



**AOPA** GERMANY

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

# LETTER

Ausgabe 05/2017 | Oktober – November 2017 | Heftpreis 2,80 €

AOPA-Germany, Flugplatz, Haus 10, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

**5/2017**

Oktober/November

## AOPA Safety Letter: Europäische Regelungen zum FLUGBETRIEB



**REISEBERICHT: KRETA – SCHÖNHAGEN**

### AOPA-intern:

11. Tag der AOPA Vereine  
Eine neue Heimat für die  
General Aviation

### Fliegerisch fit!

„Avgas und MoGas 20% günstiger, oder:  
Das Geheimnis des roten Knopfs“  
am 4.11.2017 in EDFE

AOPA-Nordatlantik-Seminar  
am 18.11.2017 in EDFE

### Besser informiert:

EUROCONTROL fasst zusammen:  
Wie viele Funkgeräte für wen?

Referendum zu Berlin Tegel:  
Klare Mehrheit stimmt für eine  
Offenhaltung von TXL



# THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 18 - 21, 2018

[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

**aerokurier**

**FLUGREVUE**

**EGNOS**



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



Dr. Michael Erb  
Geschäftsführer AOPA-Germany

## Itzehoe, der gallische Dorfflugplatz im hohen Norden

Hand auf's Herz, wer kennt den Flughafen Itzehoe mit dem Namen „Hungrier Wolf“ aus eigener Erfahrung? Von den Piloten in Süddeutschland sicherlich nicht sehr viele. Aber dort tut sich gerade etwas, was von großer Bedeutung für viele kleine Flugplätze in Deutschland werden kann. Denn dort möchte der Flugplatzbetreiber möglichst zügig ein IFR-Anflugverfahren installieren, um eine größere Wetterunabhängigkeit und vor allem auch mehr Sicherheit für seinen Flugbetrieb zu erreichen. In den USA würde die Luftfahrtbehörde FAA sagen: „Great idea, it's not complicated at a small airfield, just give us a couple of weeks.“ Deshalb gibt es in den USA mit aktuell 3857 LPVs an 1881 Flugplätzen schon dreimal mehr dieser Verfahren als klassische ILS-Anflüge. In Deutschland ist das noch grundlegend anders. Wer sich einmal mit der Thematik befasst hat, der weiß, dass von dem Antrag auf Erstellung eines IFR-Verfahrens an einem Flugplatz bis zu seiner Inbetriebnahme leicht 10 Jahre vergehen können. Solch ein Verfahren ist ein einziges Spießrutenlaufen.

Bislang ist die große juristische Hürde bei solchen Vorhaben der § 6 des Luftverkehrsgesetzes, nach dem jede wesentliche Änderung oder Erweiterung des Flugplatzbetriebs höchst aufwändig und mit teuren Gutachten analysiert und genehmigt werden

muss. In der bisher gängigen Praxis wurde bei den Verfahren nicht wesentlich zwischen einem Großflughafen und einem kleinen Landeplatz unterschieden. Man muss mittlerweile sagen: Bis jetzt wurde nicht unterschieden. Denn die Luftfahrtbehörde in Schleswig-Holstein will die Verfahren an kleinen Flugplätzen wie Itzehoe deutlich verschlanken und beschleunigen. Man argumentiert in Kiel, dass es sich nicht zwingend um eine wesentliche Änderung oder Erweiterung handelt, wenn ein IFR-Verfahren installiert wird, ja dass die Umwelt durch IFR-Verfahren im konstanten Sinkflug ohne den Einflug über eine Platzrunde sogar entlastet wird. Deshalb hat die Landesluftfahrtbehörde dem Flugplatz Itzehoe nach einer relativ zügigen Prüfung der Kriterien die Genehmigung zur Durchführung von IFR-Anflügen erteilt. Jetzt fehlt „nur noch“ die Planung und Veröffentlichung eines IFR-Anflugverfahrens. Dieses Verfahren soll zur Beschleunigung des Vorgangs ein qualifiziertes Planungsbüro entwickeln, was in Deutschland ebenfalls eine Neuheit darstellt, denn die Erstellung der Verfahren ist bislang ein Monopol der DFS, die infolge des stetigen Änderungsbedarfs bei den vielen An- und Abflugverfahren in Deutschland völlig überlastet ist und deshalb gar keine andere Wahl hat, als die ständig eingehenden

Anträge auf die sprichwörtliche lange Bank zu schieben. Auch wenn sich DFS und BAF die Nutzung von außenstehendem Sachverstand deshalb durchaus vorstellen können, so bedeutet das noch nicht, dass damit die Verzögerungsproblematik tatsächlich fühlbar entspannt werden würde. In dem komplexen Verfahren und der Einbindung mehrerer Behörden spielt die Verfahrensfestlegung, das heißt die eigentliche Fachfrage, nämlich nur eine geradezu untergeordnete Rolle für den Zeitverbrauch. Bei Itzehoe kann ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung getan werden.

Dass sich hier Widerstand regt, ist nicht weiter überraschend. Bei einigen Behörden sind Empörung und Verunsicherung groß. Wir hören Fragen wie: Muss das wirklich sein, dass man in der Allgemeinen Luftfahrt IFR fliegt? Natürlich, weil man sein Auto, den Bus, den Zug und sein Fahrrad ja auch nutzen will, wenn die Wolken tief hängen und es regnet.

Hoffentlich macht das Modell von Itzehoe deutschlandweit Schule. Wir wünschen auf jeden Fall einen guten und schnellen Erfolg im weiteren Verfahren!

## AOPA-Intern

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Wir danken ...                                                                                                                  | 5  |
| Rückblick auf das 39. AOPA Flugsicherheitstraining in Eggenfelden                                                               | 6  |
| Neue AOPA Mitgliedsausweise zum Jahreswechsel                                                                                   | 6  |
| AOPA Mitglieder erhalten 20% Rabatt bei app2Drive                                                                               | 6  |
| 11. Tag der AOPA-Vereine am 11. November 2017                                                                                   | 7  |
| Eine neue Heimat für die General Aviation –<br>AOPA-Germany Jahreshauptversammlung 2017 erstmals in der eigenen Geschäftsstelle | 8  |
| Mitglieder werben Mitglieder                                                                                                    | 25 |

## Stärker vertreten!

|                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 8,33 kHz Funkgeräte – Fristverlängerungen kommen in weiten Teilen Europas,<br>aber wohl nicht in Deutschland | 10 |
| Bericht vom 137. Regional Meeting der IAOPA Europa in Madrid                                                 | 11 |

## Fliegerisch fit!

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Europäische Regelungen zum FLUGBETRIEB</i>                                        | 15 |
| AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR                                | 23 |
| AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ (Human Performance & Limitations, HPL) | 23 |
| AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“   | 24 |
| AOPA-Nordatlantik-Seminar                                                            | 24 |
| AOPA-Sprechfunkrefresher AZF                                                         | 25 |
| Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen                                             | 26 |

## Besser informiert!

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| Referendum zu Berlin Tegel: Klare Mehrheit stimmt für eine Offenhaltung von TXL | 27 |
| EUROCONTROL fasst zusammen: Wie viele Funkgeräte für wen?                       | 27 |

## Reisebericht

|                     |    |
|---------------------|----|
| Kreta – Schönhausen | 28 |
|---------------------|----|

## Rubriken

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

Titelfoto: © Bernd Clemens

# Wir danken ...

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

## 40-jährige Mitgliedschaft

Rolf Janiak

## 30-jährige Mitgliedschaft

Arwed H. Exner

Reiner Sauter

Thomas Oberle

Prof. Dr. H.-Christian Brauweiler

Dr. Uwe J. Lebens

Franc Gerhardt

Thomas A. Struwe

## 25-jährige Mitgliedschaft

Bernhard Koehne

Axel Zuleeg

Carsten-Andreas Wiltchko

Dr. Klaus Wacker

Wilfried Trumpp

Dr. Britta Giesen

Friedrich Wurzer

Anton Heinrich Hetz

Anzeige



# Elevate your flying

## How do you fly?

VFR or IFR? Local or cross country? Low and slow or high and fast? However you enjoy your flying passion our mobile solutions are tailored to fit your specific needs.

Choose from Jeppesen apps for VFR and IFR flying, or integrate your Jeppesen charts with other leading apps like Garmin Pilot.

Visit [jeppesen.com/mobile5](http://jeppesen.com/mobile5) for more information.



## Rückblick auf das 39. AOPA Flugsicherheits-training in Eggenfelden

Das 39. Flugsicherheitstrainingscamp in Eggenfelden war auch in diesem Jahr wieder ein voller Erfolg.

Zunächst war das Wetter nicht sonderlich gut prognostiziert, was sich aber dann von der freundlichen Seite gezeigt hat. Bis einschließlich Donnerstag konnten alle geplanten Programme durchgeführt werden, der Freitag war dann ein ausgesprochener Theorietag.

Die theoretischen Vorträge wurden von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen. Die Referenten haben sich alle Mühe ge-

geben und sind voll auf alle Fragen und Probleme eingegangen und haben diese zufriedenstellend beantwortet.

Harmonisch war der Abschlussabend am Freitag, wo auch der erste Bürgermeister der Stadt Eggenfelden mit anwesend war. Am Samstag und Sonntag sind alle Teilnehmer wieder gut auf ihren Heimatplätzen gelandet und viele von ihnen freuen sich schon auf das im nächsten Jahr stattfindende 40. Flugsicherheitstrainingscamp mit vielen Überraschungen.

*Otto Stein, Ausbildungsleiter*



Foto: © Annette Niessing



Foto: © Annette Niessing

## Neue AOPA Mitgliedsausweise zum Jahreswechsel

Die im Mitgliedsbeitrag enthaltene AOPA AIR-CREW Card hat ein neues Design und wird mit der Jahresrechnung am 2. Januar 2018 per Post verschickt. Die bisherige „Bastelarbeit“ mit dem Ausweis entfällt. Jedes aktive Mitglied erhält einen fertigen Ausweis im Scheckkartenformat mit Signaturstreifen und Langloch – zum Befestigen an einem Clip oder Schlüsselband. Wer die Ausweisvariante mit Foto und Gültigkeit von bis zu fünf Jahren bevorzugt, kann diese selbstverständlich nach wie vor zum Betrag von EUR 20,- bei uns bestellen.



## AOPA Mitglieder erhalten 20% Rabatt bei app2Drive

app2drive bietet ein rundum Carsharing Konzept in Kooperation mit Städten und Gemeinden sowie Partnern und vielen Flugplätzen. Mitglieder erhalten die Mietwagen ab sofort zum Sondertarif. Der Sondertarif gilt für alle Fahrzeuggruppen und ermöglicht den

Zugang zum Studententarif. Somit können AOPA Mitglieder 20% billiger fahren als Basiskunden für 4,99 € im Monat. Dieser Tarif rechnet sich für den Endkunden ab einer Nutzung alle 1-2 Monate. Mehr Infos dazu finden Sie im Mitgliederbereich auf [www.aopa.de](http://www.aopa.de).

# 11. Tag der AOPA-Vereine am 11. November 2017



Einmal im Jahr treffen sich die Mitgliedsvereine der AOPA-Germany zum „Tag der AOPA Vereine“. Es werden Themen der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert, die speziell für Vereine interessant und relevant sind. Zum 11. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

**Wo:** AOPA-Geschäftsstelle, Flugplatz Egelsbach

**Wann:** Samstag, den 11.11.2017

**Zeit:** 10:00 – 17:00 Uhr

Geplante Themen sind u. a.:

- Luftrecht, was passiert wenn Fehler gemacht wurden
- Verein und UL
- Neues von Garmin
- Jeppesen „Angebote für Vereine“
- Reserve „Jahresplanung“

Der genaue Tagesablauf sowie das endgültige Programm gehen allen Teilnehmern rechtzeitig nach Anmeldung zu.

## Ihr Verein ist AOPA-Mitglied und Sie haben Interesse an einer Teilnahme?

Dann melden Sie sich per E-Mail ([info@aopa.de](mailto:info@aopa.de)) mit Angabe der teilnehmenden Personen bis zum 29.10.2017 an. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

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](http://www.luftfahrt-sv.de)  
**E-mail:** [Info@luftfahrt-sv.de](mailto:Info@luftfahrt-sv.de)

**Phone:** +49 7154 21654  
**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](http://www.ajs-luftrecht.de)

**Internet:** [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)  
**e-mail:** [info@ajs-luftrecht.de](mailto:info@ajs-luftrecht.de)

**phone:** +49 6103 42081  
**fax:** +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



# Eine neue Heimat für die General Aviation

## AOPA-Germany Jahreshauptversammlung 2017 erstmals in der eigenen Geschäftsstelle

„Zweckmäßig und trotzdem vorzeigbar“, „Das war angesichts der alten Mietkosten aber auch mal höchste Zeit“, „Das Einzige, was in Egelsbach im Moment positiv nach oben weist.“

So lauteten Kommentare von Teilnehmern der Jahreshauptversammlung 2017, die am 23. September erstmals in der neu errichteten Geschäftsstelle der AOPA-Germany mitten auf dem Flugplatz Egelsbach stattfand.

„Und so praktisch“, war ein weiteres Urteil: In der Tat absolvierte das neue Gebäude, das am 31.03.2017 nach 5 Monaten Bauzeit planmäßig bezogen worden war, auf Anhieb einen erfolgreichen „Erstflug“, um das in der Luftfahrt unpassende

Wort von der Feuertaupe zu vermeiden. Der einladende Versammlungsraum im Erdgeschoß, von vornherein mit einer robusten Einbauküche samt Geschirr zur Bewirtung von Seminar- und Konferenzteilnehmern ausgerüstet, wurde sehr gut angenommen. Bei belegten Brötchen und Kaffee und Cola hatten die Besucher ausreichend Zeit, sich auf die um 14.00 Uhr beginnende eigentliche Mitgliederversammlung einzustimmen. Kommunikation pur, allgemeiner Eindruck: Fliegerei lebt eben nicht nur vom Fliegen selbst.

Das sehen offenbar auch die in Egelsbach stationierten Vereine so, von denen einige bereits nach „Gastlösungen“ im neuen AOPA-Domizil für Veranstaltungen aller Art angefragt haben. Einhelliger Tenor: Eine neue Heimat für die General Aviation, mitten im Geschehen auf dem Flugplatz Egelsbach, der trotz aller momentanen Widrigkeiten nach wie vor ein wichtiges Zentrum der Fliegerei in Deutschland ist und bleibt.

AOPA-Germany Präsident Prof. Elmar Giemulla, angereist aus Berlin, machte in seinen einleitenden Bemerkungen aus seiner tiefen Zufriedenheit auch gar kein Hehl.

Er stellte den ausdrücklichen Dank des Vorstands an sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäftsstelle an den Anfang seiner Ausführungen und würdigte ausführlich deren persönlichen Einsatz im Zusammenhang mit dem Neubau der Geschäftsstelle. Besonderer Dank bereits an dieser Stelle gelte Geschäftsführer Dr. Michael Erb, dem es gelungen sei, das Projekt on top der normalen Geschäftsführertätigkeit als Bauherr zeit- und regelgerecht zu realisieren. Giemulla vergaß nicht darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben aus Ersparnissen infolge einer erfolgreichen Projektarbeit, und nicht etwa durch die laufenden Gebühren der Mitglieder finanziert worden sei. Das Protokoll ver-



Foto: © AOPA-Germany

merkt an dieser Stelle, wie kaum anders zu erwarten: Spontaner Applaus.

Dann übergibt er das Wort an Geschäftsführer Michael Erb, verweist zuvor jedoch auch noch auf die unbefriedigende Lage bei dem „Dauerbrenner“ ZÜP. Im Vorgriff auf die inzwischen laufenden Gespräche zur Bildung einer Jamaika-Koalition in Berlin stehe besonders die FDP den rechtsstaatlichen Argumenten der AOPA nach wie vor sehr aufgeschlossen gegenüber. Man werde das unsägliche Thema AOPA-seitig jedenfalls zeitnah erneut aufgreifen.

Michael Erb beleuchtet dann gewohnt routiniert die Road Map der EASA für die General Aviation und unterstreicht, dass die europäische Luftverkehrsgesetzgebung längst der Schwerpunkt der AOPA-Arbeit bilde. Erb verweist insbesondere auf die neuen Regelungen zur vereinfachten Erlangung von Instrumentenflugberechtigungen (Enroute und Competency based), auf die für April 2018 vorgesehenen Erleichterungen für Flugschulen als „Declared Training Organisations“, auf Straffungen beim LAPL und in der Wartung beim Part M light (bis 2730 kg MTOW). Weitere zeitnahe Überarbeitungen verzögern sich derzeit dadurch, dass die EU-Kommission nur maximal 7 Vorschriften pro Jahr gleichzeitig zur Überprüfung annehme. Die Declared TO-Regeln sollen allerdings nicht für IFR und Multi Engine-Ausbildungen gelten.

Die Gründe sind nicht nachvollziehbar, aber nicht funktioniert hat ein EU-weiter Antrag u.a. von 19 AOPAs auf öffentliche Förderung beim Erwerb von neuen 8,33-Funkgeräten. Nun gelte der Kampf einer Verlängerung der Einrüstfrist VFR bis Ende 2017 auf Ende 2018. Die Erfolgsaussichten dafür seien in Deutschland allerdings diffus, das BMVI lehne eine Verlängerung bisher ab. In

Tschechien und den Niederlanden sei jetzt schon mancherorts für bestimmte Lufträume 8,33 kHz notwendig, in Finnland will man hingegen 8,33 erst in 10 Jahren einführen.

ADS-B, wird das der nächste Kostenfaktor für uns Flieger? Die in der Großluftfahrt weiter voranschreitende Ersetzung der klassischen Radarortung durch GPS-basierte Aussendung von Positionsdaten an die Flugsicherung und andere Verkehrsteilnehmer macht laut Aussage von Michael Erb aufgrund des hohen Kostenrisikos, der Frequenzüberlastung und des überschaubaren Nutzens für die GA derzeit jedenfalls wenig Sinn, zumindest wenn ausschließlich der veraltete Mode S-Standard in Betracht gezogen wird. Dies sehe offenbar auch die EASA inzwischen so, die entsprechende Forderungen vorübergehend eingestellt habe, um neue technische Alternativen zu prüfen. Es bleibe allerdings dabei, dass Flugzeuge über 5,7 MTOW bereits heute ADS-B in and out equipped sein müssen.

Windräder, ein Thema, das wie die Windräder selbst immer größer wird. Hierzu referierte AOPA-Vizepräsident Dr. Klaus-Jürgen Schwahn. Die weitere Zunahme von Windrädern im Nahbereich von Flugplätzen bedrohe in vielen Fällen den sicheren Flugbetrieb. Hierzu war eine Studie von Prof. Janser (Aachen) gemeinsam mit dem DAeC und AOPA (Vertreter Dr. Klaus-Jürgen Schwahn) erstellt worden. Obwohl die Spitzen der Rotoren längst in die Sicherheitsmindesthöhen hineinragen können, ist die Windlobby beim BMVI laut Schwahn bisher sehr erfolgreich. Eine Umfrage unter den politischen Parteien habe ergeben, dass am differenziertesten die FDP das Problem erkannt habe und zu erkennen gegeben habe, die Interessen der Luftfahrt stärker zu gewichten. Die AOPA bleibt jedenfalls dran.

Vizepräsident und Ausbildungsleiter Thomas Neuland gibt daraufhin einen detaillierten Überblick über die umfangreichen Fortbildungsmaßnahmen der AOPA-Germany. Aus dem einen Camp von einst in Eggenfelden seien inzwischen 5 Trainingscamps im Jahr geworden, dazu Fluglehrerfortbildungen, Seminare, Refresher und Spezialveranstaltungen wie das Seeflugtraining.

Vizepräsident Jochen Hägele berichtete über erfolgreiche Bemühungen, die alten Kunstflugtrainingszeiten am Wochenende

de facto wieder einzuführen. Nach einer Einzelentscheidung des OVG Koblenz waren sie von der DFS deutlich beschnitten worden. Daraufhin war die AOPA zusammen mit anderen Verbänden auch medial aktiv geworden und hat einen gewissen Druck aufgebaut. Inzwischen sei festzustellen, dass es keine Beschwerden von Kunstflugschulen mehr zu geben scheine, weil die Genehmigungspraxis offenbar geändert worden sei.

Nach Meldungen über teilweise massive Bußgelder in OWI-Sachen (Luftraumverletzungen etc.) seitens des BAF wurde die AOPA ebenfalls aktiv: Sie bat die Mitglieder um Hereingabe möglicherweise zweifelhafter Bußgeldbescheide, worauf 40 Vorgänge eingereicht wurden.

Die AOPA-Germany wurde daraufhin beim BAF vorstellig und führte mit der Behördenleitung ein Gespräch. Seitdem sei zu erkennen, dass die Verhängung unverhältnismäßiger Bußgeldbescheide bei den Mitgliedern offenbar deutlich weniger beklagt werde.

Beiratsmitglied Clemens Bollinger referierte über die interne und externe Öffentlichkeitsarbeit der AOPA-Germany. So erfreue sich die Homepage der AOPA mit 740.000 Zugriffen in 2016 offensichtlich steigender Beliebtheit, gefolgt von 113.000 Zugriffen auf die Schwesterseite „Flieg doch mal“. Hier könne man von einer Verdoppelung innerhalb von nur 3 Jahren sprechen. Bei Facebook wurden 4250 Zugriffe registriert. Der AOPA-Letter sei längst ein anerkanntes Medium in der Fachzeitschriftenszene. Der integrierte Safety Letter von Autor Jochen Mies erfreue sich nach wie vor großer Beliebtheit.

Genauso wichtig wie die Medien seien jedoch auch persönliche Auftritte von Vorständen bei Fly Ins und ähnlichen Veranstaltungen landesweit. Hier sei eine weitere Verstärkung der Aktivitäten geplant.

Schatzmeister Hans-Peter Walluf präsentierte sodann den Rechnungsbericht, wie er im Detail bereits zuvor im AOPA-Letter veröffentlicht worden war.

Danach gab es im vergangenen Jahr ein positives Jahresergebnis von 22.400 €, bei einem Anstieg der Mitgliederzahl um 110.

Die AOPA-Finanzgrundsätze wurden demnach erneut umgesetzt:

mit einem positiven Ergebnis, mit eingehaltenen Budgets, strenger Kostenkontrolle, aber eben auch mit Investitionen, wo sie sinnvoll und notwendig seien. Die Finanzierung des Neubaus ist aus Rücklagen ohne Aufnahme von Fremdkapital gelungen. Auch für 2017 sei wieder mit stabilen Einnahmen und Ausgaben im operativen Betrieb und damit wieder mit einem ausgeglichenen Ergebnis zu rechnen.

Mit der einstimmig erfolgten Entlastung des Vorstands und dem Dank des Präsidenten an die Teilnehmer ging die JHV 2017 dann nach gut 2 Stunden zu Ende – und machte weiteren Gesprächen in den neuen, eigenen Räumen in Egelsbach wieder Platz.

*Clemens Bollinger*



Foto: © AOPA-Germany

# 8,33 kHz Funkgeräte – Fristverlängerungen kommen in weiten Teilen Europas, aber wohl nicht in Deutschland

Der DULV und die AOPA-Germany haben in einem gemeinsamen Schreiben an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) dargelegt, dass es zeitliche Verzögerungen bei der Umrüstung auf die Funkgeräte mit dem neuen 8,33 kHz Kanalabstand gibt, und dass im Falle des Festhaltens an dem Umrüstungsdatum 31. Dezember 2017 mehrere tausend Luftfahrzeuge und Luftsportgeräte ab diesem Datum bis zur Umrüstung nicht geflogen werden können. Deshalb haben wir angesichts einer nicht bestehenden Frequenzknappheit um eine Fristverlängerung gebeten, wie sie nach Auskunft der Eurocontrol auch in vielen anderen europäischen Staaten gewährt wird.

Die Fristverlängerungen betragen am Rande Europas wie in Finnland bis zu 10 Jahre, die zentraleuropäischen Staaten Frankreich, Großbritannien und die Niederlande wollen jedoch eine Fristverlängerung nicht gewähren und offenbar auch am Stichtag 31. Dezember 2017 festhalten.

Das Bundesverkehrsministerium hat uns mit Schreiben vom 6. September 2017 auf unsere Anfrage vom 29. Mai 2017 geantwortet und erklärt, dass der Zeitraum zwischen dem Datum der Veröffentlichung der zu Grunde liegenden Verordnung EU 1079/2012 und dem Stichtag der Umrüstung fünf Jahre beträgt, und dass in diesem Zeitraum alle betroffenen Personen Gelegenheit hatten, sich auf die Umstellung einzustellen.

Eine Verlängerung der Frist hält man im zuständigen Referat des BMVI auch formell nicht mehr für möglich, da die Fristen für die Anmeldung einer Abweichung bei der EU-Kommission verstrichen sind. Eine Veränderung der Einführungsfristen wäre nur durch eine Änderung der Verordnung möglich, diese müsste von der EU-Kommission initiiert werden. Deshalb bittet man uns um Verständnis, dass das BMVI keine weitere Verlängerung der Einführungsfristen bei der Kommission anregen wird.

Inzwischen haben wir das BMVI darum gebeten seine Entscheidung noch einmal zu überdenken.

Dabei haben wir argumentiert, dass der Hinweis auf die Anmeldefristen für entsprechende Mitteilungen über Abweichungen an die Kommission bis zum 1. Januar 2017 sicherlich richtig ist, allerdings hat die EU-Kommission zu einem Workshop zum Thema am 27. Oktober 2017 eingeladen, um mit Behörden und Branchenvertretern über die Probleme bei der finalen 8,33 Einführung zu diskutieren und um ggf. Korrekturen vorzunehmen. Deshalb gehen wir davon aus, dass eine Meldung einer Abweichung von Deutschland auch zu diesem Zeitpunkt durchaus noch angenommen werden könnte.

Der Stichtag 31. Dezember 2017 ist tatsächlich seit mehreren Jahren bekannt, allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass viele der nicht-kommerziellen Betreiber den doch recht hohen Finanzbedarf für die Umrüstungen auf neue Funkgeräte erst aus ihren Budgets freimachen müssen. Gerade bei Luftsportvereinen mit mehreren Luftfahrzeugen geht es hier um beträchtliche Summen, und hier muss zunächst über einige Jahre Geld angespart werden.

Ein weiterer Teil der Verzögerungen bei der Umrüstung ist wohl auch auf den Umstand zurückzuführen, dass die Luftfahrzeugbetreiber auf Fördermittel für die Umrüstungen von der europäischen Agentur INEA gehofft hatten, die noch bis zum Juni 2017 – dem britischen Vorbild aus dem Vorjahr entsprechend – erwartet wurden. Ein Konsortium von 19 europäischen Staaten mit wesentlicher Beteiligung der europäischen AOPAs und weitere Luftsportverbände haben im Februar 2017 einen Antrag auf Förderung der Umrüstung gestellt. Die Anträge der europäischen AOPA und des DAeC wurde dabei aus dem BMVI sehr gut unterstützt und als formell förderungswürdig bezeichnet. Leider hat die INEA im Juni 2017 alle Anträge auf Förderung der 8,33-Umrüstung abgelehnt, mit der Begründung dass eine Förderung von Privatpersonen nicht möglich wäre. Bei diesem Förderprojekt wären nur Umrüstungen mit einem Zuschuss von bis zu 20% der Kosten gefördert worden, die nach dem 7. Februar 2017 vorgenommen wurden, weshalb hier von den Luftfahrzeugbetreibern über mehrere Monate abgewartet wurde.

Auch haben wir abschließend darum gebeten noch einmal zu überprüfen, ob neben den formellen Gründen auch betriebliche Gründe vorliegen, die ein Festhalten an dem Termin 31. Dezember 2017 notwendig machen würden. Wir sehen die Frequenzknappheit nicht so stark ausgeprägt, dass die Frist nicht bis zum 31. Dezember 2018 verlängert werden könnte, was sich dann ja auch mit dem Umrüstungstermin für die Flugsicherung decken würde.

Kurz zusammengefasst: Zwar gibt es in fast allen europäischen Staaten außerhalb des geographischen Zentrums recht großzügig verlängerte Übergangsfristen bei der 8,33 kHz Frequenzumstellung, in Deutschland müssen wir jedoch von einem Festhalten am Stichtag 31. Dezember 2017 ausgehen. Alle Flugzeugbetreiber sollten sich um eine rechtzeitige Umrüstung bemühen, um eine Stilllegung ihrer Flugzeuge zu verhindern. Die AOPA setzt sich für eine Fristverlängerung ein, kann sie jedoch naturgemäß nicht versprechen.

# Bericht vom 137. Regional Meeting der IAOPA Europa in Madrid



Zweimal im Jahr treffen sich die europäischen Vertreter der inzwischen 29 nationalen AOPAs zu einem Regional Meeting. Am 28. und 29. September fand mit über 30 Teilnehmern das inzwischen 137. Regional Meeting in Madrid statt, auf Einladung des Präsidenten der AOPA-Spain Carles Marti. Die längste Anreise hatte Craig Spence, Generalsekretär des Dachverbandes IAOPA, der aus Washington/USA einflog.

Auf der Tagesordnung standen alle wichtigen Themen, mit denen sich unser Verband derzeit befasst, die Moderation übernahm Michael Erb als Vorsitzender der europäischen IAOPA.

## Europäische Gesetzgebung

Da unsere Branche derzeit die europäische Gesetzgebung am meisten beeinflusst, trug Michael Erb als Repräsentant in den EASA-Beratungsgremien zunächst zum Stand der Dinge bei der Kölner Luftfahrtbehörde vor. Das Projekt zur Verbesserung des Regelwerks für die europäische General Aviation, die GA Roadmap, läuft grundsätzlich sehr gut. EASA-Mitarbeiter und Branchenvertreter kooperieren intensiv, Probleme werden direkt angesprochen und pragmatische Lösungen gesucht.

Der neue große Engpass für die GA Roadmap ist die Rechtsabteilung der Europäischen Kommission in Brüssel, dem Dienstherr der EASA, die im letzten Jahr nur ein Drittel der 21 aus Köln eingereichten Gesetzgebungsverfahren verabschiedet und veröffentlicht hat. Im Stau steckengeblieben sind die Vereinfachungen für die Wartung unserer Flugzeuge bis 2730 kg MTOW im Part M Light, der sehnächtig erwartet wird. Auch die neue Vorschrift für die vereinfachte Flugschulzulassung (DTO = Declared Training Organisation), die für die Ausbildung bis zum PPL-VFR eine Alternative zum bisherigen ATO-Konzept darstellen soll, steckt ebenfalls fest. Wann der Stau sich auflösen wird, das kann derzeit niemand sagen. Wir werden bei der europäischen Kommission und beim Parlament darauf drängen, dass dieser das GA-Roadmap-Projekt ad absurdum führende Flaschenhals endlich beseitigt wird.

Anton Koutsoudakis, der Präsident der AOPA-Hellas, betreut federführend ein Projekt unter dem Arbeitstitel GA Helpdesk. Ziel ist es, europaweit Abweichungen von EASA-Standards zu erkennen und die Harmonisierung zu unterstützen. Denn viele Vereinfachungen von Vorschriften, für die wir uns als Verband



Foto: © AOPA-Germany

Gruppenbild IAOPA Regional Meeting

lange und intensiv eingesetzt haben, werden mancherorts einfach nicht umgesetzt. Insbesondere Griechenland und Deutschland sind durch ein häufiges Abweichen von den europäischen Vorschriften negativ aufgefallen, wohingegen dieses Problem in anderen Staaten kaum existiert. Abweichungen von EU-Standards können auf dieser Website gemeldet werden: <https://www.surveymonkey.de/r/N2J2FJY>. Wir werden uns nach einer Sammlung der Informationen mit den nationalen und europäischen Behörden in Verbindung setzen und auf Korrekturen drängen.

### Die nächste Investition heißt ADS-B

ADS-B, an dieses Kürzel müssen wir uns gewöhnen, denn früher oder später müssen wir unsere Luftfahrzeuge mit dieser Technik ausrüsten um weiter einen uneingeschränkten Zugang zum Luftraum zu erhalten. Für Luftfahrzeuge über 5700 kg MTOW besteht in Europa bereits eine Ausrüstungspflicht, derzeit wird intensiv über eine Ausdehnung dieser Verpflichtung beraten. Die EASA hat vor wenigen Wochen eine Gesetzgebungsinitiative gestoppt, da sie für die Allgemeine Luftfahrt zu negative wirtschaftliche Auswirkungen gehabt hätte, und weil die ausschließlich untersuchte Mode S Technologie aus Kapazitätsgründen als kritisch bezeichnet wurde.

Das Kürzel ADS-B steht für Automatic Dependant Surveillance Broadcast. Es handelt sich um eine Technologie, bei der die Luftfahrzeuge selbst ihre Position automatisch ermitteln, zumeist über GPS, um sie dann an andere Luftfahrzeuge und die Flugsicherung abzustrahlen. Dieses Aussenden der eigenen Position wird ADS-B-Out genannt, das Empfangen der Positionsdaten

anderer Luftfahrzeuge heißt ADS-B-In. Vereinfacht ausgedrückt funktioniert dieses System wie ein WLAN-Netzwerk im Freien mit großer Reichweite. Wird ein hinreichend breitbandiges System gewählt, dann können neben den Verkehrsinformationen auch zusätzliche Infos wie z.B. Wetterradarbilder, METAR und TAF sowie der Status von besonderen Lufträumen an die Luftfahrzeuge übermittelt werden.

Die Flugsicherung und die Airlines erhoffen sich von ADS-B, dass hiermit die teure Radartechnologie abgelöst werden kann. Eine ADS-B-Bodenstation kostet nur so viel wie ein PKW der gehobenen Mittelklasse, eine Radaranlage hingegen mehrere Millionen Euro. Damit ist klar, dass es um die Einsparung von europaweit vielen Milliarden Euro geht. Es ist damit nicht mehr eine Frage des ob, sondern nur noch wann und wie ADS-B Einzug halten und die klassische Radar-Infrastruktur ablösen wird.

Emmanuel Davidson, der Präsident der AOPA-France trug zu diesem Thema vor. Das Problem ist, dass die bislang in Europa von Airlines und Flugsicherung favorisierte Mode S Technologie keine große Bandbreite hat und in der verkehrsstarken Mitte Europas nicht in der Lage ist, neben den Airlines noch eine große Anzahl weiterer Verkehrsteilnehmer aus der AL anzubinden. Die Bereitstellung von Wetter und AIS-Informationen ist damit auch nicht möglich. In den USA hat man deshalb einen anderen Ansatz gewählt, der die Verknüpfung zweier Systeme und eine flottenweite Einrüstung bis 2020 vorsieht. Zum einen wird das bei den Airlines und auch schon bei vielen Neu-Luftfahrzeugen der AL verwendete Mode S Extended Squitter verwendet, zum anderen ein weiteres System mit Namen UAT (Universal Access Trans-



Christian Schleifer-Heingärtner von EUROCAE

ceiver), das relativ neu und breitbandig ist. ADS-B-In-Geräte sind ab 200 € im Internet erhältlich, die Anzeige der Verkehrs-, Wetter- und AIS-Informationen erfolgt entweder auf handelsüblichen Tablet Computern oder auf fest eingebauter Avionik.

Derzeit prüft man in verschiedenen Projekten wie SESAR zudem, ob Mobilfunknetzwerke die Anforderungen an ADS-B nicht auch kostengünstig, zuverlässig und mit breiter Bandbreite erfüllen können. In Deutschland müssten etwa 30 LTE-Mobilfunkmasten in Richtung Himmel gedreht werden um den Luftraum bis ca. 5000 m abdecken zu können, wovon auch besonders Drohnenbetreiber profitieren würden.

Die IAOPA wird sich nicht übereilt auf eine präferierte ADS-B Technologie festlegen. Angesichts der hohen Investitionen in eine sicherheitsrelevante Technologie bestehen wir auf einer transparenten und objektiven Bewertung der verschiedenen verfügbaren Technologien. Zudem hat das europäische Parlament die Zielvorgabe bereits in 2009 geliefert. In seiner Veröffentlichung „Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Februar 2009 über eine Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt (2008/ 2134(INI))“ vertritt es die Position, „dass eines der Ziele sein sollte, Nutzern von Flügen nach Sichtflugregeln Zugang zu Verkehrs-, Wetter- und Luftfahrtinformationen in benutzerfreundlicher und kostengünstiger Weise zur Verfügung zu stellen.“ Wir gehen davon aus, dass ein entsprechender Evaluierungsprozess unter Beteiligung der IAOPA noch in diesem Jahr beginnen wird.

Eine sehr angeregte Diskussion stellte sich auch zum Thema Datenschutz und ADS-B ein. Auf vielen inzwischen sehr weit verbreiteten Websites lassen sich nicht nur die Flüge der Airlines verfolgen, sondern auch problemlos die von Privatflugzeugen. Während dies von Vertretern aus den USA, Schweden, Polen und Russland als unkritisch gesehen wurde, meldeten andere Staaten wie Deutschland und die Schweiz deutliche Bedenken an. Die Problematik wird durch den Umstand verkompliziert, dass die Server dieser Websites zumeist in den USA und in Schweden stehen, wo der Datenschutz offenbar sehr locker gesehen wird und wo z. B. deutsche Datenschützer trotz klarer Einwände kaum Durchgriffsmöglichkeiten haben. Das Thema soll von AOPA-Rechtsexperten weiter untersucht werden.

Als besonderen Gast konnte die IAOPA den Generalsekretär von EUROCAE Christian Schleifer-Heingärtner begrüßen. EUROCAE ist die europäische Organisation für Civil Aviation Equipment, die sich mit der Standardisierung von Elektronik in der Luftfahrt beschäftigt und ihren Sitz in Paris hat. Sie legt auch die Standards für die Avionik der Allgemeinen Luftfahrt fest, die bislang weitgehend 1:1 denen der Großluftfahrt entsprechen, obwohl das nicht notwendig ist. Christian Schleifer, der selbst als engagierter Privatpilot regelmäßig eine Mooney fliegt, zeigte der IAOPA Wege auf, wie sie sich in den Arbeitsgruppen der EUROCAE einbringen kann, etwa bei der Entwicklung von abgepeckten „Light-Standards.“

### 8,33 Funkgeräte, noch immer ein Thema

Auch das Thema 8,33-Funkgeräte wurde ausführlich diskutiert. Andrei Zincenco, Präsident der AOPA-Romania, trug vor, wie die IAOPA ein Konsortium aus 19 europäischen Verbänden mit Unterstützung ihrer nationalen Behörden und des Beratungsunternehmens Helios gegründet hat, um sich für Fördermittel aus dem europäischen Förderprogramm INEA zur Umrüstung auf die neuen Funkgeräte zu bewerben. Leider wurden die Fördermittel nicht gewährt, die Begründung war mehr als fragwürdig: Privatpersonen könnten keine EU-Fördermittel erhalten, was im Vorjahr bei der Gewährung von Fördermitteln für das gleiche Vorhaben in Großbritannien offenbar kein Problem war. Es wird geprüft, ob ein neuer Antrag gestellt werden kann. Es ist jedoch fraglich, ob für einen neuen INEA-Antrag angesichts der noch verbleibenden kurzen Umrüstungsfristen genügend Antragsteller zusammen kommen.

# HAAS FERTIGBAU – IN DREI BAUBEREICHEN ZUHAUSE!

Gewerbe-, Haus-  
und Landwirtschaftsbau!



**Haas Fertigbau**  
Industriestraße 8  
D-84326 Falkenberg  
T +49 8727 18-0  
E [info@haas-fertigbau.de](mailto:info@haas-fertigbau.de)

[www.haas-fertigbau.de](http://www.haas-fertigbau.de)



besser bauen.

## Wieder vermehrt Probleme bei grenzüberschreitenden Flügen

Die IAOPA hat sich immer für eine Vereinfachung von internationalen und speziell innereuropäischen Flügen eingesetzt. Das ist auch heute noch so, und das Engagement wird leider auch wieder verstärkt notwendig. Denn derzeit ist es besonders schwierig, als Teilnehmer am innereuropäischen Luftverkehr alle relevanten Regeln zu befolgen. Zwar spielt Zoll innerhalb der EU angesichts der Freizügigkeit des Warenverkehrs keine Rolle mehr, aber grenzpolizeiliche Personenkontrollen erleben derzeit eine Blüte, da die Schengen-Vereinbarungen zwischen vielen europäischen Staaten ausgesetzt sind. Zudem gibt es eine Vielzahl von nationalen Regeln, die das Ausfüllen von General Declarations mit Angaben über die Insassen eines Fluges bei Auslands- aber auch Inlandsflügen vorschreiben. Die IAOPA konnte die AOPA-Portugal dabei unterstützen, eine Regelung wieder abzuschaffen, die grenzüberschreitende Flüge auch der Allgemeinen Luftfahrt von und nach Portugal nur noch über die internationalen Flughäfen erlaubt hat. Einige Veröffentlichungen selbst in der deutschen AIP sind völlig widersprüchlich und verwechseln die Begriffe Zoll und Personenkontrolle. Die Folgen hatte ein Schweizer Pilot zu spüren bekommen: Er meldete sich in Würzburg zur Kontrolle bei der Polizei an, von der der Zoll nichts wusste. Der Zoll forderte

daraufhin für die verwendete Cessna die Zahlung von 19% Einfuhrsteuer. Der Fall beschäftigt jetzt die Anwälte und die Rechtsschutzversicherung des Piloten.

## Die Zukunft von AVGAS

Lars Hjelmberg von der AOPA-Schweden berichtete über seine Eindrücke von der US-amerikanischen Piston Aviation Fuel Initiative (PAFI), die bis zum nächsten Jahr einen umweltfreundlichen Nachfolger für das Flugbenzin AVGAS 100LL entwickeln soll. Einige Presseberichte der letzten Monate waren eher negativ, offizielle aussagekräftige Zwischenberichte zum Projekt gibt es nicht. Es bleibt somit abzuwarten, welche Ergebnisse PAFI bringen wird, nächstes Jahr wissen wir mehr. Inzwischen setzt sich offenbar der Trend fort, dass vermehrt AVGAS mit einer niedrigeren Oktanzahl 91/96 nachgefragt wird, so dass in der Allgemeinen Luftfahrt insgesamt fünf Treibstoffarten weit verbreitet sind: AVGAS 100LL, AVGAS 91/96 UL, Jet A1/Kerosin, Diesel und Autobenzin/Mogas. Viele kleine Flugplätze mit entsprechend kleinen Tankstellen sind mit der Bereitstellung all dieser Treibstoffe klar überfordert. Abschließend wurde bekanntgegeben, dass das nächste Regionalmeeting der IAOPA-Europa gemeinsam von den AOPAs Schweiz und Italien im gemeinsamen Grenzgebiet abgehalten wird, Datum und Ort werden noch bestimmt.

*Dr. Michael Erb*

Anzeige



Genießen Sie beste Shopping-Vorteile und sparen Sie **bis zu 80%** bei Top-Marken! – Speziell für Mitglieder der AOPA!

### SPORT



Vielfältige Sportartikel und Bekleidung

### WOHNEN



Rund ums Heim

### REISEN



Die schönste Zeit des Jahres

**Jetzt registrieren  
und sofort sparen!**

Um die Angebote nutzen zu können, loggen Sie sich bitte in Ihren Mitgliederbereich der AOPA ein. Dort finden Sie die Plattform unter „Vorteilsangebote“.



## Europäische Regelungen zum FLUGBETRIEB

Nr. 33, Oktober 2017

**Im Jahr 2013 wurde von der Europäischen Union die Verordnung EU 800/2013 in Kraft gesetzt. Sie regelt europaweit die Verfahren für den Flugbetrieb und ist damit für jeden Piloten von höchster Wichtigkeit; dies sowohl im Hinblick auf die Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten, als auch in Bezug auf die Anwendung betrieblicher Verfahren und die Ausrüstung von Luftfahrzeugen.**

**Für die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt sind insbesondere die Vorschriften im Anhang VII zur EU VO 800/2013 über den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCO) von Bedeutung.**

**Dieser AOPA-Safety Letter enthält wesentliche Auszüge aus dieser EU-Verordnung. Jeder Pilot sollte diese Vorschriften gelesen haben. Im Internet sind sie leicht zu finden, und sie sind auf Deutsch.**

### EINFÜHRUNG

Von der Europäischen Union (EU) wurden im August 2013 mit der VO EU Nr. 800/2013 Änderungen zur EU VO 965/2012 zu Vorschriften zum Flugbetrieb festgelegt (im Englischen abgekürzt genannt „Air Operations“), die in allen EU-Staaten Rechtsgültigkeit haben und anzuwenden sind. Die deutsche Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) wurde bislang dieser übergeordneten EU-Verordnung nicht angepasst. Die EU VO 800/2013 enthält im Wesentlichen Vorschriften zu zwei Flugbetriebsarten:

- Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (non-commercial air operations with complex motor-powered aircraft, **NCC**);
- Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (non-commercial air operations with other than complex motor-powered aircraft, **NCO**).

Nach der EU Verordnung 216/2008, Artikel 3, ist ein „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ (complex motor-powered aircraft)

- „i) ein Flächenflugzeug
  - mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5.700 kg oder
  - zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder

- zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
- ii) einen zugelassenen Hubschrauber
- für eine höchste Startmasse über 3.175 kg oder
- für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
- für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug.“

Die Europäische Kommission hat einer Abweichung (Derogation) zugestimmt, die den nichtgewerblichen Betrieb von zweimotorigen Turboprop-Flugzeugen bis zu 5.700 kg unter Teil-NCO anstelle von Teil-NCC erlaubt.

Zusätzlich zu der EU VO 800/2013 hat EASA sogenannte „Acceptable Means of Compliance (**AMC**) and Guidance Material (**GM**) to Part NCO“ herausgegeben.

Auch wenn diese akzeptierten Nachweisverfahren (AMC) und Orientierungshilfen (GM) nicht den rechtlichen Status einer EU Verordnung haben, so handelt es sich hier doch um von der EASA gemeinsam mit Luftfahrtexperten anderer europäischer Staaten erarbeiteten Verfahren und Hinweise, die man anwenden und befolgen sollte, soweit nicht nationale Bestimmungen dem entgegenstehen.

Die EU Verordnung 800/2013 (und andere luftfahrtrelevante Verordnungen) sowie die dazugehörigen Acceptable Means of Compliance und das Guidance Material sind auf der EASA-Homepage [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu) (siehe auch [www.eur.lex.europa.eu](http://www.eur.lex.europa.eu)) zu finden. Während EU Verordnungen in alle Sprachen der Mitgliedsstaaten übersetzt werden, also auch in Deutsch vorliegen, sind die AMC und GM nur in Englisch veröffentlicht.

Da in der Allgemeinen Luftfahrt überwiegend nichtgewerblicher Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (NCO) stattfindet, beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf den Anhang VII (NCO) zur EU VO 800/2013 sowie auf die genannten AMC und GM, und hier nur auf Flugzeuge (für Segelflugzeuge, Motorsegler, Wasserflugzeuge, Ballone und Hubschrauber gelten zum Teil gleiche, zum Teil abweichende bzw. ergänzende Regelungen).

Der Anhang VII (NCO) ist in folgende vier Abschnitte unterteilt:

- Allgemeine Anforderungen (General Requirements, NCO.GEN)
- Betriebliche Verfahren (Operational Procedures, NCO.OP)
- Luftfahrzeugleistung und Betriebsgrenzen (Aircraft Performance and Operating Limitations, NCO.POL)
- Instrumente, Daten und Ausrüstungen (Instruments, Data and Equipment, NCO.IDE)

## ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

### Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten

(NCO.GEN.105 bis 110)

Der verantwortliche Pilot

- ist für die Sicherheit des Luftfahrzeugs und aller Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Fracht verantwortlich;
- ist für Beginn, Fortsetzung Beendigung oder Umleitung eines Fluges im Interesse der Sicherheit verantwortlich;
- hat sicherzustellen, dass alle Betriebsverfahren und Klarlisten eingehalten werden;
- darf einen Flug nur beginnen, wenn
  - das Luftfahrzeug lufttüchtig ist,
  - das Luftfahrzeug ordnungsgemäß registriert ist,
  - die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind, vorhanden und betriebsbereit sind,
  - die gesamte Ausstattung und Ladung vorschriftsmäßig verladen und gesichert ist,
  - die Masse und der Schwerpunkt des Luftfahrzeugs in den vorgeschriebenen Grenzen liegen,
  - die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen zu keinem Zeitpunkt während des Fluges überschritten werden;
- darf einen Flug nicht beginnen, wenn er aufgrund von Verletzungen, Krankheit, Müdigkeit oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen dienstuntauglich ist;
- darf einen Flug nicht über den nächsten gemäß den erlaubten Wetterbedingungen anfliegbaren Flugplatz oder Einsatzort hinaus fortsetzen, wenn seine Dienstfähigkeit aufgrund von Müdigkeit, Krankheit oder Sauerstoffmangel erheblich eingeschränkt ist;
- hat die Betriebsdaten und alle bekannten oder vermutlichen Mängel am Luftfahrzeug bei Beendigung des Fluges im technischen Bordbuch oder Bordbuch des Luftfahrzeugs aufzuzeichnen;

- hat sicherzustellen, dass während kritischer Flugphasen oder wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, alle Besatzungsmitglieder die ihnen zugewiesenen Plätze einnehmen und dass keine Tätigkeiten ausgeübt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind.
- ist befugt, die Beförderung von Personen, Gepäck oder Fracht, die eine Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, zu verweigern bzw. diese von Bord bringen zu lassen.
- hat den zuständigen Flugverkehrsdiensten (Air Traffic Services, ATS) so bald wie möglich aufgetretene gefährliche Wetter- oder Flugbedingungen zu melden, von denen anzunehmen ist, dass sie die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können.
- hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, die Maßnahmen zu treffen, die er unter den gegebenen Umständen für notwendig erachtet. In solchen Fällen darf er im Interesse der Sicherheit von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen.
- hat während des Fluges angeschnallt zu bleiben;
- hat bei einem widerrechtlichen Eingriff unverzüglich der zuständigen Behörde einen Bericht vorzulegen und die zuständige lokale Behörde zu informieren.
- hat bei einem Unfall mit dem Luftfahrzeug, bei dem Personen ernsthaft verletzt oder getötet wurden oder das Luftfahrzeug oder Eigentum erheblich beschädigt wurde, die nächstgelegene zuständige Behörde auf schnellstmöglichem Wege zu benachrichtigen.
- hat die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten einzuhalten, in denen der Flugbetrieb durchgeführt wird;
- muss mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebend sind und die für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze oder Einsatzorte und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten, vertraut sein;
- hat alle angemessenen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass gefährliche Güter versehentlich an Bord gebracht werden.

Zusätzlich zu den in der EU VO genannten Pflichten eines Piloten weist EASA unter AMC 1 und 2 NCO.GEN.105 darauf hin, dass Piloten vor dem Flug die

Aktualität der Navigationsdatenbank prüfen und insbesondere bei PBN-Verfahren sicherstellen sollten, dass die Verfahren und Routen in der Datenbank gespeichert sind.

### **Tragbare elektronische Geräte**

(NCO.GEN.125)

Der verantwortliche Pilot darf niemandem an Bord eines Luftfahrzeuges die Benutzung eines tragbaren elektronischen Geräts (Portable Electronic Device, PED) gestatten, das die Funktion der Luftfahrzeugsysteme und -ausrüstung beeinträchtigen kann.

Im GM1 NCO.GEN.125 wird auf die besonderen Risiken von tragbaren elektronischen Geräten im Cockpit hingewiesen.

### **Mitzuführende Dokumente**

(NCO.GEN.135)

Auf jedem Flug sind folgende Dokumente mitzuführen:

- Flughandbuch;
- Original des Eintragungsscheins;
- Original des Lufttüchtigkeitszeugnisses;
- Lärmzeugnis, soweit zutreffend;
- Verzeichnis der Sondergenehmigungen, soweit zutreffend;
- Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle, soweit zutreffend;
- Haftpflichtversicherungsschein;
- Bordbuch;
- Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan), soweit zutreffend;
- aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtkarten für die vorgesehene Flugstrecke und alle Strecken, von denen sinnvollerweise anzunehmen ist, dass der Flug auf diese umgeleitet werden könnte;
- Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefahrene Luftfahrzeuge;
- Mindestausrüstungsliste (MEL) oder Konfigurationsabweichungsliste (CDL), soweit zutreffend;
- sonstige Unterlagen, die zum Flug gehören oder von den Staaten, die vom Flug betroffen sind, verlangt werden.

Nach GM1 NCO.GEN.135 müssen die mitzuführenden Dokumente nicht unbedingt in gedruckter Form vorliegen. Ein elektronisches Medium ist akzeptierbar, wenn die Verfügbarkeit, Anwendung und Zuverlässigkeit gewährleistet ist.

## BETRIEBLICHE VERFAHREN

### Benutzung von Flugplätzen

(NCO.OP.100)

Der verantwortliche Pilot darf für die Benutzung nur Flugplätze auswählen, die für die eingesetzten Luftfahrzeugmuster und den vorgesehenen Flugbetrieb geeignet sind.

### Spezifikation abgelegener Flugplätze für Flugzeuge

(NCO.OP.105)

Für die Auswahl von Ausweichflugplätzen und die Grundsätze für die Kraftstoffermittlung hat der verantwortliche Pilot einen Flugplatz als einen abgelegenen Flugplatz anzusehen, wenn die Flugzeit zum nächstgelegenen geeigneten Bestimmungsausweichflugplatz länger ist als:

- 60 Minuten bei Flugzeugen mit Kolbentriebwerken bzw.
- 90 Minuten bei Flugzeugen mit Turbinentriebwerken.

### Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für Flugzeuge

(NCO.OP.110)

Für IFR-Flüge hat der verantwortliche Pilot die Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für jeden Start-, Bestimmungs- und Ausweichflugplatz zu wählen bzw. zu verwenden. Diese Betriebsmindestbedingungen dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung des Staates, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, die von diesem Staat festgelegten Mindestbedingungen nicht unterschreiten.

Bei der Auswahl der Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen hat der verantwortliche Pilot Folgendes zu berücksichtigen:

- das Muster, die Flugeigenschaften und die Flugeigenschaften des Luftfahrzeuges;
- seine Qualifikation und Erfahrung;
- die Abmessungen und Eigenschaften der Pisten und der Endanflug- und Startflächen, die zur Benutzung ausgewählt werden können;
- die Eignung und Leistungsfähigkeit der verfügbaren optischen und nicht optischen Bodenhilfen;
- die zur Verfügung stehende Ausrüstung des Luftfahrzeuges für die Navigation und/oder die Einhaltung der Flugbahn während des Starts, des Anflugs, des Abfangens, des Aufsetzens, des Ausrollens und des Fehlanflugs;
- die Hindernisse in den Anflug-, Fehlanflug- und Steigflugbereichen, die für die Durchführung von Verfahren für unvorhergesehene Fälle erforderlich sind;

- die Hindernisfreihöhe über NN oder über Grund für IFR-Anflugverfahren;
- die Hilfsmittel zur Bestimmung und Meldung der Wetterbedingungen und
- die beim Endanflug zu verwendende Flugtechnik.

Die Mindestbedingungen für ein bestimmtes Anflug- und Landeverfahren sind zu verwenden, wenn

- die für das beabsichtigte Verfahren erforderlichen Bodenanlagen betriebsbereit sind;
- die für die Art des Anflugs erforderlichen Luftfahrzeugsysteme betriebsbereit sind;
- die geforderten Kriterien der Luftfahrzeugleistung erfüllt sind und
- der Pilot entsprechend qualifiziert ist.

### Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge (NPA), Anflüge mit vertikaler Führung (APV) und Anflüge nach CAT I Flugbetrieb (NCO.OP.111)

Die **Entscheidungshöhe** (Decision Height, DH) für einen Nichtpräzisionsanflug (Non-Precision Approach, NPA), der mit der Technik des Landeanfluges mit kontinuierlicher Sinkrate (Continuous Descent Final Approach, CDFA), dem Landeanflugverfahren mit vertikaler Führung (Approach Procedure with Vertical Guidance, APV) oder Kategorie I-(CAT I) Betrieb geflogen wird, darf nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:

- die Mindesthöhe, bis zu der die Anflughilfe ohne die geforderten Sichtmerkmale benutzt werden kann,
- die Hindernisfreihöhe (Obstacle Clearance Height, OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie;
- die veröffentlichte Entscheidungshöhe für das Anflugverfahren, sofern zutreffend;
- das in der EU VO 800/2013 NCO.OP.111 angegebene System-Minimum oder
- die im Flughandbuch oder einer entsprechenden Unterlage gegebenenfalls angegebene Entscheidungsmindesthöhe.

Die **Sinkflugmindesthöhe** (Minimum Descent Height, MDH) für NPA-Betrieb ohne CDFA-Technik darf nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:

- die Hindernisfreihöhe (OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie;
- das in der EU VO 800/2013 NCO.OP.111 angegebene System-Minimum oder
- der im Flughandbuch (AFM) gegebenenfalls angegebene Mindestwert für die Sinkflugmindesthöhe (MDH).

Das oben genannte System-Minimum beträgt:

200 ft – ILS, GNSS (SBAS, LPV)

250 ft – GNSS (LNAV), LOC, VOR/DME

300 ft – VOR, NDB/DME

350 ft – NDB

(EU VO 800/2013, NCO.OP sowie die zugehörigen AMC und GM enthalten weitere Details und Erläuterungen zu den Betriebsmindestbedingungen und System-Minima sowie zu den Betriebsmindestbedingungen bei Platzrundenanflügen).

### Betriebsstoffmengen

(NCO.OP.125)

Der verantwortliche Pilot darf einen Flug nur beginnen, wenn das Flugzeug ausreichend Betriebsstoffmengen für Folgendes mitführt:

für **VFR-Flüge**:

- um am Tag auf demselben Flugplatz/Landeplatz starten und landen und immer in Sichtweite des Flugplatzes/Landeplatzes bleiben zu können, um die geplante Strecke zu fliegen und danach noch mindestens 10 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können;
- um am Tag zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 30 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können, oder
- um bei Nacht zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können;

für **IFR-Flüge**:

- um, wenn kein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist, zum Flugplatz der vorgesehenen Landung fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können, oder
- um, wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert ist, zum Flugplatz der vorgesehenen Landung, zu einem Ausweichflugplatz fliegen und danach noch mindestens 45 Minuten auf normaler Reiseflughöhe weiterfliegen zu können.

Bei der Berechnung der erforderlichen Kraftstoffmenge, einschließlich der Kraftstoffmenge für unvorhergesehenen Mehrverbrauch, ist Folgendes zu berücksichtigen:

- die vorhergesagten Wetterbedingungen;
- voraussichtliche ATC-Streckenführungen und Verkehrsverspätungen;
- Verfahren bei Druckverlust oder Ausfall eines Triebwerks auf der Strecke, soweit zutreffend;

- sonstige Bedingungen, die die Landung des Flugzeuges verzögern oder den Betriebsstoffverbrauch erhöhen können.

### Unterweisung der Fluggäste

(NCO.OP.130)

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass die Fluggäste vor oder wenn nötig während des Fluges Unterweisungen über die Notfallausrüstung und Notfallverfahren erhalten.

### Flugvorbereitung

(NCO.OP.135)

Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen in angemessener Weise verfügbaren Mitteln davon zu überzeugen, dass die verfügbaren und unmittelbar bei einem solchen Flug für den sicheren Betrieb des Flugzeugs erforderlichen Bodeneinrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen für die Art des Betriebs, im Rahmen dessen der Flug durchgeführt werden soll, geeignet sind.

Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot mit allen verfügbaren und für den vorgesehenen Flug angemessenen meteorologischen Informationen vertraut zu machen. Die Vorbereitungen für einen Flug über die nähere Umgebung des Abflugorts hinaus und für jeden IFR-Flug haben Folgendes zu umfassen:

- das Studium der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen und
- die Planung einer alternativen Vorgehensweise zur Vorbereitung auf den möglichen Fall, dass der Flug wetterbedingt nicht wie geplant abgeschlossen werden kann.

### Bestimmungsausweichflugplätze bei IFR-Flügen

(NCO.OP.140)

Bei IFR-Flügen hat der verantwortliche Pilot im Flugplan mindestens einen gemäß den erlaubten Wetterbedingungen anfliegbaren Bestimmungsausweichflugplatz anzugeben, sofern nicht

- die verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass für den Zeitraum von 1 Stunde vor bis 1 Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit oder vom tatsächlichen Zeitpunkt des Abflugs bis 1 Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist, der Landeanflug und die Landung unter Sichtwetterbedingungen (VMC) durchgeführt werden können, oder

- der vorgesehene Landeplatz abgelegen ist und
  - ein Instrumentenanflugverfahren für den Flugplatz der vorgesehenen Landung vorgeschrieben ist und
  - die verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass die folgenden Wetterbedingungen 2 Stunden vor bis 2 Stunden nach der voraussichtlichen Ankunftszeit herrschen werden:
    - eine Wolkenuntergrenze von mindestens 300 m (1.000 ft) über der Mindesthöhe für das Instrumentenanflugverfahren und
    - eine Sicht von mindestens 5,5 km oder von 4 km über der Mindestsicht für das Verfahren.

Bei PBN-Betriebsverfahren wird empfohlen, einen Bestimmungsausweichflugplatz so zu wählen, dass ein GNSS-basiertes Instrumentenanflugverfahren entweder am Bestimmungsfeldplatz oder am Bestimmungsausweichflugplatz zur Verfügung steht (GM1 NCO.OP.140).

### Betankung

(NCO.OP.145)

Kein Luftfahrzeug darf mit Avgas (Flugbenzin) oder einem Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (Wide Cut Fuel) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten betankt werden, wenn Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen.

Bei allen anderen Kraftstoffarten darf das Luftfahrzeug nicht betankt werden, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, sofern der verantwortliche Pilot oder anderweitig geschultes Personal nicht bereitsteht, um eine Evakuierung des Luftfahrzeugs zweckmäßig und zügig mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einzuleiten und zu lenken.

### Wetterbedingungen

(NCO.OP.160)

Der verantwortliche Pilot darf einen **VFR-Flug** nur beginnen bzw. fortsetzen, wenn die aktuellen verfügbaren meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass die Wetterbedingungen auf der Strecke und am Bestimmungsfeldplatz zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Nutzung den anzuwendenden VFR-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen. Der verantwortliche Pilot darf einen **IFR-Flug** zum geplanten Bestimmungsfeldplatz nur dann beginnen bzw. fortsetzen, wenn die aktuellen meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass zur voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen am Bestim-

mungsfeldplatz oder an mindestens einem Bestimmungsausweichflugplatz den anzuwendenden Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

### Eis und andere Ablagerungen

(NCO.OP.165 und 170)

Der verantwortliche Pilot darf den Start nur beginnen, wenn das Luftfahrzeug frei ist von jeglichen Ablagerungen, die die Flugleistung oder die Steuerbarkeit des Luftfahrzeuges ungünstig beeinflussen könnten, außer wenn dies laut Flughandbuch zulässig ist.

Der verantwortliche Pilot darf einen Flug unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur beginnen bzw. absichtlich in ein Gebiet mit erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur dann einfliegen, wenn das Luftfahrzeug für diese Bedingungen zugelassen und ausgerüstet ist.

Wenn die Vereisung die Intensität der Vereisung, für die das Luftfahrzeug zugelassen ist, überschreitet oder wenn ein Luftfahrzeug, das nicht für Flüge unter bekannten Vereisungsbedingungen zugelassen ist, in Vereisungsbedingungen gerät, hat der verantwortliche Pilot den Bereich der Vereisungsbedingungen unverzüglich zu verlassen, indem er die Flugfläche und/oder die Flugstrecke ändert und ggf. der Flugverkehrskontrolle eine Notlage meldet.

### Gebrauch von Zusatzsauerstoff

(NCO.OP.190)

Der verantwortliche Pilot hat sicherzustellen, dass Flugbesatzungsmitglieder, die während des Fluges wesentliche Aufgaben für die sichere Flugdurchführung wahrnehmen, ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen, wenn er feststellt, dass ein Mangel an Sauerstoff bei der beabsichtigten Flughöhe die Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder einschränken könnte, und dass Zusatzsauerstoff für die Fluggäste zur Verfügung steht, wenn diese durch einen Mangel an Sauerstoff beeinträchtigt werden könnten.

In jedem sonstigen Fall, in dem der verantwortliche Pilot nicht feststellen kann, wie ein Mangel an Sauerstoff sämtliche Insassen betreffen könnte, muss er sicherstellen, dass alle Flugbesatzungsmitglieder, die während des Fluges wesentliche Aufgaben für die sichere Flugdurchführung wahrnehmen, Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Druckhöhe im Fluggastraum länger als 30 Minuten zwischen 10.000 ft und 13.000 ft liegt, und alle Insassen stets dann Zusatzsauerstoff nehmen, wenn die Druckhöhe im Fluggastraum 13.000 ft übersteigt.

## Anflug- und Landebedingungen

(NCO.OP.205 und 210)

Der verantwortliche Pilot hat sich vor Beginn des Landeanflugs zu vergewissern, dass das Wetter am Flugplatz und der Zustand der zu benutzenden Piste nach den vorliegenden Informationen einem sicheren Anflug, einer sicheren Landung oder einem sicheren Fehlanflug nicht entgegenstehen.

Der verantwortliche Pilot darf ungeachtet der gemeldeten Pistensichtweite bzw. Sicht einen Instrumentenanflug beginnen.

Ist die gemeldete Pistensichtweite bzw. Sicht geringer als die anzuwendenden Mindestwerte, darf der Landeanflug nicht fortgesetzt werden

- unter 1.000 ft über dem Flugplatz oder
- bis in das Endanflugsegment, wenn die Entscheidungshöhe/Höhe (Decision Altitude/Height, DA/H) oder Sinkflugmindesthöhe (Minimum Descent Altitude/Height, MDA/H) über 1.000 ft über dem Flugplatz beträgt.

Wird die Pistensichtweite nicht gemeldet, darf die gemeldete Sicht in einen Wert für die Pistensichtweite umgerechnet werden.

Fällt die gemeldete Pistensichtweite bzw. Sicht nach Passieren von 1.000 ft über dem Flugplatz unter das anzuwendende Minimum, darf der Anflug bis zur DA/H oder MDA/H fortgesetzt werden.

Der Anflug darf unterhalb der DA/H oder MDA/H fortgesetzt und die Landung durchgeführt werden, sofern die erforderlichen Sichtmerkmale, die für die Art des Anflugs und für die zu benutzende Piste angemessen sind, in dieser Höhe feststellbar sind und danach erkennbar bleiben.

Die Pistensichtweite in der Aufsetzzone ist stets ausschlaggebend.

## LUFTFAHRZEUGLEISTUNG UND BETRIEBSGRENZEN

### Betriebsgrenzen

(NCO.POL.100)

Die Beladung, Masse und Schwerpunktlage (Centre of Gravity, CG) des Luftfahrzeugs müssen in jeder Betriebsphase mit den im Flughandbuch oder einem anderen Dokument festgelegten Betriebsgrenzen übereinstimmen.

### Flugleistung

(NCO.POL.110)

Der verantwortliche Pilot darf das Luftfahrzeug nur betreiben, wenn unter Berücksichtigung der Genauigkeit

verwendeter Diagramme und Karten die Flugleistungen für die Einhaltung der entsprechenden Luftverkehrsregeln und sonstiger für den Flug, die benutzten Lufträume, Flugplätze oder Einsatzorte geltender Beschränkungen ausreichend sind.

## INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNG

Der Abschnitt „Instrumente, Daten und Ausrüstungen“ (IDE) der EU VO 800/2013, Anhang VII beschreibt die Instrumentierung und Ausrüstung von Luftfahrzeugen im Allgemeinen sowie im Besonderen für VFR- und IFR-Flüge. Für Flugzeuge gelten darüber hinaus insbesondere folgende Vorschriften:

### Mindestausrüstung für den Flug

(NCO.IDE.A.105)

Ein Flug darf nicht begonnen werden, wenn eine(s) der Instrumente, Ausrüstungsteile oder Funktionen des Flugzeugs, die für den vorgesehenen Flug erforderlich sind, nicht betriebsbereit sind oder fehlen.

### Ersatzsicherungen

(NCO.IDE.A.110)

Flugzeuge müssen mit Ersatzsicherungen des für einen vollständigen Schutz der Stromkreise erforderlichen Nennwerts ausgerüstet sein, sofern die Sicherungen während des Flugs ersetzt werden dürfen.

### Betriebsbeleuchtung

(NCO.IDE.A.115)

Flugzeuge, die bei Nacht betrieben werden, müssen ausgerüstet sein mit:

- Zusammenstoßwarnlichtanlage,
- Navigations-/Positionslichtern,
- Landescheinwerfer,
- über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgte Beleuchtung für alle für den sicheren Betrieb des Flugzeugs wesentlichen Instrumente und Ausrüstungen,
- einer über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgte Beleuchtung für alle Fluggasträume;
- Taschenlampe für jeden Platz eines Besatzungsmitglieds.

### Bordapotheke

(NCO.IDE.A.145)

Flugzeuge müssen mit einer Bordapotheke ausgerüstet sein. Diese muss leicht zugänglich sein und darf das Verfallsdatum nicht überschritten haben.

## Notsender

(NCO.IDE.A.170)

Flugzeuge müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

- einem Notsender (ELT) beliebigen Typs, wenn für sie erstmals am oder vor dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde;
- einem automatischen Notsender, wenn für sie erstmals nach dem 1. Juli 2008 ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde, oder
- einem Rettungsnotsender (Survival ELT) oder einem am Körper getragenen Notfunksender (Personal Locator Beacon, PLB), der von einem Besatzungsmitglied oder einem Fluggast getragen wird, wenn das Flugzeug für eine höchstzulässige Fluggastsitzanzahl von sechs oder weniger zugelassen ist.

Notsender (ELT) eines beliebigen Typs und PLB müssen gleichzeitig auf den Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz senden können.

In AMC1 NCO.IDE.A.170 wird zusätzlich auf die begrenzte Lebensdauer von in ELTs verwendeten Batterien hingewiesen.

## Flug über Wasser

(NCO.IDE.A.175)

Die folgenden Flugzeuge müssen mit einer Schwimmweste für jede Person an Bord oder einer gleichwertigen Schwimmhilfe für jede Person an Bord, die jünger als 24 Monate ist, ausgerüstet sein; diese Schwimmweste bzw. Schwimmhilfe muss angelegt sein oder an einem vom Sitz leicht erreichbaren Ort verstaut sein:

- Einmotorige Landflugzeuge
  - beim Flug über Wasser außerhalb der Gleitentfernung von der Küste oder
  - wenn sie auf einem Flugplatz oder an einem Einsatzort starten oder landen, bei dem nach

Meinung des verantwortlichen Piloten die Startflug- oder Anflugbahn so über Wasser verläuft, dass mit einer Notwasserung zu rechnen wäre;

- Flugzeuge, die in einer Entfernung von zur Notlandung geeigneten Landflächen, auf denen eine Notlandung möglich ist, betrieben werden, die mehr als 30 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit oder 50 NM entspricht, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

Der verantwortliche Pilot eines Flugzeugs, das in einer Entfernung von Land, auf dem eine Notlandung möglich ist, betrieben wird, die mehr als 30 Minuten bei normaler Reisefluggeschwindigkeit oder 50 NM entspricht, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, muss die Risiken für das Überleben der Flugzeuginsassen für den Fall einer Notwasserung prüfen und auf dieser Grundlage entscheiden, ob Folgendes mitgeführt wird:

- eine Ausrüstung, um die Notsignale geben zu können,
- eine ausreichende Anzahl von Rettungsflößen zur Aufnahme aller Flugzeuginsassen, die so verstaut werden, dass sie in einem Notfall rasch einsatzbereit sind, und
- eine Lebensrettungsausrüstung zur Durchführung lebenserhaltender Maßnahmen entsprechend dem durchzuführenden Flug.

## Navigationsausrüstung

(NCO.IDE.A.195)

Flugzeuge müssen mit einer ausreichenden Navigationsausrüstung versehen sein, mit der sichergestellt ist, dass bei Ausfall eines Ausrüstungsteils in jeder Phase des Fluges die verbleibende Ausrüstung eine sichere Navigation oder die sichere Durchführung eines geeigneten Ausweichverfahrens erlaubt.

### Autor:

Jürgen Mies

### Quellen:

VERORDNUNG (EU) Nr. 800/2013 DER KOMMISSION vom 14. August 2013 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

VERORDNUNG (EU) 2016/1199 DER KOMMISSION vom 22. Juli 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex VII Non-commercial air operations with other than-complex motor-powered aircraft (Part-NCO) of Commission Regulation (EU) 965/2012 on air operations;

consolidated version including Issue 2, Amendment 6, March 2017, European Aviation Safety Agency  
www.lba.de

### 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.  
Flugplatz, Haus 10  
63329 Egelsbach

www.aopa.de

## AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR



Foto: © kasko – Fotolia.com

**Termin:** 28.10. – 29.10.2017  
**Ort:** Egelsbach  
**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 130 €

**Anmeldeschluss:** 20.10.2017  
**Anmeldeformular:** Seite 26

Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte wird für Mitglieder der AOPA-Germany im Sinne von FCL.940.FI bzw. FCL.940.IRI durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkanntes Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

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

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

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

Die Veranstaltung findet in Egelsbach statt.

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



**Termin:** 01.11. – 02.11.2017  
**Ort:** Königsbrück bei Dresden

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 920 €  
**Nichtmitglieder:** 1.250 €  
**Anmeldeschluss:** 20.10.2017  
**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

Das Seminar findet am 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.

## AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“



**Termin:** 04.11.2017  
**Ort:** Flugplatz Egelsbach  
**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 160 €  
**Nichtmitglieder:** 200 €

**Anmeldeschluss:** 20.10.2017  
**Anmeldeformular:** Seite 26

Jeder kennt ihn, manche haben Respekt und einige auch schon Ihren Motor damit beschädigt: der Gemischknopf in unseren Flugzeugen.

Aber wie geht man wirklich richtig damit um? Fernab von Stammtisch-Gerüchten wollen wir uns sachlich mit dem richtigen Leanen unserer Triebwerke beschäftigen.

Umfang des Tagesseminars:

- warum überhaupt leanen?
- was spricht dagegen?
- Aufräumen mit Gerüchten, stattdessen Fakten und Aufklärung
- Voraussetzungen für korrektes Leanen
- Geld sparen ohne Reue
- korrekter und schonender Motorbetrieb
- Einsatz der Motorüberwachungsinstrumente

Dozent ist Jörg „Yogi“ Beck, er fliegt seit über 30 Jahren mit PPL und ATPL alles was ihm als Fluglehrer in die Finger kommt, ob in Europa oder in Übersee. In über 25 Jahren Halterschaft verschiedenster Flugzeuge hat er tiefe Motor- und Wartungskenntnisse gesammelt.

Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarteilnehmern bekannt.

Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse.

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

*Mit Weltumrunder  
Arnim Stief*

## AOPA-Nordatlantik-Seminar



**Termin:** 18.11.2017  
**Ort:** Egelsbach

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 140 €  
**Nichtmitglieder:** 180 €

**Anmeldeschluss:** 20.10.2017  
**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

## AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



**Termin:** 27.01.2018  
**Ort:** Egelsbach

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 50 €  
**Nichtmitglieder:** 80 €

**Anmeldeschluss:** 12.01.2018  
**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

Darüber hinaus wird genügend Zeit für die Beantwortung und Diskussion individueller Fragen eingeräumt werden.

Dozent ist Markus Schmal, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver Pilot mit CPL/IFR-Berechtigung und kennt somit die AZF-Verfahren von beiden Seiten.

## 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.

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



☐ **AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach vom 28.10. – 29.10.2017**

Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 12 / Max. 25

☐ **AOPA-Seminar „Menschliches Leistungsvermögen“ in Königsbrück am 01.11. und 02.11.2017**

Teilnahmegebühr: 920 € für AOPA-Mitglieder, 1.250 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ **AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Egelsbach am 04.11.2017**

Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 20

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 18.11.2017**

Teilnahmegebühr: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 23

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 27.01.2018**

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

## Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

|                                                                                                                                                                              |         |                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bitte Typ eintragen                                                                                                                                                          | Kennung | <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> Ich verchartere mein Flugzeug Ich möchte ____ Stunden pro     |
|                                                                                                                                                                              |         | <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Ich möchte ein Flugzeug chartern Tag fliegen (wetterabhängig) |
| <input type="checkbox"/> 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 Einzugsermächtigung

|            |              |
|------------|--------------|
| Ort, Datum | Unterschrift |
|------------|--------------|

## Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

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

# Referendum zu Berlin Tegel: Klare Mehrheit stimmt für eine Offenhaltung von TXL

Am 24. September 2017 wurde nicht nur die Bundestagswahl abgehalten, sondern in Berlin auch über die Zukunft des Flughafens Tegel abgestimmt. Das Resultat: 56,1% der Wähler stimmten für die Offenhaltung von Tegel, die Wahlbeteiligung lag bei beachtlichen 71,3%.

## Der Volksentscheid im Wortlaut:

Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ ergänzt und entlastet den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern!

Die Berliner Regierenden in der Koalition aus SPD, Linken und Grünen sind über das Abstimmungsergebnis nicht erfreut und sprechen sich weiter konsequent für die Schließung von TXL aus. Die Schließung soll kommen, sobald der neue Hauptstadtflughafen BER in Betrieb genommen wird, wann immer das auch sein mag. Dass die Kapazitäten von BER mit nur zwei Start- und Landebahnen für die deutsche Hauptstadt nicht ausreichen werden haben wir als Verband immer betont, und uns deshalb schon für die Offenhaltung von Berlin-Tempelhof ausgesprochen. Wie es politisch weiter geht ist völlig unklar, die Lager Pro und Contra Tegel werden nur schwer zu einer einvernehmlichen Lösung kommen.

# EUROCONTROL fasst zusammen: Wie viele Funkgeräte für wen?

Die Einführung von 8.33 kHz Kanalabständen innerhalb der EU unterhalb von FL 195 betrifft vor allem die Allgemeine Luftfahrt. Auf Wunsch mehrerer Staaten nach Klarstellung, welche Ausrüstungsanforderungen in den verschiedenen Lufträumen gelten, hat die EASA folgende Fragen von EUROCONTROL beantwortet:

1. Die Anzahl der an Bord benötigten Funkgeräte je nach Flugregeln (IFR/VFR), Luftraumklasse und Flugzeugkategorie.
2. Besteht bei zwei Funkgeräten an Bord die Möglichkeit, ein 8.33 kHz Funkgerät und ein Gerät mit 25 kHz zu betreiben?
3. Möglichkeiten (mittels Zertifizierung/Installation), die Nutzung von 25 kHz Funkgeräten nur auf Notfälle auf der entsprechenden Frequenz (121,5 MHz) zu begrenzen.

Die erste Frage zur Anzahl der an Bord benötigten Funkgeräte, unter Berücksichtigung der Bestimmungen des europäischen Luftraums, der Lufttüchtigkeitsbestimmungen des Luftfahrzeugs und der Regeln zum Flugbetrieb, hat die EASA zusammengefasst folgendermaßen beantwortet:

Ein Großflugzeug muss mit mindestens 2 unabhängigen (8.33 kHz fähigen) Funkgeräten ausgestattet sein, unabhängig vom beabsichtigten Flugbetrieb und Luftraum.

Nach der Bauvorschrift CS-23 zugelassene Flugzeuge, dazu gehören auch leichte Motorflugzeuge bis 5670 kg, benötigen sowohl für VFR Flüge (in Lufträumen, in denen ein Funkgerät vorgeschrieben ist), als auch für IFR Flüge lediglich ein (8.33 kHz fähiges) Funkgerät.

Kurz zusammengefasst die Antworten zu Frage zwei und drei: Wenn zwei Funkgeräte vorgeschrieben sind, müssen beide 8.33 kHz fähig sein. Wenn nur ein Funkgerät vorgeschrieben ist, darf ein zweites Gerät mit 25 kHz weiterhin im Luftfahrzeug eingebaut sein und bei Ausfall des 8.33 kHz Geräts auf der Notfallfrequenz 121,5 (oder auf anderen von ATC genannten 25 kHz Frequenzen) betrieben werden.

Der Möglichkeit, die Frequenznutzung von 25 kHz Funkgeräten durch entsprechende Zertifizierung auf die Notfallfrequenz zu begrenzen, stehen ICAO Bestimmungen entgegen.

Anzeige

Wer wegen Kohlenmonoxid im Cockpit von dieser Welt geht – fährt nicht nach Walhall ein – denn er ging **OHNE SCHWERT!**



**Die BAC-CO-Patrol ist Ihr Schwert!**



Sie werden über das Headset mit einem Ton vor dem lautlosen Kohlenmonoxid gewarnt und können entsprechend handeln: Heizung aus – Fenster auf!

Termin bei der Werft!

**Bleiben Sie der Welt erhalten!**

Als EASA-Minor-Change zugelassen!

**B.A.C.** Digital Avionics

Skype: BACDIGITAL

E-Mail: bac-components@freenet.de

Tel: 0 81 22-96 12 26 • Fax: -55 92 05

# Kreta – Schönhagen

Die Balkanhalbinsel, oder kurz der Balkan, zwar geografisch nicht eindeutig begrenzt, reicht von Kroatien bis Griechenland. Diese Gegend wollen wir fliegerisch erkunden.

Unser Flugzeug, eine Diesel-DA40, steht schon in Chania auf Kreta. Lars hat die Maschine mit seiner Familie von Schönhagen runter geflogen, wir, Jürgen und ich wollen sie jetzt, Anfang September, wieder in ihren Heimatflughafen bringen.

Ich war gewarnt. Von mehreren anderen Reisen in diese Gegend wusste ich, welche bürokratischen Hürden dem Piloten das Fliegen schwer machen würden. Aber man kann es als Herausforderung sehen. Amtliche VFR-Karten für Griechenland gibt es nicht. Einen ordentlichen Ersatz bietet die **Greek Aviation Map** der Greek Helicopters. Inzwischen ist auch das Jeppesen Flight Deck VFR dort angekommen. Zur Einstimmung wollten wir einen Tagetrip auf die Insel Santorini machen. Ca. 45 min Flugzeit sind kein Problem. Vor zwei Tagen haben wir schon per Mail eine Slotanfrage an den Flughafen gerichtet. Aber hier fangen die Probleme schon an. Die Öffnungszeiten der griechischen Flughäfen sind im Internet veröffentlicht und Slots für VFR-Flüge gibt es nicht – theoretisch. Aber wenn heute kein gewerbliches Flugzeug mehr landet, wird



Jürgen Holzberg und Bernd Clemens in der DA40

Foto: © Bernd Clemens

der Flughafen einfach geschlossen. Manchmal wird sogar ein Notam herausgegeben. Und die Slots werden mit mangelnden Abstellflächen begründet. Dann entscheidet auch nicht der Flughafen selbst, sondern eine zentrale Stelle in Athen. Und das kann dauern.

Wir rufen morgens unsere Mails ab und siehe da, um sieben Uhr kam die Genehmigung, nur da hatten wir unseren Tag schon anderweitig geplant.

Morgen soll es dann richtig losgehen. Und schon müssen wir umplanen. Unser geplantes Ziel Ioannina hat bis auf Weiteres keinen Kraftstoff. Anderes Ziel: Zakynthos im Westen des Peloponnes. Santorini wollen wir aber doch nicht ganz streichen. Wir planen den Anflug des Archipels und wollen dann auf Westkurs gehen. Am Abend gebe ich noch schnell den Flugplan über das DFS-Portal auf und bekomme umgehend die Bestätigung auf's Handy. Der Flieger ist getankt, alle Gebühren bezahlt – ohne Handling Agent geht nirgends mehr etwas – der Motor läuft, die Schwimmwesten sind angelegt, Funk mit dem Tower, request taxi. Nur hat der Fluglotse unseren Flugplan nicht bekommen (siehe Kasten Seite 31). Es hilft nichts, Motor aus, neuen Flugplan, eine halbe Stunde warten und endlich kann es losgehen.

Über den Meldepunkt PAPA fliegen wir in Richtung NO nach Santorini. Das Wetter ist gut und nach 40 min Flug über die südliche Ägäis nimmt uns die freundliche Lotsin von Santorini in Empfang. Es ist kein Verkehr und wir dürfen den gesamten Archipel in niedriger Höhe befliegen wie wir wollen. Nach einer viertel Stunde sind alle Fotos im Kasten und es geht westwärts etwa eine Stunde über Wasser. Bei wolkenlosem Himmel geht das Meer im Dunst kontrastlos in den Himmel über, ohne dass ein deutlicher Horizont sichtbar wäre. Wir lassen den Autopiloten fliegen, der macht das besser als ich.



Foto: © Bernd Clemens

Die Südspitze des Peloponnes kommt in Sicht. Griechenland hat trotz seines stark maritimen Charakters einen Gebirgsanteil von 77,9% und wird daher als Gebirgsland eingestuft (Wikipedia). Und genau so zeigt sich das Land. Hügel, Berge, Bergketten mit beachtlichen Höhen. Einige Gipfel ragen bis über 2400 m in die Höhe. Wir überqueren das Taygetos-Gebirge und kommen in die militärische TMA (MTMA) Kalamata. Es geht entlang den vorgegebenen VFR-Strecken direkt über den Platz weiter an die Westküste. Die vorgegebenen Flughöhen orientieren sich weitgehend an den topografischen Gegebenheiten. Nach den teils karstigen Bergregionen kommen wir nun an die Küste mit seinem tiefblauen Meer. Das ist wieder Urlaubsregion mit malerischen Buchten und wassersportlichen Aktivitäten. Bei der Küstenstadt Pyrgos wechseln wir vom Peloponnes zur vorgelagerten Insel Zakynthos. Andravida APP übergibt uns an Zakynthos TWR. Die Dame am Funk macht einen gestressten Eindruck. Sie hat wohl gerade zwei weitere Anflüge zu bewältigen und schickt uns über dem Meer ins Holding. Da hat sie uns dann aber wohl vergessen. Nachdem Ruhe im Funk eingekehrt war, gebe ich eine Positionsmeldung ab und bekomme sofort das „cleared to land“.

Es ist noch Hochsaison. Der Taxifahrer bringt uns in einen Ferienort mit typischem „all-inclusive-Publikum“. Das muss man mal wieder mitgemacht haben. Wir finden kein ordentliches Fischrestaurant. „Die Touristen fragen das zu selten nach“ erklärt uns ein Wirt.

Nachdem auf Nachfrage auch in Zakynthos unser Flugplan nach Ioannina nicht angekommen war, gebe ich von nun an alle Pläne vor Ort von Hand auf. In einer Bucht an der Westküste der Insel liegt ein an Land gespültes Schiff. Das wollte ich fotografieren. Doch die Route wurde wegen zu hoher Verkehrsbelastung abgelehnt. Im Funk war von hoher Belastung nicht viel zu hören. Dann eben gleich nach Norden über die Inseln Ithaka und Levkas durch die militärische TMA Preveza. Es ist Sonntag und das griechische Militär hat nicht viel zu tun. Auch hier werden wir problemlos über den Platz geleitet. Noch in der CTR liegt das große Naturschutzgebiet *National Park of Amvrakikos Wetlands*. In dem Feuchtgebiet tummeln sich Pelikane, Kormorane, Flamin-



Foto: © Bernd Clemens

*Anflug auf Ohrid in Mazedonien.*

gos und im vorgelagerten Ambrakischen Golf werden sogar Delfine gesichtet. Aus der Flugzeugperspektive ist davon leider nicht viel zu sehen.

Ioannina zeigt sich auch sehr touristisch, allerdings mit vorwiegend einheimischen Urlaubern. Die gemütliche Altstadt ist innerhalb der vollständig erhaltenen Stadtmauer gelegen und am Uferbereich des Pamvotida-Sees kann man flanieren, essen, trinken und relaxen.

Jetzt fängt der Balkan richtig an. Unser nächstes Ziel heißt Ohrid in Mazedonien, dicht an der Albanischen Grenze. Schon in unserem Quartier auf Kreta erhielt ich die Nachricht, dass die mazedonische Luftfahrtbehörde noch Unterlagen für die Einflug- und Ladegenehmigung benötigt: Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis und Folgebescheinigung, Versicherungsnachweis. Schnell alles abfotografiert und per Mail weggeschickt. Dann kam die Genehmigung mit dem Hinweis, der Flughafen schließe um 0800 UTC. Das ist in Hellas 1100 loc, am Ziel 1000 loc.

Wir stehen früh auf, erhalten im Hotel ein Früh-Frühstück und eilen zum Flughafen. Die Formalitäten sind bald erledigt, der Handling Agent ist zufrieden, der Tower ist besetzt – doch starten dürfen wir nicht. In meiner vorherigen Slotgenehmigung ist eine spätere Startzeit angegeben. Wir müssen warten, gnädigerweise dürfen wir dann doch 30 min vor der angegeben Zeit abheben. Jetzt wird die Zeit knapp. Ich streiche kurzerhand ein paar Points of Interest sodass wir noch pünktlich in Ohrid eintreffen. Der Anflug verläuft so leicht wie wunderschön über den Ohrid-See direkt ins final 02. Wir kommen in einen anderen Kulturkreis. Seit 1980 gehört die Stadt zum Weltkulturerbe der UNESCO. Orthodoxes Christentum und Islam treffen aufeinander. Über 360 Kirchen aus allen möglichen Epochen, Moscheen mit hohen Minaretten, Baustile aus der Frühzeit bis zur klassischen Moderne und eine faszinierende Altstadt. Offiziell wird kyrillisch geschrieben, in touristischen Gebieten lateinisch. Und bezahlen kann man in Euro.

Zwischen Griechenland und Kroatien gibt es keine aktuellen bzw. gar keine Flugkarten. Die alten amerikanischen ONC/TPC-Karten wie auch die Darstellungen auf dem GPS sind zur VFR-Navigation ungeeignet. Man muss sich behelfen. Ich bastele einen Flugplan nach Sarajevo in Bosnien zusammen. Wir müssen Albanien und



Foto: © Bernd Clemens

*Auf dem Weg nach Ioannina liegt der National Park of Amvrakikos Wetlands.*



Foto: © Bernd Clemens

*Podgorica (Montenegro) Abwasserbecken des örtlichen Aluminiumkombinats*

Montenegro überfliegen. Aus der Low Altitude Enroute Chart nehme ich ein paar VORs und auf der Strecke liegende Waypoints. Ohne immer ganz genau zu wissen, wo wir im Moment sind, fliegen wir die immer wieder neu zugewiesenen Waypoints ab, die unser Garmin zum Glück alle kennt. Mal muss ich den Controller bitten, den Waypoint zu buchstabieren, ansonsten hat uns ATC den kürzesten Weg geschickt.

Für Sarajevo und Mostar (unser darauffolgendes Ziel) haben wir schon vor Reisebeginn das erforderliche *SLOT and Handling request form* eingereicht. An den gewünschten Start- und Landzeiten wurde jedoch rumgemäkelt, davon später.

Und wieder sind wir in einer anderen Welt. Die Hauptstadt von Bosnien-Herzegowina ist weitgehend muslimisch geprägt. Wir stürzen uns ins Getümmel des touristischen Basarviertels mit seinen vielen Läden, orientalischen Kneipen und Restaurants. Das alte Jugoslawische Nationalgericht Cevapcici ist bei uns etwas in Verruf geraten. Dort haben wir die zartesten unseres Lebens bekommen. Wir lauschen dem Muezzin und können die Gazi Husrev Beg Moschee, die größte der Stadt, von innen besichtigen. Es ist nur ein Katzensprung von knapp 30 Minuten Flugzeit nach Mostar, der Stadt an der Neredva, mit der bekannten Brücke. Schon während des Anflugs versuche ich das Wahrzeichen der Stadt auszumachen. Vergeblich, denn die Towerlotsin lenkt mich



Foto: © Bernd Clemens

*Berge, Schluchten, Stauseen durchziehen das ganze Land*



Foto: © Bernd Clemens

*Die berühmte Brücke von Mostar (Bosnien-Herzegowina)*

immer wieder ab. Hier in der Stadt tobten heftige Gefechte während des Bosnien-Krieges. Durch gezielten Beschuss wurde die berühmte Brücke zerstört. Mit vielen Fördermitteln wurde sie später originalgetreu aufgebaut und ist wieder der zentrale Touristenmagnet. Bestaunt werden die Brückenspringer, die sich mutig von der höchsten Stelle des Bauwerks in die 25 m tiefer gelegene Neredva stürzen. Sie springen allerdings erst, wenn ca. 50 Mark im Klingelbeutel zusammen gekommen sind. Ja, Mark, das ist hier die Währung und die ist genau soviel wert, wie die DM vor dem Euro. Wir schlendern noch ein wenig durch die Stadt und es fallen einige alte Gebäude auf, die heftigem Beschuss ausgesetzt waren. Im Stadtbild ist vom Krieg sonst nichts mehr zu sehen.

Am nächsten Tag haben wir noch etwas Zeit. Der Flughafen öffnet erst um 1400 loc. Die lokalen Spezialitäten wie türkischer Tee, türkischer Kaffee – hier heißt er Bosnischer Kaffee – und Ayrn, der Trinkjoghurt, die wir in Sarajevo versäumt hatten, sind hier in Mostar nur noch schwer zu finden. So genießen wir in einem gemütlichen Kaffeegarten mit „the best view on the bridge“ die Getränke und bereiten uns auf das nächste Leg vor.

Venedig heißt das nächste Ziel. Mostar schickt uns zum Grenzübergangspunkt NETKO nach Kroatien. Ab hier gibt es wieder ordentliche VFR-Karten. Jeppesen mobile flight deck VFR beginnt in Kroatien und sonst habe ich noch eine ältere Papierkarte an Bord. In niedriger Höhe geht es die Kroatische Küste entlang. Die unendlich vielen Inseln, teils bewohnt teils unbewohnt, teils im Nationalpark der Kornaten und Naturpark Telašćica gleiten unter uns hinweg und wir können den ruhigen Flug mit wenig Funkverkehr genießen. Südlich der Halbinsel Istrien bei Pula nehmen wir Kurs auf Venedig. Am Meldepunkt Porto di Malamocco übernimmt Lido Aerodrome und wir haben einen fantastischen Anflug entlang der Landzunge der Lagune mit Sicht auf die venezianische Inselwelt.

Wir haben einen Fehler gemacht. Da wir aus einem Nicht-EU-Land (Bosnien-Herzegowina) eingereist sind, hätten wir rechtzeitig mit einem extra Formular den Zoll bestellen müssen. Nun waren wir schon gelandet und mussten einige Belehrungen über



Foto: © Bernd Clemens

*Die Biennale Venedig ist eine der größten Ausstellungen zeitgenössischer Kunst. Mit der Installation The Phoenix lässt der chinesische Künstler Xu Bing auf dem alten Werftgelände, dem Arsenale, den antiken Vogel riesenhaft auferstehen.*

uns ergehen lassen. Aber die Polizei wird das ausnahmsweise für uns regeln. Da sitzen wir auf der harten Bank der Polizei und die zwei diensthabenden Kollegen haben die Aufgabe, unsere Ausweisnummern an den Zoll weiter zu leiten. Wir müssen unser Mienenspiel unterdrücken, da es sich wohl um eine nicht alltägliche Aufgabe handelt. Und schon in einer viertel Stunde war die gemeinsame Arbeit vollbracht.

Die Biennale di Venezia, die internationale Kunstausstellung, ist unser eigentliches Ziel. Unsere gesamte Zeit haben wir der zeitgenössischen Kunst gewidmet. Auf zwei Hauptstandorten, den Giardini und dem Arsenale, kann sich der Kunstbegeisterte die Hacken ablaufen.

Das Wetterglück scheinen wir gepachtet zu haben. Obwohl von Westen her eine Front heran zieht, sollte der Alpendurchflug gelingen, wenn wir nicht zu sehr trödeln. Es bietet sich die Standardstrecke über Trento, Bozen und Brenner an. Anfangs macht sich schon die leichte Bewölkung bemerkbar, aber unmittelbar

hinter dem Brennerpass ist alles wie weggeblasen. Wir steigen noch einmal auf 10 000 ft um über den Bergkamm auf östlicher Seite zu kommen und können uns dann geruhsam vorbei am Hintertuxer Gletscherskigebiet durch das Salztal direkt in den Endteil von Zell am See gleiten lassen. Hier herrscht großes Messtreiben. Es findet gerade die Air Expo Zell, die größte Flugsportmesse Österreichs, statt. Und Ende August 2015 hat der Flugplatz ein neues An- und Abflugverfahren eingeführt. Noch nicht alle Piloten haben das richtig mitbekommen sodass der Flugleiter mit viel Geduld den Verkehr ordnen muss. Am Boden flitzen Helfer auf Motorrollern über die Rollwege um die zahlreichen ankommenden Flugzeuge einzuweisen.

Noch schnell einen Eisbecher im warmen Sonnenschein und bei gutem Wind und geradem Kurs rollen wir nach zweieinhalb Stunden wieder auf heimischem Asphalt.

*Bernd Clemens*

### Flugplanaufgabe

Seit geraumer Zeit ist es möglich Flugpläne weltweit über das Internetportal der DFS aufzugeben. Das ist sehr komfortabel, da sofort die Syntax geprüft wird und der Flugplan von jedem Ort online verschickt werden kann. Ein paar Minuten später erhält man per Mail eine Bestätigung, dass der Plan angenommen, verarbeitet und weitergeleitet wurde. Das beruhigt, sagt aber noch nicht, dass der Flugplan auch angekommen ist.

Die DFS nimmt den Flugplan entgegen und leitet ihn an die zuständigen Stellen weiter. Was dann weiter passiert, weiß niemand mehr. Wenn der örtliche Bearbeiter gerade Siesta hat, guckt der Pilot in die Röhre!



Foto: © Bernd Clemens

*Nicelli, der VFR-Platz von Venedig auf dem Lido.*

# News



## Das Kennzeichen ist das Ziel

**Ein Flugzeug ist schnell gekauft. Die Umregistrierung in ein anderes Land kann mit Hürden und kleinen Tücken verbunden sein. Wer die kennt, kann die Herausforderung leichter meistern.**

Im April 2016 habe ich mir einen Traum erfüllt und in Frankreich eine Beech Baron 58 gekauft. Die Ummeldung vom Vorbesitzer auf mich und eine Anteilseignerin verlief schnell, reibungslos und einfach. Bis zum Annual behielten wir das französische Kennzeichen und machten uns dann an die Umregistrierung. Zu entscheiden war, ob in Österreich oder Deutschland registriert werden sollte. Letztendlich fiel die Wahl auf Deutschland. Als Erstes stellte ich dem Chef der deutschen Werft, wo das Annual gemacht wurde, eine Handlungsvollmacht aus, damit er die Kommunikation mit amtlichen Stellen übernehmen konnte. Die Abmeldung bei der französischen Luftfahrtbehörde klappte trotz fehlender Französischkenntnisse recht gut, Google half beim Übersetzen.

Nächster Schritt war die Wahl eines Wunschkennzeichens. Gar nicht so leicht, denn in Deutschland unterliegen die Kennzeichen dem Datenschutz, sodass wir vorweg nicht leicht feststellen konnten, ob das Wunschkennzeichen überhaupt verfügbar war. Ein klein wenig Recherche im Internet hat geholfen, unnötig Anträge wiederholen zu müssen. Sobald das geklärt war, begann der übliche Formulkrieg. Mit der Bundesnetzagentur (Flugfunk und Transponder) ging alles prompt. Das ließ hoffen, in zwei Wochen alles erledigt zu haben.

Die Werft machte sich an die Arbeit, das Wunschkennzeichen wurde am Flugzeug angebracht, es wurden Fotos angefertigt und die Anträge mitsamt den erforderlichen Dokumenten wurden an das Luftfahrtbundesamt (LBA) nach Braunschweig geschickt. Als frischgebackener Baron-Besitzer war ich natürlich ungeduldig und



Foto: © Robert Michl

habe nach zwei Wochen beim LBA angerufen. Die Frage nach dem Status meiner Anmeldung konnte nicht wirklich beantwortet werden, man sei überlastet. Nach weiteren zwei Wochen waren die Dokumente in meiner Post, nur leider nicht erledigt. Es habe, so die Information, ein Antragsformular gefehlt. Anstatt aber das gesamte Konvolut beim LBA zu behalten und nur das fehlende Formular nachzufordern, wurden gleich alle Dokumente wieder an mich retourniert. Also, zurück an den Start und alles nochmals schicken.

Ein paar Wochen später kam wieder Post vom LBA. Angeblich fehlte wieder ein Dokument und das LBA hatte zum zweiten Mal die gesammelten Werke an mich zurückgeschickt. Egal, ich habe wieder alle Dokumente zusammengepackt und ans LBA geschickt. Um sicher zu sein, dass jetzt doch alles komplett sei, habe ich telefonisch um Auskunft gebeten. Die war doch sehr eigenartig. Der Akt würde erst betrachtet, wenn er an der Reihe wäre, die Anforderung eines einzelnen Dokumentes könne man nicht machen, da im Büro der Platz zur Aufbewahrung der Dokumente fehlte. Doch letztendlich war die zuständige Sachbearbeiterin mit den Anträgen und Dokumenten zufrieden. Der Akt durfte in Braunschweig verbleiben.

Ein kleines Problem gab es als Schlusspointe doch noch. Die Werft hatte das Kennzeichen zum Teil über die Passagiertüre angebracht. Das allerdings ist bei in Deutschland registrierten Flugzeugen nicht erlaubt, weil dann bei am Boden geöffneter Türe nicht mehr das vollständige Kennzeichen zu lesen ist. Also, Kennzeichen neu gemalt, Foto gemacht, und, man glaubt es kaum, nach drei Monaten Stehzeit durfte ich mein Flugzeug mit ordnungsgemäßen Papieren endlich rechtmäßig fliegen.

Robert Michl



Foto: © Robert Michl



# IAOPA News

## AOPA Netherlands afraid of more bans on flying over protected nature areas.

AOPA Netherlands has filed a lawsuit against the Ministry of Economic Affairs which is in charge of GA in the Netherlands. GA has been banned of flying over the so called Delta Wateren, which is a protected area. In response to the objection lodged previously by AOPA, the Ministry granted an exception to the flight ban (in case of operational necessity), but for AOPA this is not enough. AOPA argues that there is no reason for placing a ban on flying above these areas. The Netherlands is home to 166 so called 'Natura 2000'-areas and AOPA fears that in the future many unnecessary flying bans will be implemented. We will see how this case will develop.

## Europe Cross border flights continue to be an issue for IAOPA EU

Of course this is what a Single European Sky should be all about: easy flying cross border from country to country within Europe. But in practice this often is not the case. Greece may be the worse example of a government that makes the life of the flying community difficult. An example of this is the fact that any GA pilot flying cross border has to 1) use an international airport, 2) face high costs (200 to 300 Euro for a C172, short landing) due to the fact that almost all suitable international airports are operated by a private company (Fraport), and 3) any GA pilot has to submit 4 different documents before any flight: a Flight Plan, a General Declaration, a statistical information document and Document 731, which is a Greek invention. The last form means the pilot has to fill in the full names of all passengers on board, including their passport or ID-card numbers. Greek pilots feel that

the much promoted Single EU Sky actually consists of many small skies.

In Iceland the situation is much better. When entering Iceland you will have to land at an international airport, such as BIKF, BIRK, BIEG, BIAK or BIIS (BIHN is also an option, but you'd have to pay for customs to disembark the plane). No prior permission is required for private flights, but customs, immigration and health authorities need a GenDec, packing list and a cargo manifest (all of which the handler would take care of). When leaving, you will have to pass through one of those airports again and hand in the same documents, just to make sure you don't leave anyone behind unwanted.

It is clear that there is still a lot to be done to make sure that flying through Europe will be as easy as crossing the continent by car. Getting rid of restrictions on International, and especially Intra-European flights, has always been high on our priority list. We have even included a chapter on Facilitation in our IAOPA Policy Manual <http://www.iaopa.org/doc/finalpol.pdf>, but it doesn't quite reflect the situation in Europe under the Schengen treaty.

Some 15 years ago IAOPA organized a protest flight with about 100 participating aircraft between Colmar in France and Lahr in Germany in order to have GA fully included in the Schengen System with its additional freedoms. With some success, as we were able to get rid of the requirement to use only international aerodromes between France and Germany and many other states. But the requirement to file VFR-cross-border flight plans remained, at least for most European Member States. Unfortunately the general security situation in Europe has developed in a way that many Member States nowadays want to have stronger control over their borders again, and it is already a challenge to maintain the status quo. The good news is that filing a VFR-

flight plan is quite easily done via a smart-phone nowadays. It only takes five minutes and most ANSPs don't charge for it. Nevertheless we should continue to promote the idea to fly without VFR-flight-plans within the Schengen region. Best success can be expected from bilateral negotiations. Today one can fly from Germany to Austria, Czech Republic and Poland without VFR-flight plans, based on such bilateral agreements, but with certain restrictions (outside of controlled airspace, radio-contact to ATC/FIS when crossing the border, etc).

## Flying to and from Ukraine made easier

At the beginning of June 2017 citizens of Ukraine obtained the right to enter EU without visas. This makes it easier for our Ukrainian friends to visit aviation meetings in the rest of Europe. However, plane owners from Ukraine have one big complaint: the insurance rates for their aircrafts. Insurance for a private aircraft flight to Europe is much more expensive in Ukraine than in any European country. So if anyone knows of an insurance company in Europe that would agree to insure Ukrainian aircrafts according to the requirements REGULATION (EC) No 785/2004 exclusively for flights in the EU airspace, please don't hesitate to contact AOPA Ukraine by email (see underneath). In addition, the landing fees and taxes of airports, airstrips and heliports have also been reduced substantially according to Gennadij Khazan, the chairman of AOPA Ukraine. If you plan to fly to Ukraine, don't hesitate to ask Mr. Khazan for support. The best way is sending an email to [aopa.ua@gmail.com](mailto:aopa.ua@gmail.com).



# Termine 2017

## Oktober

**20. – 21.10.2017**

**AOPA Sea Survival Training**  
in Elsfleth  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**28. – 29.10.2017**

**AOPA Auffrischungsseminar**  
für Lehrberechtigte VFR/IFR  
in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## November

**01. – 02.11.2017**

**AOPA Seminar Menschliches**  
**Leistungsvermögen – HPL**  
in Königsbrück  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**04.11.2017**

**AOPA Seminar Avgas und**  
**MoGas 20% günstiger, oder:**  
**Das Geheimnis des roten Knopfs**  
in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**11.11.2017**

**11. Tag der AOPA-Vereine**  
in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**18.11.2017**

**AOPA Nordatlantik-Seminar**  
mit Arnim Stief  
in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)



## Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2017/2018 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen, MAXX6:**

Samstag, **11.11.2017**, um 10:00 Uhr  
Samstag, **17.02.2018**, um 10:00 Uhr  
Samstag, **19.05.2018**, um 10:00 Uhr  
Samstag, **08.09.2018**, um 10:00 Uhr  
Samstag, **10.11.2018**, 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](mailto:haegele@ajs-luftrecht.de) anmelden.

## 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](http://www.aopa.de)**

für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

*Alle Angaben ohne Gewähr*

## Impressum

### Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany  
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.  
Flugplatz, Haus 10  
D-63329 Egelsbach

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

E-Mail: [info@aopa.de](mailto:info@aopa.de)  
Internet: [www.aopa.de](http://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](mailto:aopa@mediatur.de)  
Internet: [www.mediatur.de](http://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](http://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 |          |  |

### Kontaktdaten

|              |  |                      |  |
|--------------|--|----------------------|--|
| 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

|                                           |                                     |                                       |                                           |                                    |
|-------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Lehrberechtigung | <input type="checkbox"/> IFR        | <input type="checkbox"/> 1-Mot        | <input type="checkbox"/> 2-Mot            | <input type="checkbox"/> Turboprop |
| <input type="checkbox"/> Kunstflug        | <input type="checkbox"/> Wasserflug | <input type="checkbox"/> Hubschrauber | <input type="checkbox"/> Reisemotorsegler | <input type="checkbox"/> Jet       |
| <input type="checkbox"/> 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](http://www.aopa.de)

# fliegermagazin-VORTEILSANGEBOT!



**TOLLES  
EXTRA!**

## 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](http://www.fliegermagazin.de/abo)**

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

Anbieter des Abonnements ist JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG.  
Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

JETZT TESTEN:

**3 HEFTE  
FÜR NUR  
11,60 €**

### REISEADAPTER „GLOBAL“



Der kleine, nützliche Reisebegleiter (8,5 cm lang, Ø 4,8 cm) versorgt Sie weltweit mit Strom aus der Steckdose. Egal ob in Asien, Europa, UK, USA oder Australien: überall haben Sie zukünftig den richtigen Adapter dabei.

**Zuzahlung nur 1,- €**

**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.