seit Dezember 2014 oberhalb von Flugfläche 95 flächendeckend nur mehr ATS-Strecken, welche PBN-Ausrüstung erfordern, zur Verfügung stehen wird die erforderliche Vertrautheit mit PBN-Verfahren von der Behörde immer dann angenommen, wenn vom Kandidaten nach diesem Zeitpunkt ein Überlandflug nach Instrumentenflugregeln zu einem Flugplatz oder Flughafen durchgeführt wurde, welcher über PBN-Anflugver-

fahren verfügt. Nach erfolgreich absolvierter Überprüfung ist vom Prüfer der positive Nachweis der PBN-Kenntnisse durch den Kandidaten in dessen Flugbuch zu vermerken und vom Prüfer zu unterfertigen. Ab 25.08.2018 ist dieser Vermerk nach Aufforderung den Organen der Behörde vorzuzeigen.

Die **Gästeflugverordnung** für Hänge- und Paragleiter und künftig auch Ultralight ab 1. März 2017 in Österreich in Kraft

Ultraleichtluftfahrzeuge aus der Bundesrepublik Deutschland, Kroatien, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn dürfen ohne Anerkennung der ausländischen Erlaubnis in Österreich betrieben werden und somit auch ohne einer Anerkennung der ausländischen Erlaubnis gemäß § 40 Luftfahrtgesetz in Österreich fliegen. Fallschirme aus Australien, Belgien, Bosnien Herzegowina, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Mazedonien, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Südafrika, Tschechische Republik, Ungarn und Großbritannien dürfen ebenfalls ohne Anerkennung betrieben werden. Hänge- und Paragleiter mit einer ausländischen Berechtigung aus Australien, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, Litauen, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn und Großbritannien dürfen ebenfalls ohne Anerkennung in Österreich betrieben werden.

AOPA Austria bei der AERO 2017

Die AOPA Austria freut sich von **5. – 8. April 2017** interessierte Piloten, Flugzeughalter und Flugbegeisterte auf der AERO in Friedrichshafen begrüßen zu dürfen. Ihr findet uns in **Halle A5 Stand Nummer 201**. Wir werden wieder gemeinsam mit den Kollegen der IAOPA, AOPA Germany und AOPA Switzerland an einem Stand stehen.

Es werden wieder einige Mitglieder des Vorstandes bei der Messe anwesend sein, welche euch gerne Fragen in den unterschiedlichsten Bereichen der Luftfahrt beantworten werden.

AERO Safety Aktion!

Für alle Mitglieder, die bei der AERO an unserem Stand vorbeikommen und einen Einziehungsauftrag anfordern, gibt es eine **AOPA Warnweste** und eine brandneue **Open Flight Maps** Karte gratis.

Wir freuen uns auf einen Besuch und viele interessante Gespräche.



Foto: © Heinz Distak



IAOPA News

Registration Now Open for 2018 IAOPA World Assembly

AOPA New Zealand started life as the Kittyhawk Flying Club in 1969, adopted the AOPA banner in 1978 before joining IAOPA in 1985. It has an active membership totaling just over 1,000 members and not only organizes regular fly-ins that can attract 100 planes, but also plays an active and leading role in advocating for the pilot's rights with our Government regulator.

New Zealand is a country with a proud history of flight and has played its part in aviation activities throughout the world in both the civil and military arenas. We are a country with a population of just 4.5 million but have an aircraft register with over 4,700 aircraft including 870 helicopters. That is one aircraft for every 965 people. We have a strong vintage aircraft collection based at several museums and an approved aircraft restoration and manufacturing company whose primary aim is to build WW1 aircraft, engines and propellers to the same exacting standards they were originally made to over 90 years ago. Warbirds over Wanaka is a world-renowned air show set in the most spectacular scenery you could imagine. We are delighted to be hosting the 2018, 29th International AOPA Assembly in our world renowned resort of Queenstown. This most scenic of destination resorts has a reputation for providing the best recreational facilities in the world where everything from bungee jumping to white water rafting or just relaxing is at your fingertips. Omarama, one of the world's best gliding areas, is a short one-hour drive from Queenstown and is a place where the excellent soaring has set many records. Fiordland National Park is the largest of the 14 national parks in New Zealand, with an area of 12,500 km² protected heritage landscape housing Milford Sound and many other renowned scenic places which are all within one hours flying of Queenstown.

AOPA New Zealand has put together a great program and by choosing Queenstown as the

venue, we will be locating you right where all the activities are. Starting on 25th March 2018 and finishing on 29th March 2018, the 29th World Assembly coincides with the start of the "Warbirds over Wanaka" air show. We have organized a follow-on event for the two-day air show.

On behalf of our AOPA New Zealand organizing committee I invite you to join us in New Zealand for the 29th IAOPA World Assembly and enjoy our hospitality in stunning surroundings while working to achieve some more milestones for our general aviation community. For more information and to register go to www.iaopa2018.com.

Ian Andrews

President, AOPA New Zealand

IAOPA Joins in Calling for Better GA Data in Europe

In 2008, the EU Parliament called upon the Commission to address the lack of basic statistics available to analyze Europe's diverse general aviation (GA) fleet – a prerequisite for effective regulation, and ultimately better safety. Years later, the issue remains unresolved. The Parliament has restated the need to address this in its 2015 position on the implementation of White Paper on Transport. IAOPA joins other associations calling for this issue to be urgently addressed in the EASA Basic Regulation update, currently being debated by the Parliament (Marinescu Report) and the Council.

The Status Quo is not acceptable

A key aspect of appropriate safety regulation is knowing what actually needs to be regulated. Currently there is almost no data available to understand GA activity across Europe. National Aviation Authorities already collect basic information on aircraft, pilots, etc. but many do not publish it, do not analyze it, or do not archive it. Many Member States are reluctant to pool existing statistics – despite the value for safety

and the negligible cost impact. Voluntary attempts to share this data with Eurostat, ECAC, etc. have proven unsuccessful over many years. Without data, how can authorities effectively regulate this sector? This is completely at odds with the Commission's priority of 'Better Regulation'.

Why do we need better data?

Better regulation can only be achieved by knowing what to regulate. Currently, we do not have a good idea of GA activity, so we cannot measure the impact of the regulation. Furthermore, a good data picture aids safety analysis; 1 fatality for every 100,000 hours flown is doubly safe as 1 fatality for every 50,000 hours flown.

What is needed?

Only aggregate data (i.e. no individual information) need be shared:

- Number of aircraft, categorized by type
- Number of registered pilots, in logical categories
- Hours flown, by model of aircraft where possible (depending on each Member State)

This existing data, sent to a repository by national authorities' statistical departments once a year would already be enough to begin to improve safety.

How can we achieve this?

- The update of EASA's Basic Regulation 216/2008 provides the best means to address this through the proposed Repository of EU-wide safety Information (Art. 63).
- Parliament's position supporting a specific reference in the proposal (Art. 63.1.ma) is essential to guide the future detailed implementing rules.
- The GA Community, having suffered from over-regulation for many years, would supplement this data with an annual EU-wide survey. However, no new reporting mandates for the community would be appropriate.

For more information, read the report online.

Termine 2017

April

05. – 08.04.2017

25. AERO Messe
in Friedrichshafen
Info: www.aero-expo.de

22.04.2017

Garmin GTN 650/750 Seminar
in Hannover
Info: www.avionicsacademy.de

25. – 28.04.2017

AOPA Flugsicherheitstraining
in Fritzlär (ETHF)
Info: www.aopa.de

Mai

12. – 13.05.2017

AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfléth
Info: www.aopa.de

20.05.2017

Garmin GTN 650/750 Seminar
in Hannover
Info: www.avionicsacademy.de

25. – 28.05.2017

AOPA Flugsicherheitstraining
in Leer (EDWF)
Schwerpunkt: Seeflug
Info: www.aopa.de

Juni

01. – 04.06.2017

AOPA Fly-Out
nach Mali Losinj (LDLO)
Info: www.aopa.de

24.06.2017

Garmin GTN 650/750 Seminar
in Hannover
Info: www.avionicsacademy.de

Juli

07. – 09.07.2017

4. Internationales CESSNA Treffen
in Jena-Schöngleina (EDBJ)
Info: www.edbj.de

14. – 16.07.2017

1. GyroJENA FlyIn
in Jena-Schöngleina (EDBJ)
Info: www.edbj.de

August

06. – 13.08.2017

AOPA Flugsicherheitstraining
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

September

02. – 03.09.2017

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

09.09.2017

Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP)
Info: www.pilotinnen.net

23.09.2017

AOPA Jahreshauptversammlung
in Egelsbach
Info: www.aopa.de

30.09. – 03.10.2017

AOPA Flugsicherheitstraining
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

20. – 21.10.2017

AOPA Sea Survival Lehrgang
in Elsfléth
Info: www.aopa.de

November

01. – 02.11.2017

AOPA Seminar Menschliches
Leistungsvermögen – HPL
in Königsbrück
Info: www.aopa.de



Foto: Fotolia.com - a_kom - Fotolia.com

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2017 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen, MAXX6:**

Samstag, **06.05.2017**, um 10:00 Uhr

Samstag, **09.09.2017**, um 10:00 Uhr

Samstag, **11.11.2017**, 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

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 2017
<http://mediadaten.aopa.de>
IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48
BIC: HELADEF1SLS

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel		Vorname		Nachname	
Straße					
PLZ			Ort		
Land					
Geburtsdatum			Geburtsort		
Beruf			Geworben von		

Kontakt Daten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ LAPL ☐ PPL ☐ CPL ☐ ATPL ☐ UL ☐ SPL

Lizenznummer seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 05 – 08, 2017

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS