



AOPA GERMANY

Ausgabe 01/2018 | April – Mai 2018 | Heftpreis 2,80 €

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

LETTER

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

2/2018

April/Mai

Wieviel 8,33 muss sein?



AOPA SAFETY LETTER: LUFTRECHT für Fluglehrer

Stärker vertreten!

Die Avionikprüfungen sind abgeschafft, aber wie prüft man jetzt die Avionik?

Bericht von der 29. World Assembly der IAOPA in Queenstown/Neuseeland

Fliegerisch fit!

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

AOPA-Flugsicherheitstraining Anklam – Trainings-Schwerpunkt Seeflug

Besser informiert:

Seien Sie kein Transpondermuffel und schalten Sie den Transponder immer ein!

Was tun über Echo Zwo?

JETZT KENNENLERNEN

3 Ausgaben für nur 11,60 € und Prämie zur Wahl!



**TOLLES
EXTRA!**



POWERBANK MIT LED-LAMPE

Mit der kleinen handlichen Taschenlampe (10,5 cm, Ø 13 mm) aus Aluminium können Sie Ihr Smartphone oder Ihr Tablet auch unterwegs jederzeit aufladen. Inkl. USB-Ladekabel-Adapter. Farbe: grau mit rotem Logo.

Zuzahlung nur 1,- Euro



SKY-TRAVELLER KARTENTASCHE

Durchdachte Tasche für Piloten mit Platz für alle wichtigen Flugunterlagen, wie zum Beispiel ICAO-Karten, Flugbuch, Lizenz, Medical oder ähnliche Dokumente. Maße (geschl.): 28 x 17 cm. Die abgebildeten Artikel sind nicht im Lieferumfang enthalten.

Zuzahlung nur 1,- Euro

DIESES UND WEITERE ANGEBOTE UNTER:

www.fliegermagazin.de/mini +49 (0)40-38 90 68 80

Bitte die Bestellnummer 1724009 angeben.

oder per Fax bestellen unter +49 (0) 40-38 90 68 85

Sie erhalten 3 Ausgaben *fliegermagazin* für nur 11,60 € (inkl. MwSt und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Auslandspreise auf Anfrage. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Anbieter des Abonnements ist JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Audioaufzeichnungen der Sprachprüfungen und Anrechnung von Annex II Flugstunden

Gute Nachrichten gibt es bei zwei Themen zu vermelden, die in der letzten Zeit viele Piloten bewegt haben.

Als im Juni letzten Jahres verkündet wurde, dass gemäß §17 der 3. DVO zur Verordnung über Luftfahrtpersonal von sämtlichen Sprachprüfungen Audioaufzeichnungen angefertigt werden müssen, da war die Aufregung naturgemäß sehr groß. Wir waren auch höchst unzufrieden mit dieser neuen Regelung, die wir zum einen als Ausdruck eines hohen Misstrauens des Luftfahrt-Bundesamts (LBA) gegenüber seinen Sprachprüfern verstanden haben, und zum anderen auch als problematisch aus der Datenschutzperspektive. Aus diesem Grund hatten sich LBA-Präsident Jörg Mendel und AOPA-Präsident Prof. Giumulla getroffen und das Thema intensiv diskutiert. Heute freuen wir uns mitteilen zu können, dass es die erklärte Absicht von LBA und Bundesverkehrsministerium ist, die Audio-Aufzeichnungspflicht komplett zu überarbeiten. Im Kern ist vorgesehen, nur noch die Sprach-Erstprüfungen der Piloten auf Audioträger aufzuzeichnen, und es bei den Verlängerungsprüfungen den Piloten zu überlassen, ob sie zur Wahrung ihrer Rechte gegenüber den Prüfern auf einer Audioaufzeichnung der Prüfungen bestehen oder nicht. Wir erachten diese Lösung als einen sehr sinnvollen und pragmatischen Kompromiss. Bis zum Inkrafttreten der neuen Regelungen

werden aber noch 2-3 Monate vergehen, da sie in den Ministerien noch formell geprüft werden müssen.

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich vor einigen Wochen aus Großbritannien kommend die Nachricht in diversen Internetforen, dass die Flugzeiten auf den sog. „Anhang II-Luftfahrzeugen“ auf Grund neuer EASA-Vorschriften nicht mehr zur Verlängerung der EU-FCL-Fluglizenzen herangezogen werden könnten. Was würde das bedeuten? Damit wären Flugzeiten auf historischen Flugzeugen und Experimentals nicht mehr als Flugzeiten zur Verlängerung eines LAPL oder PPL zu verwenden. Aufgeschreckt wurden einige Piloten aktuell, weil die EASA Grundverordnung gerade dahingehend geändert wird, dass die Anrechnung solcher Flugstunden explizit erlaubt wird. Das heißt im Umkehrschluss aber nicht, dass es heute nicht erlaubt wäre. Zum Glück können wir hier ganz klar Entwarnung geben: Denn in § 3 (2) der deutschen LuftPersV ist die Anerkennung dieser Flugzeiten klar geregelt: „Auf den Luftfahrzeugen (nach Anhang II Buchstabe a bis d und h der Verordnung (EG) Nr. 216/2008) absolvierte Flugstunden werden auf die fortlaufende Flugerfahrung angerechnet. Die Luftfahrzeuge (...) können zur Ausbildung und zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen genutzt werden, vorausgesetzt der Ausbil-

dungsbetrieb sowie die Lehrberechtigten und Flugprüfer verfügen über die entsprechende Zulassung oder Berechtigung.“ In Österreich wird dies im ZPH FCL 2 der Austro Control unter Kapitel 4.3 geregelt. Tatsächlich sind einige EASA-Juristen der Ansicht, dass die Anrechnung von Anhang II Flugzeiten auf EU-FCL-Lizenzen im Rahmen der geltenden EASA Grundverordnung/Basic Regulation problematisch ist. Aber man hat in der EASA nicht vor, gegen Staaten vorzugehen, die das heute anders handhaben. Letztlich wird die endgültige Entscheidung aber den Mitgliedstaaten überlassen, so will man in Deutschland die Anrechnung von Ultraleichtflugstunden zur Verlängerung des PPL auch weiterhin nicht erlauben. In Sachen Anrechnung von Ultraleichtflugstunden sehen wir aber durchaus Verhandlungsbedarf, denn mit der zukünftigen UL-Gewichtsgrenze von 600 kg MTOW bewegen sich die ULs bald in einer Gewichtskategorie, die bislang zur Anerkennung von PPL-Flugstunden akzeptiert wurde. Wir sind und bleiben hier mit der EASA und den deutschen Behörden auch weiterhin im Gespräch.

Herzlichst Ihr

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Mitglieder werben Mitglieder	5
Buchbesprechung: „Aufsteigen zum Instrumentenflug“ von Michael Fröhling	6
TopMeteo Specials für AOPA Mitglieder	7
Ab 25. Mai 2018 gilt die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)	8

Stärker vertreten!

Wieviel 8,33 kHz muss sein?	10
Die Avionikprüfungen sind abgeschafft, aber wie prüft man jetzt die Avionik?	11
Bericht von der 29. World Assembly der IAOPA in Queenstown/Neuseeland	12

Fliegerisch fit!

<i>LUFTRECHT für Fluglehrer</i>	15
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	23
AOPA-Flugsicherheitstraining Anklam – Trainings-Schwerpunkt Seeflug	24
40. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Was tun über Echo Zwo?	27
20 Jahre RESI	28
Aviation Discussion Group am Flugplatz Egelsbach	29
Seien Sie kein Transpondermuffel und schalten Sie den Transponder immer ein!	30
Diamond Aircraft erhält mit Wanfeng Aviation Industry neuen Eigentümer	31
Die Feldlerche fühlt sich wohl am Flughafen Essen-Mülheim	31
EASA probiert sich in Comics: Sunny Swift gibt Tipps zum sicheren Fliegen	31

Rubriken

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

Titelfoto: Flugtaxi im Hafen von Vancouver/Kanada, © Michael Erb

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten April und Mai 2018
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Dietrich Schwacke
Jürgen Hartung

Gerhard Patrick Hill
Horst-Dieter Kronenberg
Klaus-Jochen Hahn
Hans-Martin Schempp
Helmut Müller

Peter Bopp
Werner Plagemann
Petra Mogg
Willi Völkle
Ernst Sauerbrei
Norbert Seid
Dr. Eckhardt Wilkens
Bernhard Reisewitz
Klaus Heidenreich
Erwin Schleich
Bernd Mehl
Dr. Frank Scholz
Markus Hinckfuss
Nico Schühle
Axel Fischer

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Gerhard J. Steiger
Edgar Pammer
Prof. Dr. H. Landgraf
Martin Mayer
Frank W. Uhlig
Hans-Detleff Schulz
Dr. Joachim Röhr
Johannes Oberreuter
Gerhard Tschischke
Dr. Gerold Kotman

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Heinz E. Reiling
Hans Eberhard
Markus Heinze
Dirk Seeger
Axel Lothar Hennig
Josef Spiggelkötter
Stefan Hetmanek
Dr. Detlef Scale

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 2018 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 2018

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.

Buchbesprechung:

„Aufsteigen zum Instrumentenflug“ von Michael Fröhling

Lehrbücher zum Instrumentenflug gibt es sehr viele, vor allem in der englischsprachigen Literatur. Aber wie viele davon sind unterhaltsam geschrieben, praxisbezogen und gut illustriert, so dass man sie auch nach der abgeschlossenen Theorieprüfung gerne wieder zur Hand nimmt? Nur ganz wenige. Und in deutscher Sprache? Da kenne ich nur noch eins: Das Buch „Aufsteigen zum Instrumentenflug“ von Michael Fröhling.



Der Autor bringt eine große fliegerische Qualifikation mit: Er ist seit 40 Jahren Pilot, und seit 25 Jahren bildet er als IFR/CPL-Lehrer vornehmlich zukünftige Airline-Piloten aus. Zudem ist er Flug- und Sprachprüfer für das LBA. Aber da ist noch eine andere Qualifikation, die genauso wichtig ist: In seinem anderen Leben betreibt Michael Fröhling eine erfolgreiche Agentur für Kommunikation. Er kann also nicht nur fliegen und darf ausbilden, er hat vor allem auch gelernt die Aufmerksamkeit von Menschen zu erreichen. Das merkt man auf jeder Seite seines 169 Seiten umfassenden Buches.

Die Idee zu diesem Buch ist entstanden, nachdem Michael Fröhling in den Jahren 2014/15 regelmäßig Artikel zum Thema IFR-Fliegen für das *fliegermagazin* verfasst hat. Zu dieser Grundlage kamen einige zusätzliche Themen, so dass das Buch insgesamt 20 in sich geschlossene Kapitel von jeweils 4 bis 10 Seiten Länge umfasst. Themengebiete sind unter anderem die neuen Vorschriften

der EASA zum Instrumentenflug, die fliegerischen Grundlagen, die diversen Verfahren für An- und Abflug, die Flugplanung, Glascockpits, Sinnestäuschungen und ihre Auswirkungen, die Zusammenarbeit mit Fluglotsen und die Vorbereitung auf den jährlichen Checkflug. Was in dem Buch rüberkommt: Der Autor hat einfach Spaß an seinem Thema, und den Spaß will er an seine Schüler und auch an seine Leser weitergeben. Und wer jetzt Bedenken hat: Spaß am Thema bedeutet wirklich nicht, dass das Buch oberflächlich ist.

Einen Haken gibt's doch noch: Wer sich nur mit diesem Buch auf seine IFR-Theorie vorbereiten will, der wird die Prüfungen leider kaum bestehen. Denn mit dem theoretischen Prüfungsstoff, der in der Praxis nicht wirklich relevant ist, setzt sich das Buch nämlich nicht auseinander. Dafür gibt's die einschlägigen Programme zur Prüfungsvorbereitung.

„Aufsteigen zum Instrumentenflug“ von Michael Fröhling, 1. Auflage: März 2017, erschienen im Verlag Coffein, ISBN 978-3-00-056161-0, zum Preis von 59,00 Euro.

Anzeige

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH



Ausbildung.
Weiterbildung.
Fliegen.

In unserem Sortiment:

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

... und vieles mehr.

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de

Bestellen Sie bei
Ihrem Fachhändler!

TopMeteo

TopMeteo Specials für AOPA Mitglieder

TopMeteo bietet Länderübergreifendes VFR-Wetter auf einen Blick.

Kostenloses 14-Tage-Abo inklusive Sat-App Zugang

TopMeteo bietet allen Lesern des AOPA-Letters eine 14-tägige kostenlose Testmöglichkeit der gesamten Produktpalette an. Hierzu stellt TopMeteo einen Gutschein-Code zur Verfügung, der bis zum 30.04.2018 auf der Website <https://europe.topmeteo.eu/de/eu/shop/#redeem-voucher> bzw. als Shortlink <http://bit.ly/2DLdgk5> eingelöst werden kann. Der 14-tägige Testzeitraum beginnt am Einlösetag.

Gutschein-Code: 0316-8277-5081-7570

Rabatt für AOPA-Mitglieder

Auch dieses Jahr erhalten Mitglieder der AOPA-Germany 10% Rabatt auf alle Jahres-Abonnements von TopMeteo. Der Rabatt kann über einen individuellen Gutschein-Code aktiviert werden. Die Gutschein-Codes werden von der AOPA-Geschäftsstelle nach Überprüfung der Mitgliedschaft ausgegeben. Mehr Informationen zu TopMeteo finden Sie unter www.topmeteo.eu.



Anzeige

Elevate

your flying

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Mobile FliteDeck VFR is the only app designed strictly for VFR pilots.

- Integrated airport diagrams, area and enroute charts.
- Easy access to NOTAMs and METAR/TAF reports.

Visit jeppesen.com/flitedeck-vfr5 for more information.

New South Africa coverage available.



AERO Friedrichshafen
April 18-21
Booth A3-401

Ab 25. Mai 2018 gilt die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)

Datenschutz wird ein immer wichtigeres gesellschaftliches Thema, das zeigt derzeit die Diskussion um den Missbrauch von Facebook-Daten.

Aber auch für Vereine und Verbände wie die AOPA-Germany wird sich in Sachen Datenschutz bald vieles verändern.

Obwohl wir in der AOPA-Germany dem Datenschutz schon immer größtmögliche Bedeutung zugemessen haben, werden wir gezwungen sein eine ganze Vielzahl von formellen Änderungen vorzunehmen.

Im Rahmen der neuen DSGVO (VO (EU) 2016/679) müssen Vereine und Flugschulen zeitnah ihren Datenschutz in der jeweiligen Organisation überprüfen.

Die Verordnung ist unmittelbar anwendbares Recht, das in diesem Rahmen überarbeitete deutsche Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) sowie die Landesdatenschutzgesetze füllen nur noch wenige Lücken aus, die den Mitgliedstaaten zur eigenen Regelung überlassen wurde.

Der Anwendungsbereich ist in Art. 2 Abs. 1 DSGVO beschrieben und erfasst grundsätzlich alle Handlungen mit persönlichen Daten. Die Verordnung ist unter folgendem Link abrufbar: <https://dsgvo-gesetz.de/>

Die bisher bekannten Grundprinzipien gelten weiter fort. Hierzu zählen:

- **Zweckbindung (Art. 5 Abs. 1b)**
- **Datensparsamkeit (Art. 5 Abs. 1c)**
- **Datensicherheit (Art. 5 Abs. 1f)**
- **Verbot mit Erlaubnisvorbehalt (Art. 6)**

Die Datenverarbeitung ist nur zulässig, wenn eine Einwilligung oder eine andere in Art. 6 genannte Ausnahme vorliegt.

Durch die gesamte Verordnung zieht sich die Anforderung, dass Erklärungen und Informationen stets in präziser, transparenter, verständlicher und leicht zugänglicher Form in einer klaren und einfachen Sprache zu formulieren sind.

Es gibt verschiedene Grundlagen, die eine Datenverarbeitung ermöglichen bzw. zwingend vorschreiben. Die Wichtigsten sind:

- **Vertragserfüllung (Art. 6 Abs. 1b)**, z. B. Aufnahmevertrag im Verein
- **Erfüllung einer gesetzlichen Pflicht (Art. 6 Abs. 1c)**, z. B. in der Abgabenordnung

- **Sog. „berechtigtes Interesse“ nach Abwägungsentcheidung (Art. 6 Abs. 1b)**

In diesem Zusammenhang sollten die entsprechenden Einwilligungserklärungen auf wirksame Formulierungen überprüft werden. Die Einwilligung ist in Art. 4 Nr. 11 definiert und enthält weitere Anforderungen in Art. 7 Abs. 2, Art. 3. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass...

- die Einwilligung als solche klar erkennbar ist.
- die Formulierung so gewählt ist, dass es sich um eine klare Zustimmung des Mitglieds handelt („Ich bin einverstanden, ...“, „Ich willige ein, ...“).
- die Entscheidung frei erfolgen kann („Kopplungsverbot“).
- das Schriftformerfordernis eingehalten wird.
- Sofern die Einwilligung in Zusammenhang mit anderen Sachverhalten erfolgt (z. B. im Aufnahmeantrag/-formular), muss sich diese klar von diesem Teil unterscheiden.
- die betroffene Person über ihr Recht auf Widerruf vor Abgabe der Einwilligung informiert wird.

Hinsichtlich der Datenverarbeitung ist jeder Betroffene umfassend schriftlich oder auch elektronisch zu informieren, vgl. Art. 12-14:

- Namen und Kontaktdaten des Verantwortlichen/Datenschutzbeauftragten.
- Zwecke zur personenbezogenen Datenverarbeitung.
- z. B. Eintritt, Austritt, Statuswechsel, Datenerhebung durch Dritte.
- Empfänger bzw. Kreis von Berechtigten, die personenbezogene Daten verarbeiten.
- Dauer der Speicherung oder Kriterien für die Festlegung dieser Dauer.
- Informationen über das Bestehen eines Auskunftsrechts sowie über die Ansprüche auf Berichtigung, Löschung oder Sperrung.

- Recht auf Widerruf der Einwilligung und Bestehen eines Beschwerderechts bei der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Die jeweilige Organisation hat einen Verantwortlichen für die Datenverarbeitung – „Datenschutzbeauftragter“ – zu bestimmen, Art. 37 Abs. 1c i.V.m. § 38 BDSG.

Die wichtigsten Aufgaben liegen in der Unterrichtung und Beratung des Verantwortlichen sowie in der Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen. In Vereinen ist grundsätzlich der Vereinsvorstand für den Datenschutz verantwortlich. Ist kein konkreter Datenschutzverantwortlicher bestimmt, so ist gegenüber dem Landesdatenschutzbeauftragten der Vorstand gemeinschaftlich verantwortlich und haftet auch für entsprechende Verstöße. Der Verantwortliche muss gemäß Art. 5 Abs. 2 die Einhaltung des Datenschutzes nachweisen und trägt damit die Beweislast. Die Sanktionierung von Verstößen gegen den Datenschutz wurde insgesamt verschärft, vgl. Art. 83.

Im Umgang mit den Daten der betroffenen Personen sind die folgenden Anforderungen von besonderer Bedeutung:

- **Datensicherheit (Art. 32)**
Technische und organisatorische Maßnahmen.
- **Verfahrensverzeichnis (Art. 30)**
Verzeichnis aller Verarbeitungstätigkeiten. (Welche Daten werden gespeichert bzw. weitergegeben und zu welchem Zweck?)
- **Datenschutz-Folgeabschätzung (Art. 35)**
Abschätzung der Folgen von Verarbeitungsvorgängen bei denen aufgrund der Art, des Umfangs der Umstände und der Zwecke der Verarbeitung voraussichtlich ein hohes Risiko für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen besteht.
Notwendiger Inhalt: Art. 35 Abs. 7.
- **Meldepflicht bei Datenschutzverletzung (Art. 33)**
- **Informationspflicht bei Datenschutzverletzung (Art. 34)**
- **Dokumentationspflicht bei Datenschutzverletzung (Art. 33)**

Viele Vereine und Flugschulen verwenden eine Verwaltungssoftware zur Organisation des jeweiligen Betriebs. In Rahmen der sog. „Auftragsdatenverarbeitung“ ist es unerlässlich nur mit Auftragsverarbeitern zusammenzuarbeiten, die hinreichend Garantien dafür bieten, dass die Verarbeitung im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung erfolgt und

den Schutz der Rechte der betroffenen Personen gewährleistet. Ein schriftlicher Vertrag ist unerlässlich, vgl. Anforderungen in Art. 28 Abs. 3.

Der jeweiligen Organisation ist zu empfehlen alsbald entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Zwar mag der Einstieg in die Thematik auf den ersten Blick schwierig erscheinen, jedoch lassen sich mit einer systematischen Herangehensweise die genannten Anforderungen erfüllen. Ausgehend von einer Erstellung des Verzeichnisses über die anfallenden Datenverarbeitungsvorgänge können die einzelnen Punkte nach und nach abgearbeitet und die geforderten technischen und organisatorischen Maßnahmen bis zum Stichtag eingeleitet werden.

Tilman Nebelung

Anzeige



Effective Date: 29 MAR 2018

Ready for departure: Bestellen Sie die neuen Luftfahrtkarten 2018!

PROFITIEREN SIE VON RABATTEN BIS ZU 20%!*

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland: Motor-, Segel- und Nachtiefflug
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr: Motor- und Segelflug
- V500 Austria: Motor- und Segelflug
- und weitere europäische Karten in unserem Shop!

*** Mengennachlässe für Karten:**

- ab 20 Kartenblätter 10% Rabatt
- ab 50 Kartenblätter 20% Rabatt

Besuchen Sie uns!
A5-207

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

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

Wieviel 8,33 kHz muss sein?

In den letzten Tagen und Wochen erreichten die AOPA mehrere – teils empörte – Anfragen von Mitgliedern, ob es denn tatsächlich sein kann, dass man im nicht-gewerblichen IFR Flugbetrieb zwei 8,33-kHz taugliche Funkgeräte benötigt.

Leider ist es offenbar noch nicht gelungen, für alle beteiligten Behörden, technischen Betriebe und betroffenen Luftfahrzeugbetreiber in der Frage Klarheit zu schaffen, ob für nicht-gewerbliche Flüge unter IFR zwei 8,33-kHz-taugliche Funkgeräte betriebsbereit sein müssen, oder ob ggf. die Kombination eines 8,33- mit einem zweiten 25-kHz-Funkgerät ausreicht.

Daraus folgt, dass einige technische Betriebe – ob in Kenntnis oder Unkenntnis – die unklare rechtliche Lage nach ihrem eigenen Verständnis und ggf. nach den eigenen Interessen auslegen und letztlich ihre Kunden unter Druck setzen, indem sie ihnen die Bescheinigung der IFR-Tauglichkeit verweigern, falls sie kein zweites 8,33-kHz-Funkgerät einbauen. Hierzu wird das unter neuem EU-Recht veraltete und damit obsolet gewordene LBA Formular 22 verwendet, auf dem man den Kunden auch mit einem LBA Stempel quasi „hoheitlich“ bestätigt, dass man das zweite 8,33-kHz-Funkgerät benötigt.

Aufgrund der Anfragen haben wir uns mit der Thematik nochmals intensiv auseinandergesetzt und hierzu die einschlägigen nationalen sowie europäischen Regelungen betrachtet.

Grundsätzlich ist es so, dass EU-Recht gegenüber nationalen Regeln Vorrang hat, sofern sich diese inhaltlich widersprechen. Lediglich an Stellen, an denen die EU-Regelungen Lücken aufweisen und einen gewissen Gestaltungsspielraum zulassen, können nationale Regelungen greifen. Daher liegt der Fokus auf den europäischen Verordnungen (VO).

Bereits die Aus- bzw. Umrüstungsverpflichtung im Zusammenhang mit der Einführung von Funkgeräten mit 8,33-kHz-Frequenzabstand ergibt sich aus EU-Bestimmungen, um genau zu sein aus der VO (EU) Nr. 1079/2012. Neben besagter Umrüstungsverpflichtung regelt diese VO auch, dass weiterhin Funkgeräte mit einem 25-kHz-Frequenzabstand für besondere Anwendungen, d. h. als Notfrequenz (121,5 MHz) und Such-/Rettungsfrequenz (123,1 MHz) zulässig sind. Eine Regelung allerdings, wonach im nicht-gewerblichen IFR Flugbetrieb zwei 8,33-kHz-taugliche Funkgeräte benötigt werden, lässt sich in dieser VO nicht finden.

Die EU-VO Nr. 800/2013 setzt sich explizit mit dieser Thematik auseinander. Sie sieht vor, dass Luftfahrzeuge, die nach Part NCO (nicht gewerblich mit nicht komplizierten Luftfahrzeugen) betrieben werden, unter VFR und IFR nur ein 8,33-kHz-Funkgerät benötigen. Ein zweites Funkgerät kann auch weiterhin im Kanalabstand von 25 kHz für besondere Zwecke insbesondere Notfrequenz (121,5 MHz) und Such-/Rettungsfrequenz (123,1 MHz), beibehalten werden.

Eine Forderung für die Einrüstung von zwei Funkgeräten mit 8,33-kHz-Frequenzabstand gibt es nur für kommerziell betriebene Luftfahr-

zeuge im Zuständigkeitsbereich des Part CAT und nach unserem Dafürhalten für technisch komplizierte Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln betrieben werden, im Part NCC (nicht gewerblich mit komplizierten Luftfahrzeugen).

Die nationale VO zur Flugsicherungsausrüstung für Luftfahrzeuge (FSAV) in ihrer derzeitigen Fassung ist leider klar hinter den Änderungen der EU-OPS und der EU-VO zur 8,33-kHz-Funkausrüstung zurückgeblieben. Trotz wiederholter Ankündigung ist die Novellierung der FSAV und damit eine Anpassung an geltendes EU-Recht bislang nicht erfolgt.

Zusammengefasst gehen wir davon aus, dass ein 8,33-kHz-Funkgerät (und eventuell ein 25-kHz-Funkgerät) im nicht-gewerblichen IFR-Flugbetrieb mit nicht-komplizierten Luftfahrzeugen (NCO) auch nach dem 31.12.2017 in Europa und in Deutschland zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben ausreicht.

An dieser Stelle verweisen wir auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) auf dessen Homepage unter der Rubrik: „Ausrüstung mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten im nicht gewerblichen Flugbetrieb“.

„Für die Ausrüstung mit 8,33-kHz-fähigen Funkgeräten im Luftverkehr nach Instrumentenflugregeln (IFR). ... Das Nebeneinander der beiden Verordnungen führte zu einer auslegungsbedürftigen Rechtslage. Die FSAV befindet sich zurzeit in Überarbeitung. Bis zum Inkrafttreten der überarbeiteten FSAV gilt daher folgende Regelung: ... Nicht-gewerblich betriebene Luftfahrzeuge müssen im IFR-Flugbetrieb im Luftraum C mit einer Sprechfunkausrüstung bestehend aus einem Funkgerät mit 8,33-kHz-Kanalraaster und einem weiteren Funkgerät mit 8,33-kHz- oder 25-kHz-Kanalraaster ausgestattet sein. ... Diese Auslegung ergibt sich vor allem vor dem Hintergrund der Verordnung (EU) 965/2012 bzw. der Vorgängervorschrift VO (EWG) 3922/91, die zwei Funkgeräte explizit nur für kommerziell betriebene Luftfahrzeuge fordern und im Übrigen nicht eindeutig sind.“

Ausweislich des Wortlauts der Veröffentlichung des BAF gilt bis zum Inkrafttreten einer neuen FASV die Regelung, dass zwei 8,33-kHz-Funkgeräte nur für kommerziellen Luftfahrzeugbetrieb erforderlich sind. Dies entspricht nach unserem Verständnis auch weitestgehend der europäischen Rechtslage. Allerdings sind wir im Hinblick auf den NCC-Betrieb, wie bereits dargestellt, anderer Auffassung als das BAF.

Wir – die AOPA – werden in Ihrem und unser aller Interesse diese Thematik weiter verfolgen und Sie zeitnah über Änderungen informieren. Sollten Sie mit Problemen aus diesem Bereich konfrontiert sein, so kommen Sie gerne auf uns zu.

*Jochen Hägele
Rechtsanwalt und Vizepräsident der AOPA-Germany*

Die Avionikprüfungen sind abgeschafft, aber wie prüft man jetzt die Avionik?

Die neuen Regelungen zur Anpassung der deutschen Vorschriften an EU-Recht sorgen für einige Unsicherheit sowohl bei Werten als auch bei Flugzeughaltern, weshalb wir die aktuelle Situation etwas genauer erläutern wollen.

Zunächst einmal vorab: die Abschaffung der Avioniknachprüfungen gemäß NfL 2-302-17 bedeutet nicht, dass die Avionik nicht mehr geprüft werden muss. Das würde auch aus technischer Sicht keinen Sinn machen. Die klassische Nachprüfung der elektronischen Ausrüstungen war mit den nun aufgehobenen NfLs pauschal geregelt. Das war in der Vergangenheit auch in Ordnung, weil alle verschiedenen – meist analogen – Geräte im Prinzip gleich funktionierten. Kombinierte Geräte, z. B. COMM/VOR/GPS, gab es kaum oder gar nicht. Damit war mit der Pauschalregelung eine funktionierende Überprüfung der meisten Geräte, auch verschiedener Hersteller, möglich. Daran hat sich mit der Einführung der modernen Avionikgeräte allerdings einiges geändert. Kombigeräte und Ausstattungen mit stark erweitertem Leistungsumfang passen oft nicht mehr zu den pauschalisierten früheren Verfahren. Es gibt Selbsttests, die heute durch die digitale Technik sicher sehr viel tiefergehend stattfinden können als bei den alten analogen Geräten.

Die heutige Situation lässt sich wie folgt beschreiben:

Die europäischen Regeln verlangen, dass die Überprüfung der Flugzeuge und deren Ausrüstungen entsprechend den Anweisungen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit der TC- oder STC-Halter, also der jeweiligen Luftfahrzeughersteller oder der entsprechenden STC-Inhaber, erfolgen muss. Das macht auf Grund der heutigen großen Vielfalt an Ausrüstungen und Kombinationen durchaus Sinn und verhindert, dass Überprüfungen stattfinden müssen, die z. B. wegen laufender automatischer Selbsttests nicht sinnvoll sind. Andererseits kann es natürlich auch vorkommen, dass durch umfangreiche Umrüstungen z. B. von einem „Uhrenladen“ auf ein Glascockpit ganz andere Tests nötig sind als früher. Schreibt ein Luftfahrzeughersteller keine besonderen Inspektionen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit vor, müssen die natürlich auch nicht gemacht werden, weil eine veraltete NfL es vorschreibt. Das war die wesentliche Zielrichtung der Initiative der AOPA zur Abschaffung der Avioniknachprüfung.

Die „Bibel“ für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit ist das Instandhaltungsprogramm (IHP), das gemäß EASA Part M/M.A.302 gestaltet sein muss. Wenn das Flugzeug ein „ELA-1“-Flugzeug (max. 1.200 kg MTOW) ist und ausschließlich privat betrieben wird, ist das sehr viel einfacher geworden, da der Halter das IHP selbst erstellen kann und nicht vom LBA genehmigen lassen muss. Bei „ELA-2“-Flug-

zeugen bis max. 2.730 kg MTOW wird es durch den neuen Part M Light zu einer Anpassung an die Regelungen der „ELA-1“-Flugzeuge kommen, allerdings wird es bis zum Inkrafttreten des neuen Regelwerks noch einige Monate dauern. Die Instandhaltung muss mindestens entsprechend dem „Mindestinspektionsprogramm“ durchgeführt werden. Darüber hinaus hat man weitestgehend Freiheit. Allerdings übernimmt der Halter auch gleichzeitig die komplette Verantwortung.

Im Wortlaut:

„Wurde das Instandhaltungsprogramm nicht von der zuständigen Behörde (direkt oder von dem Unternehmen nach M.A. Unterabschnitt G mittels eines indirekten Genehmigungsverfahrens) genehmigt, muss das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm eine unterzeichnete Erklärung enthalten, in der der Eigentümer erklärt, dass dies das Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug mit dem betreffenden Eintragszeichen ist und dass er die volle Verantwortung für seine Inhalte und vor allem für etwaige Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Konstruktionsgenehmigung übernimmt“.

Natürlich müssen die „Instructions for Continued Airworthiness“ (ICA) nur einmal herausgesucht werden und nicht zu jeder Jahresnachprüfung. Dass dieses Verfahren nicht zwangsläufig einen größeren Aufwand erzeugen muss, sieht man daran, dass z. B. Bendix King für den Transponder KT73 nur eine Wartung „on condition“ verlangt. Wenn der Flugzeughersteller oder der Inhaber eines STCs nicht mehr verlangt, braucht nichts gemacht werden, solange das Gerät einwandfrei funktioniert.

Der Wartungsaufwand hängt auch davon ab, in welches Flugzeug eine Avionikeinheit eingebaut wird. Wird ein Garmin GTN-650 in ein Flächenflugzeug eingebaut, braucht man laut Garmin nichts zu überprüfen, solange das Gerät funktioniert. Baut man das gleiche Gerät allerdings in einen Hubschrauber ein, füllen die „Instructions for Continued Airworthiness“ mehr als 20 Seiten. Der Aufwand für die Überprüfung der elektronischen Anlage ist also stark vom jeweiligen Ausrüstungsstand und der Art des Einbaus abhängig.

Die NfL 2-382-17 hat, letztlich auch durch die vom LBA veröffentlichten „Hinweise zu Funktionstests an verbreiteten Avionik-Komponenten gem. NfL-2-382-17“, einige Verwirrung gestiftet. Wir haben diesbezüglich auch mit dem LBA korrespondiert, wodurch wohl diese Hinweise demnächst zurückgezogen werden könnten.

*Dipl.-Ing. Hans-Peter Walluf
Beirat im Vorstand der AOPA-Germany*

Bericht von der 29. World Assembly der IAOPA in Queenstown/Neuseeland



Foto: © AOPA-Neuseeland

Gruppenbild der Teilnehmer der 29. IAOPA World Assembly in Queenstown/Neuseeland

Vom 25. bis zum 29. März 2018 fand in Queenstown/Neuseeland die 29. Weltversammlung der IAOPA statt. Über 150 Teilnehmer sind der Einladung von Ian Anderson, dem Präsidenten der AOPA-New Zealand gefolgt. Vor allem Teilnehmer aus dem pazifisch-asiatischen Raum waren zahlreich vertreten, die Europäer waren auf Grund der langen Anreise bis zu den Kiwis diesmal etwas schwächer repräsentiert.

IAOPA Präsident Mark Baker eröffnete die Versammlung, die moderiert vom Generalsekretär Craig Spence wieder eine Vielzahl von spannenden Fachvorträgen bot.

Die Generalsekretärin der ICAO Dr. Fang Liu stellte vor, wie die Weltzivilflugfahrtorganisation mit ihrem Hauptquartier im kanadischen Montreal gemeinsam mit Mitgliedsstaaten und Verbänden wie der IAOPA an der Modernisierung der Luftfahrtstandards arbeitet. Für die ICAO sind derzeit die Integration von Drohnen

und die Schaffung neuer auch satellitenbasierter ADS-B-Systeme als Fachthemen besonders wichtig. Die ICAO sieht sich aber auch in der Verantwortung, junge Luftfahrtbegeisterte für einen Berufseinstieg zu interessieren, da ein Mangel an Piloten und Technikern in den nächsten Jahrzehnten absehbar ist. Young Aviation Professionals Programme (YAPP) heißt das Programm, hier sieht die ICAO eine besondere Chance durch Einstiegsmöglichkeiten in der Allgemeinen Luftfahrt. Fast zeitgleich mit dem Vortrag erreichte uns die Meldung, dass das zuständige Fachgremium der ICAO nach über 10 Jahren Engagement unseres ICAO-Delegierten Frank Hofmann einer Änderung ihres Standards zur Brandbekämpfung an Flugplätzen zugestimmt hat. Die Anwesenheit von Personal zur Brandbekämpfung ist jetzt für nicht-kommerzielle Flüge nicht mehr vorgesehen, auf diese ICAO-Vorgabe hat man sich in Deutschland immer berufen, wenn es um das Fliegen von „unbemannten“ Flugplätzen ging.

Anzeigen



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

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

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

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Ein weiteres zentrales Diskussionsthema waren die Medical-Standards für Piloten. Ziel war es zu klären, wie man auch mit weniger flugmedizinischem Aufwand sicher fliegen kann. Vorbild und Inspiration für uns Europäer ist hier das in 2016 neu geschaffene und recht weitgehende BasicMed der US-amerikanischen FAA, aber auch in Neuseeland und Australien lockert man die Standards vorsichtig. Ausgestellt wird das FAA-BasicMed nach einer erstmaligen konventionellen flugmedizinischen Untersuchung auf der Basis einer flugmedizinischen Checkliste von praktischen Ärzten. Zudem muss der Antragsteller einen Online-Kurs zu flugmedizinischen Themen absolvieren, das war es auch schon. Der Grundansatz des BasicMed ist, dass ein Pilot mehr Verantwortung übernehmen kann und muss. Der Pilot ist sowieso an allen Tagen zwischen den medizinischen Untersuchungen für seine physische Fitness und die Entscheidung ob er fliegt oder nicht verantwortlich. Da macht es mehr Sinn ihn in einem Onlinekurs zu schulen und etwa auf die Höhenwirkung von Medikamenten hinzuweisen, als ihn alle zwei Jahre zu einem Flugmediziner zu schicken und rein passiv untersuchen zu lassen. Bislang haben an dem BasicMed-Programm über 35.000 Piloten teilgenommen, ohne dass es zu Problemen kam. Da BasicMed auch das Fliegen unter IFR und mit Flugzeugen bis 2.730 kg/6.000 lbs umfasst, geht es weiter als z. B. das europäische LAPL-Medical, das nur unter VFR, für Einmotorige, für maximal 4 Personen an Bord und für Flugzeuge bis 2.000 kg gilt. Dr. Walter Ebm, Präsident der AOPA Austria und hauptberuflich Kardiologe und Flugmediziner, stellte seine Ideen vor und wird für die IAOPA-Europa an einer Weiterentwicklung der europäischen Medical-Standards arbeiten. Seine Zielsetzungen sind im Wesentlichen die Erweiterung der Gültigkeit des LAPL-Medical-Standards auch auf das Class 2 Medical für den PPL inclusive IFR, der Verlängerung der Untersuchungsintervalle, sowie die Anhebung des Maximalgewichts und der Personen an Bord. Hierzu wird es im Rahmen des sog. General Aviation Roadmap-Projektes der EASA bald eine neue Gelegenheit geben.



Foto: © Michael Erb

Flugmedizinischer Experte und Präsident der AOPA-Austria
Dr. Walter Ebm

Pete Bunce, CEO des Verbands der Luftfahrzeughersteller GAMA (General Aviation Manufacturers Association), stellte in seinem Vortrag vor allem die neuen Konzepte und Forschungsprojekte für innovative Antriebe vor. Viele Unternehmen tätigen derzeit enorme Entwicklungsinvestitionen in elektrische und Hybridantriebe, die hoffentlich auch bald zur Markteinführung neuer Flugzeuge führen werden. Nach wie vor ungelöst ist allerdings die zentrale Frage, wie bezahlbare und vor allem leichte Stromspeicher hergestellt werden können, die den Flugzeugen auch ein längeres Verlassen der Platzrunde erlauben. Ob wir tatsächlich viele autonome Flugtaxi in den Innenstädten von Hochhaus zu Hochhaus erleben werden, das wird die Zukunft zeigen.

Die European Organization for Civil Aviation Equipment oder kurz EUROCAE ist eine gemeinnützige Organisation, die sich mit der Standardisierung von Elektronik in der Luftfahrt beschäftigt. Ihr Generalsekretär Christian Schleifer-Heingärtner, selbst ein aktiver Privatpilot, stellte in seinem Vortrag dar, in welchen Projekten die IAOPA mitarbeiten kann, um Luftfahrtstandards an die Bedürfnisse der Allgemeinen Luftfahrt anzupassen. Interessante Themen sind hier vor allem die Schaffung neuer Standards für ADS-B, Electronic Flight Bags (also die Anwendung von Tablet Computern im Cockpit), synthetische Sichtsysteme und für Drohnen. EUROCAE und IAOPA Europa unterzeichneten in Queens-town ein Memorandum of Understanding, um die formelle Grundlage für die weitere Zusammenarbeit zu schaffen.



Foto: © Copyright EUROCAE

EUROCAE-Generalsekretär Christian Schleifer-Heingärtner EUROCAE und IAOPA Europa Vorsitzender Dr. Michael Erb unterzeichnen ein Memorandum of Understanding

Anzeige

Fuel-Management **FUEL-FINGER – wissen, wieviel drin ist!**
für Cessna 152, 172 u.a.
NEU: jetzt auch für PA 28-161
Info + Bestellung: www.fuel-finger.com



Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen war das Thema, wie man in der Zukunft Zusammenstöße in der Luft vermeidet. Kommen tatsächlich so viele Drohnen auf uns zu wie vorhergesagt, und falls ja, wie weicht man sich dann aus? Welche Möglichkeiten gibt es, dass Luftfahrzeuge sich auch elektronisch erkennen können? Die AOPA-USA erklärte, dass ca. 50.000 Flugzeuge in den USA einen Marktwert von unter 30.000 USD haben, so dass hohe Investitionen in eine neue technische Ausstattung leicht einem wirtschaftlichen Totalschaden nahe kommen. Positiv wird deshalb die Preisentwicklung von neuen ADS-B-ähnlichen Geräten zur Kollisionsvermeidung betrachtet, deren Kosten von ursprünglich ca. 6.000 USD für ein vollwertiges ADS-B-Gerät jetzt bei ganz ähnlichen Leistungseigenschaften auf etwa 1.000 USD reduziert werden konnten. Bob Darby von der AOPA-UK stellte vor, welche Projekte zum Thema derzeit in Europa aktuell sind. Die Versammlung unterstützte auch mit großer Mehrheit eine gemeinsam vorgetragene Resolution der AOPA-Germany und Switzerland, die einen Schutz vor unkontrollierter Veröffentlichung von privaten Luftfahrzeugdaten wie etwa auf den einschlägigen ADS-B-Websites vorsieht.

Die nächste World Assembly der IAOPA wird im kanadischen Montreal Ende Juni/Anfang Juli 2020 stattfinden.

Ein Höhepunkt der World Assembly war für die Teilnehmer sicherlich der Ausflug zur Nokomai Station, einer Farm etwa eine Auto-

stunde von Queenstown entfernt, mit einer Fläche von 32.000 Hektar, auf der es neben 30.000 Schafen und einigen tausend Rindern auch einen eigenen Flugplatz gibt. Wie soll man hier ohne Flugzeug und Hubschrauber auch einen Überblick behalten? Der Eigentümer und natürlich auch AOPA-NZ Mitglied James Hore bot den Teilnehmern ein großartiges Barbecue an, andere AOPA-Mitglieder nahmen die Teilnehmer der World-Assembly in ihren Flugzeugen auf Rundflüge in die großartige Umgebung der Nokomai Station mit.

Der AOPA-Kollege Philippe Hauser aus der Schweiz war völlig begeistert von seinen Erfahrungen mit dem preisgünstigen Charter einer neuen Cessna 206, worüber wir demnächst ausführlicher in einem separaten Artikel berichten werden. Neuseeland ist zwar von Europa aus maximal weit entfernt, aber wenn man einmal da ist, hat es für Piloten sehr viele Freiheiten und atemberaubende Landschaften zu bieten. Das sehr dünn besiedelte Neuseeland hat eine sehr traditionsstarke und aktive Allgemeine Luftfahrt, da kleine Flugzeuge hier unverzichtbare Verkehrsmittel sind. Viele abgelegene Städte und auch einzelne Farmen sind mit Auto und Bahn kaum zu erreichen. Auch in der Luftarbeit und im Tourismus werden sehr viele Hubschrauber und Flächenflugzeuge eingesetzt, etwa für Flüge zum Milford Sound und in die Landschaften, die man als Europäer sonst nur aus der Kinotrilogie der „Herr der Ringe“ kennt.



Foto: © Michael Erb

Das sind die Flugzeuge, die sich auf den Graspisten im neuseeländischen Hinterland bewähren: Flightline an der Nokomai Station



LUFTRECHT für Fluglehrer

Nr. 36, April 2018

Fluglehrer sind eine tragende Säule der allgemeinen Luftfahrt. Ihr unermüdliches Engagement ist entscheidend für den Fortbestand von Flugschulen und Vereinen.

Die bürokratischen Anforderungen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Die Aus- und Weiterbildung von Piloten unterliegt einer Fülle von Gesetzen, Verordnungen, Bekanntmachungen und Regelungen. Diese sind vielfältig, nicht immer leicht auszumachen und zu verstehen, vor allem auch dadurch, dass nun immer mehr Verordnungen und Regelungen zum Luftverkehr auf europäischer Ebene verabschiedet werden, die mit Inkrafttreten unmittelbar in nationales Recht übergehen.

Dennoch hat sich jeder Fluglehrer und Pilot regelmäßig über die gültigen nationalen und europäischen Luftverkehrsvorschriften zu informieren, insbesondere über Änderungen oder Ergänzungen.

Dieser AOPA Safety Letter ist sowohl als Einstiegs- und Auffrischungslektüre gedacht.

EUROPÄISCHES LUFTRECHT

Europäische Luftverkehrsvorschriften ersetzen zunehmend die nationalen Vorschriften.

Dies führt nicht immer dazu, dass die entsprechenden nationalen Vorschriften komplett aufgehoben werden, da es weiterhin in allen Staaten eine Reihe von Besonderheiten gibt, die national geregelt werden (müssen).

Letztendlich gelten jedoch die europäischen Vorschriften und bilden inzwischen die entscheidende Grundlage, weshalb eine umfassende Auseinandersetzung mit Inhalt und System für alle Beteiligten geboten ist.

Folgende vier EU-Verordnungen sind von in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung:

- **VO (EG) 216/2008** zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Diese Verordnung stellt die Grundlage des gemeinschaftlichen europäischen Luftrechts und die zentrale Rechtsgrundlage für die Tätigkeit der EASA (European Aviation Safety Agency) dar. Sie wird auch als „Basic-Regulation“ bzw. EASA-Grundverordnung bezeichnet. Gestützt auf diese Verordnung werden u.a. die hier genannten Durchführungsverordnungen erlassen.

- **VO (EU) 1178/2011** zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt

Die auch als „FCL“ (Flight Crew Licensing) bezeichnete Verordnung enthält im Anhang I (Teil-FCL) die Vorschriften für die Lizenzierung des fliegenden Personals.

- **VO (EU) 923/2012** zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung.

Die VO (EU) 923/2012 ist unter der Abkürzung SERA (Standardized European Rules of the Air) bekannt. Sie legt die allgemeinen Luftverkehrsregeln fest, wie sie bislang in der LuftVO veröffentlicht waren. Zusätzlich sind die Dienste und Verfahren der Flugsicherung beschrieben.

VO (EU) 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb.

Zusätzlich zu den Durchführungsverordnungen hat die EASA „Acceptable Means of Compliance (AMC)“ und „Guidance Material (GM)“ herausgegeben. Auch wenn die so genannten akzeptierten Nachweisverfahren (AMC) und Orientierungshilfen (GM) nicht den rechtlichen Charakter einer EU Verordnung haben, so handelt es sich hier doch um von der EASA gemeinsam mit Luftfahrtexperten anderer europäischer Staaten erarbeitete Verfahren und Hinweise, die den nationalen Behörden erklären sollen, wie die Umsetzung der Vorschriften zu erfolgen hat und wie diese zu verstehen sind.

Alle Verordnungen sowie das dazugehörige AMC- und GM-Material sind auf den Internetseiten www.eur-lex.europa.eu bzw. www.easa.europa.eu zu finden.

Konsolidierte Versionen von Verordnungen – d. h. mit Einarbeitung aller Änderungen – und AMC- und GM-Material sind nur auf englisch verbindlich verfügbar. Die deutschen konsolidierten Versionen dienen lediglich zu Informationszwecken und sind somit nicht verbindlich.

Da die EU-Verordnungen aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt worden sind, kommt es in einigen Fällen zu sprachlichen Ungenauigkeiten, insbesondere in Bezug auf deutsche Luftverkehrsvorschriften.

DEUTSCHES LUFTRECHT

Im nationalen Recht sind insbesondere die folgenden Gesetze und Verordnungen von Bedeutung, welche auf der Internetseite des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz veröffentlicht sind (www.gesetze-im-internet.de):

- Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
- Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
- Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV)
- Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) einschließlich der Durchführungsverordnungen (DVO)

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Bekanntmachungen der zuständigen Behörden und Ministerien, welche meist in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht werden.

ÜBERBLICK ÜBER WICHTIGE LUFTRECHTLICHE REGELUNGEN FÜR FLUGLEHRER

Die nachfolgende Übersicht soll Fluglehrern für Motorflug als Leitfaden dienen und das Auffinden der wichtigsten Vorschriften erleichtern. Sie erhebt in keiner Weise einen Anspruch auf Vollständigkeit, insbesondere was die zu einzelnen Verordnungen, Gesetzen und Vorschriften zusätzlichen Bekanntmachungen betrifft. Auf einzelne dieser Bekanntmachungen wird in der Übersicht Bezug genommen.

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN („AIR CREW“)

VO (EU) 1178/2011

Begriffsbestimmungen..... FCL.010

Hinsichtlich des verantwortlichen Piloten finden sich die folgenden Definitionen:

- „Verantwortlicher Pilot“ (Pilot-in-Command, PIC) bezeichnet den Piloten, dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist.
- „Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht“ (PICUS) bezeichnet einen Kopiloten, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Funktionen eines verantwortlichen Piloten ausführt.

- „Verantwortlicher Pilot in Ausbildung“ (Student Pilot-in-Command, SPIC) bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Lehrberechtigten als verantwortlicher Pilot handelt, wobei der Lehrberechtigte den Flugschüler nur beobachtet und keinen Einfluss auf den Flug des Luftfahrzeugs nimmt oder diesen kontrolliert.

Die grundsätzliche Definition des verantwortlichen Piloten findet sich in Artikel 2 Nummer 100 der VO (EU) 923/2012. Entscheidend ist demnach allein die Bestimmung durch den Betreiber oder Eigentümer.

Beantragung und Erteilung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen FCL.015
Flugschüler FCL.020
Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die Erteilung von Lizenzen FCL.025
Praktische Prüfung FCL.030
Anrechnung von Flugzeit und theoretischen Kenntnissen FCL.035
Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte FCL.040

Verpflichtung, Dokumente mitzuführen und vorzuweisen FCL.045
NCO.GEN.135
VO (EU) 800/2013

- Gültige Lizenz und Berechtigungen, Medical (Aufgaben beachten), Ausweis (Personalausweis oder Reisepass), Sprechfunkzeugnis, Flugbuch, Flugvorbereitung.
Bei Flugschülern: Flugauftrag.
- Bordbuch, Lufttüchtigkeitszeugnis, ARC/Nachprüfschein, Eintragungsschein, Lärmzeugnis, Urkunde Luftfunkstelle, Nachweis Haftpflichtversicherung, Checklisten, Flug- und Betriebshandbuch, Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge, Mindestausrüstungsliste (MEL) oder Konfigurationsabweichungsliste (CDL) soweit zutreffend.

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. Das persönliche Flugbuch ist hingegen in gebundener Form zu führen.

Es ist nicht vorgeschrieben, die gültige ZÜP mitzuführen.

Aufzeichnung von Flugzeiten FCL.050

FCL.050 verlangt ausdrücklich eine Festlegung durch die zuständige Behörde. In diesem Zusammenhang wurde die **NfL-2-330-17** über die „Grundsätze für die Aufzeichnungen von Flugzeiten gemäß der VO (EU) 1178/2011 FCL.050“ erlassen.

Neben Begriffsbestimmungen und Eintragungen zur Flugzeit je nach Funktion wird erneut klargestellt, dass alle Flüge in einem Flugbuch in gebundener Form zu dokumentieren sind. Eintragungen sind handschriftlich dauerhaft (dokumentenecht) und unmittelbar – ohne schuldhaftes Verzug – nach jedem Flug gemäß den Festlegungen dieses Anhangs vorzunehmen.

Sprachkenntnisse FCL.055
§ 125 LuftPersV

Wird das Verfallsdatum auch nur einen Tag überschritten, ist eine erneute Erstprüfung fällig.

Fortlaufende Flugerfahrung FCL.060

Die Anforderungen bzgl. der 90-Tage-Regelungen (3 Starts, Landeanflüge und Landungen) können auch „DUAL“ (mit Prüfer oder Lehrberechtigtem) absolviert werden. Dies kann folglich auch im Rahmen einer Auffrischungsschulung mit Lehrberechtigtem geschehen. Es ist stets die Flugzeugklasse zu beachten. Zusätzliche Passagiere dürfen nicht an Bord sein.

Widerruf, Aussetzung und Beschränkung von Lizenzen (...) FCL.070
§ 4 LuftVG

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN („AIR OPERATIONS“)

VO (EU) 965/2012 mit Änderungen durch VO (EU) 800/2013

Die auch unter „AIR-OPS“ bzw. „EU-OPS“ bekannte Verordnung ist in insgesamt 7 Parts untergliedert:

Part ARO, Part ORO, Part CAT, Part SPA, Part NCC, Part NCO, Part SPO.

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

Reisemotorsegler und Motorsegler ...	NCO.GEN.102
Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten.....	NCO.GEN.105
Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren.....	NCO.GEN.110
Rollen von Flugzeugen.....	NCO.GEN.115
Tragbare elektronische Geräte.....	NCO.GEN.125
Aufzeichnungen über mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung.....	NCO.GEN.130
Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen	NCO.GEN.135

Siehe auch unter „Verpflichtung, Dokumente mitzuführen (...) gem. FCL.045“

BETRIEBLICHE VERFAHREN

Benutzung von Flugplätzen.....	NCO.OP.100
Spezifikationen abgelegener Flugplätze	NCO.OP.105
Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für Flugzeuge (IFR)	NCO.OP.110
	NCO.OP.111
Lärminderungsverfahren	NCO.OP.120
	§ 29b (1) LuftVG
Betriebsstoffmengen	NCO.OP.125
Unterweisung der Fluggäste	NCO.OP.130
Flugvorbereitung	NCO.OP.135
Bestimmungsausweichflugplätze bei IFR-Flügen	NCO.OP.140
Betankung	NCO.OP.145
Wetterbedingungen.....	NCO.OP.160
Eis und andere Ablagerungen.....	NCO.OP.170
Bedingungen für den Start	NCO.OP.175
Kraftstoffmanagement während des Flugs	NCO.OP.185
Gebrauch von Zusatzsauerstoff	NCO.OP.190
Anflug- und Landebedingungen	NCO.OP.205
Beginn und Fortsetzung des Anflugs....	NCO.OP.210

LUFTFAHRZEUGLEISTUNG UND BETRIEBSGRENZEN

Betriebsgrenzen.....	NCO.POL.100
Flugleistung	NCO.POL.110

INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNG

Instrumente und Ausrüstungen – Allgemeines	NCO.IDE.A.100
Mindestausrüstung für den Flug.....	NCO.IDE.A.105
Ersatzsicherungen	NCO.IDE.A.110
Betriebsbeleuchtung	NCO.IDE.A.115
Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) – Flug- und Navigationsinstrumente und dazugehörige Ausrüstung	NCO.IDE.A.120
Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) – Flug- und Navigationsinstrumente und dazugehörige Ausrüstung	NCO.IDE.A.125
Notsender.....	NCO.IDE.A.170
Flug über Wasser	NCO.IDE.A.175
Navigationsausrüstung.....	NCO.IDE.A.195

ALLGEMEINE VERKEHRSREGELN

Sichtflugregeln.....	Anhang SERA.5005 VO (EU) 923/2012
Mindest-Sichtwetterbedingungen	Anhang SERA.5001 VO (EU) 923/2012
Vermeidung von Zusammenstößen (Ausweichregeln)	§ 12 LuftVO, Anhang SERA.3201 ff. VO (EU) 923/2012
Mindesthöhen.....	§ 37 LuftVO, Anhang SERA.3105 und SERA.5005 f) VO (EU) 923/2012

Für das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe zur Durchführung von Notlandeübungen (ohne Aufsetzen) im Rahmen der praktischen Flugausbildung ist eine entsprechende Genehmigung der zuständigen Landesluftfahrtbehörde einzuholen.

In der Regel sind die folgenden Auflagen zu beachten:

- Die Erlaubnis gilt nur für zur Ausbildung gemeldete Flugschüler in Begleitung der zugelassenen Fluglehrer zum Üben von Außenlandungen unter Beachtung der luftrechtlichen Bestimmungen.
- Die Übungen sind unbedingt auf das für die Ausbildung erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Unnötige Lärmbelästigungen sind unbedingt zu vermeiden.

- Vor Beginn der Übung hat sich der Fluglehrer in eigener Verantwortung davon zu überzeugen, dass sich das in Ansicht genommene Gelände für den vorgesehenen Zweck eignet und das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe ohne Gefährdung von Personen, Tieren oder Sachen Dritter durchgeführt werden kann.
- Das Aufsetzen ist nicht gestattet.
- Über Ortschaften, anderen dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen sowie Natur- und Landschaftsschutzgebieten darf die Sicherheitsmindesthöhe nicht unterschritten werden.
- Grundsätzlich wird eine Höhe von 200 ft GND als ausreichend erachtet.
- Die Übungen sind genau zu dokumentieren (Datum, Ort, Zeit, Überflughöhe).
Es muss eine Eintragung im Flugbuch des Flugschülers und des Fluglehrers vorgenommen werden.

Reiseflughöhen	Anhang SERA.3115 und SERA.5005 g) VO (EU) 923/2012
Halbkreisflughöhen	SERA.5005 g) und Anlage 3 VO (EU) 923/2012

LEICHTFLUGZEUG-PILOTENLIZENZ – LAPL (Abschnitt B)

Anrechnung für dieselbe Luftfahrzeugkategorie	FCL.110
Ausbildungslehrgang	FCL.115
Prüfung der theoretischen Kenntnisse	FCL.120
Praktische Prüfung	FCL.125

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR LAPL FÜR FLUGZEUGE – LAPL (A)

Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung	FCL.110.A
Erweiterung von Rechten auf eine andere Flugzeugklasse (...)	FCL.135.A
Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung	FCL.140.A

Bei der fortlaufenden Flugerfahrung handelt es sich beim LAPL (A) um rollierende Zeiträume, d.h. es muss täglich überprüft werden, ob die geforderten 12 Stunden und 12 Starts und Landungen sowie die Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit innerhalb der letzten 24 Monate erfüllt sind.

Inhaber einer LAPL(A), die die o.g. Anforderungen nicht erfüllen, müssen, bevor sie die Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen entweder eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer oder die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen in Begleitung oder unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren.

PRIVATPILOTENLIZENZ (PPL) (Abschnitt C)

Mindestalter	FCL.200
Bedingungen	FCL.205
Ausbildungslehrgang	FCL.210
Prüfung der theoretischen Kenntnisse	FCL.215
Neues bei der Theorieprüfung !!!	
Praktische Prüfung	FCL.235

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR PPL FÜR FLUGZEUGE – PPL (A)

Rechte	FCL.205.A
Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung	FCL.210.A

LIZENZ FÜR BERUFSPILOTEN – CPL (Abschnitt D)

Mindestalter	FCL.300
Rechte und Bedingungen	FCL.305
Theoretische Prüfung	FCL.310
Ausbildungslehrgang	FCL.315
Praktische Prüfung	FCL.320

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE FLUGZEUGKATEGORIE – CPL (A)

Besondere Bedingungen für MPL-Inhaber	FCL.325.A
--	------------------

INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG–(IR)

Abschnitt (G)

Allgemeines	FCL.600
Rechte	FCL.605
Voraussetzungen und Anrechnung	FCL.610
Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung	FCL.615
Praktische Prüfung	FCL.620
Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung ...	FCL.625

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE FLUGZEUGKATEGORIE

Verlängerung	FCL.625.A
--------------------	-----------

KLASSEN- UND MUSTER- BERECHTIGUNGEN

(Abschnitt H)

Umstände, unter denen Klassen- oder Musterberechtigungen erforderlich sind	FCL.700
Rechte des Inhabers einer Klassen- oder Musterberechtigung	FCL.705
Klassen- und Musterberechtigungen – Unterschiedliche Baureihen	FCL.710
Bestimmungen für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen	FCL.725
Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen	FCL.740

In diesem Zusammenhang ist die **NfL-1-721-16** über die „Besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen in Lizenzen für Luftfahrtpersonal, die vom Luftfahrt-Bundesamt oder einer deutschen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt sind“ erlassen worden. Zur Gültigkeitsdauer ist ARA.FCL.215 zu beachten.

Inhaber einer PPL (A) dürfen nur als Pilot eines Flugzeugs tätig sein, sofern sie über eine gültige und entsprechende Klassen- oder Musterberechtigung verfügen.

Die Gültigkeit von Klassenberechtigungen für Flugzeuge mit Kolbenantrieb und TMG beträgt zwei Jahre. Für die Verlängerung dieser Klassenberechtigung müssen Inhaber einer PPL (A) entweder

- innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum 12 Flugstunden und 12 Starts und Landungen so-

wie eine Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem FI oder CRI in der betreffenden Klasse absolvieren

- oder innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Klassenberechtigung eine Befähigungsüberprüfung absolvieren.

Sofern die Gültigkeit der Klassenberechtigung abgelaufen ist, müssen Inhaber einer PPL (A) gegebenenfalls ein Auffrischungstraining an einer ATO absolvieren, um den Befähigungsstand zu erreichen, der erforderlich ist, um die betreffende Luftfahrzeugklasse sicher zu betreiben und eine Befähigungsüberprüfung absolvieren.

Weniger als drei Monate abgelaufene Berechtigungen benötigen laut EASA keine zusätzlichen Schulungsmaßnahmen. In allen anderen Fällen erfolgt der Umfang des Trainings keinem vorgegebenen Plan, sondern stets in Abhängigkeit von der Flugerfahrung, der Komplexität des Fluggeräts und der Dauer des Lizenzablaufs individuell auf den Bewerber zugeschnitten, vgl. AMC1 FCL.740 (b) (1) gibt folgende Anhaltspunkte:

- Verfall länger als 3 Monate, aber kürzer als 1 Jahr: mindestens zwei Trainingseinheiten.
- Verfall länger als 1 Jahr, aber kürzer als 3 Jahre: mindestens drei Trainingseinheiten.
- Verfall länger als 3 Jahre:
Der Antragsteller sollte die Ausbildung wie beim Ersterwerb des Ratings machen.

Der Ablauf des Trainings ist von der ATO zu dokumentieren und mit dem Antrag auf Erneuerung der Berechtigung bei der zuständigen Behörde einzureichen.

BESONDERE ANFORDERUNGEN FÜR DIE FLUGZEUGKATEGORIE

Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Voraussetzungen für die Erteilung von Klassen- oder Musterberechtigungen	FCL.720.A
Theoretische Kenntnisse und Flugausbildung für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen	FCL.725.A

WEITERE BERECHTIGUNGEN

(Abschnitt I)

Kunstflugberechtigung FCL.800

Definition Kunstflug in **Artikel 2 Nr. 5 (VO) EU 932/2012**.

Flugplanpflicht gemäß **§ 14 Abs. 4 LuftVO**.

Flugverkehrskontrollfreigabe gemäß **§ 21 Abs.1 Nr. 7 LuftVO**.

Die Deutsche Flugsicherung hat zur „Durchführung von motorgetriebenem Kunstflug“ das **AIC VFR 05/16** erlassen.

Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern FCL.805

Nachtflugberechtigung FCL.810

Definition Nacht in **Artikel 2 Nr. 97 (VO) EU 932/2012**.

Bergflugberechtigung FCL.815

Siehe auch **FCL.905.MI – FCL.940.MI**.

LEHRBERECHTIGTE

(Abschnitt J)

Lehrberechtigungen FCL.900

Allgemeine Anforderungen an

Lehrberechtigten FCL.915

Fluglehrerkompetenzen und Beurteilung FCL.920

Ausbildungslehrgang FCL.930

Beurteilung der Kompetenz..... FCL.935

Für mindestens jede zweite anschließende Verlängerung eines FI (A), TRI, CRI oder IRI3 muss der Inhaber eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolvieren.

Die Beurteilung umfasst:

- Nachweis der in FCL.920 beschriebenen Kompetenzen
- Mündliche theoretische Prüfungen am Boden („Verwaltungsangelegenheiten für die Ausbildung“), Besprechungen vor („Briefing“) und nach („De-Briefing“) dem Flug und Vorführungen während des Flugs bei den praktischen Prüfungen.
- Neben der klassischen Flugvorbereitung stehen bei Fluglehrern insbesondere Verlängerungsbedingungen von Lizenzen, das ATO Ausbildungs- und Organisationshandbuch, SERA sowie die entsprechenden Dokumentationspflichten (z.B. Ausbildungsnachweis, Not- und Außenlandeübung) im Vordergrund.

Der Flug mit dem Prüfer auf dem Schülersitz erfolgt nach einem vorab festgelegten und besprochenen Übungsstand des „Schülers“

- Geeignete Übungen zur Bewertung der Kompetenzen des Lehrberechtigten.

Die Beurteilung erfolgt durch einen FIE (A), der selbst ausgewählt werden kann. Gemäß AMC1 FCL.935 (b) muss das bei der Kompetenzbeurteilung verwendete Luftfahrzeug die Anforderungen an ein Schulungs-Luftfahrzeug erfüllen. Grundsätzlich macht das Nicht-Bestehen einer oder mehrerer Übungen eine Gesamtwiederholung, die alle Übungen enthält, erforderlich (vgl. AMC1 FCL.935 (f)). Der Prüfer kann die Kompetenzbeurteilung in jeder Phase abrechnen, wenn er eine Gesamtwiederholung für nötig erachtet.

Inhalte der Kompetenzbeurteilung sind dem AMC3 zu FCL.935 zu entnehmen.

Eine Lehrprobe wie beim Ersterwerb der FI-Berechtigung ist nicht zwingend notwendig, da diese Kompetenzen auch im Rahmen der mündlichen Prüfungen über die theoretischen Kenntnisse geprüft werden können (s.o.).

Das Ziel der Kompetenzbeurteilung liegt auf der Auffrischung der geforderten Kenntnisse.

Gültigkeit von Lehrberechtigungen FCL.940

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DEN FLUGLEHRER – FI

Rechte und Bedingungen..... FCL.905.FI

Eingeschränkte Rechte..... FCL.910.FI

Voraussetzungen FCL.915.FI

Ausbildungslehrgang FCL.930.FI

Verlängerung und Erneuerung..... FCL.940.FI

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN LEHRBERECHTIGTE FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN (TRI)

Rechte und Bedingungen..... FCL.905.TRI

Eingeschränkte Rechte..... FCL.910.TRI

Voraussetzungen FCL.915.TRI

Ausbildungslehrgang FCL.930.TRI

Kompetenzbeurteilung FCL.935.TRI

Verlängerung und Erneuerung..... FCL.940.TRI

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN LEHRBERECHTIGTE FÜR KLASSENBERECHTIGUNGEN (CRI)

Rechte und Bedingungen..... FCL.905.CRI
 Voraussetzungen FCL.915.CRI
 Ausbildungslehrgang FCL.930.CRI
 Verlängerung und Erneuerung..... FCL.940.CRI

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN LEHRBERECHTIGTE FÜR INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG (IRI)

Rechte und Bedingungen..... FCL.905.IRI
 Voraussetzungen FCL.915.IRI
 Ausbildungslehrgang FCL.930.IRI
 Verlängerung und Erneuerung..... FCL.940.IRI

Lizenz – Lehrberechtigung des Fluglehrers	Ausbildung zur: Auffrischungsschulung und Schulungsflug für Inhaber einer:					
	PPL(A)		LAPL(A)		SPL	LAPL(S)
	SEP	TMG	SEP	TMG	TMG	TMG
PPL(A) – FI/CRI*(A) – SEP + TMG	✓	✓	✓	✓	–	–
PPL(A) – FI/CRI*(A) – SEP	✓	–	✓	–	–	–
PPL(A) – FI/CRI*(A) – TMG	–	✓	–	✓	–	–
PPL(A) – FI/CRI*(A) – LAPL only – SEP + TMG	–	–	✓	✓	–	–
PPL(A) – FI/CRI*(A) – LAPL only – SEP	–	–	✓	–	–	–
PPL(A) – FI/CRI*(A) – LAPL only – TMG	–	–	–	✓	–	–
SPL – FI(S) – Segelflug + TMG	–	–	–	–	✓	✓

***Mit einem CRI-Zeugnis darf nicht zum Erwerb einer Lizenz ausgebildet werden.**

Autor:

Tilman Nebelung

Quellen:

- VO (EG) 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit
- VO (EU) 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt
- VO (EU) 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherheit
- Sowie das dazu veröffentlichte AMC- und GM-Material der EASA.
- Die maßgeblichen deutschen Gesetze, Verordnungen und Veröffentlichungen.

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



Foto: © Fotolia.com – © Amhr

Termin: 05.05.2018
Ort: Flugplatz Schönhagen
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

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

Anmeldeschluss: 21.04.2018
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 Wartungskennnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarernehmern bekannt. Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse. Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

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“.

★ Eine kleine Auswahl aus über **480 Top-Marken**

AOPA-Flugsicherheitstraining Anklam – Trainings-Schwerpunkt Seeflug

Über Fronleichnam findet ein Flugsicherheitstraining am Flugplatz Anklam statt. Die Geburtsstadt des Flugpioniers Otto Lilienthal ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Ostsee. Der Schwerpunkt der Veranstaltung liegt beim Seeflugtraining. Auch Flüge in das nahegelegene Polen, z.B. nach Danzig, Stettin entlang der wunderschönen Ostseeküste oder an nahegelegene Plätze wie Rügen, Stralsund, Barth, Peenemünde und Heringsdorf auf Usedom sind möglich.

Wer Lust hat auf einem Militärplatz anzufliegen, es sind nur wenige Flugminuten nach Laage. Die Länder Schweden und Dänemark sind leicht erreichbar, hier z. B. Bornholm und Malmö.

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

Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Im Rahmen des Flugsicherheitstrainings können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen (VP LVL 4) abgelegt werden.

Unsere Briefings erhalten einen besonderen Rahmen, da wir hierfür das Otto-Lilienthal Museum am Flugplatz nutzen dürfen.

An einem Abend sind wir gemeinsam zum gemütlichen Beisammensein im Hauptmuseum, mitten in der Stadt gelegen an der Peene. Bei dieser Gelegenheit werden uns auch die Fluggeräte von Otto Lilienthal gezeigt und erläutert. Mit vielen Highlights

aus der damaligen Zeit, vorgetragen von dem Direktor des Museums Herrn Dr. Bernd Lukasch.

Am Flugplatz ist die AOPA mit den Teilnehmern herzlich willkommen. Es wird ein Sicherheitstrainingcamp mit einem ganz besonderen Reiz. Wie immer werden erfahrene

AOPA-Fluglehrer zur Verfügung stehen, mit denen die Trainingsinhalte ganz individuell abgestimmt werden können.

Zimmerkontingente sind in der sehenswerten Stadt Anklam reserviert, ein Shuttleservice zum Flugplatz wird eingerichtet.

Termin: 30.05.2018 – 03.06.2018

Die Teilnahmegebühren betragen 200 EUR für AOPA-Mitglieder und 300 EUR für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.).

Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 EUR pro Stunde berechnet.

Anmeldeschluss: 30.04.2018

Veranstaltungsort: Anklam (EDCA)



Foto: © Fotolia.com – Archivist



Foto: © Flugplatz Anklam

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



Foto: © AOPA-Germany

Datum: 05. – 11.08.2018
Ort: Flugplatz Eggenfelden

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

Anmeldeschluss: 05.07.2018
Anmeldeformular: Seite 26

In der Teilnahmegebühr enthalten sind:

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

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

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit 40 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit!

Kursangebot

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

BRIEFING

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

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

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

Aufbautraining / Advanced (ADV)

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

Alpeneinweisung (ALP)

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

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)

Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

IFR-Check

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

Nachtflug (NGT)

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

Simulatortraining (SIM)

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

Pinch-Hitter (PCH)

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

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



Foto: © Fotolia.com – VisionsAD

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Schönefeld am 05.05.2018

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

AOPA-Flugsicherheitstraining in Anklam vom 30.05. – 03.06.2018

Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden vom 05. – 11.08.2018

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

Bitte ankreuzen und Priorität setzen (nur Eggenfelden)!

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

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

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Montag | <input type="checkbox"/> Dienstag |
| <input type="checkbox"/> Mittwoch | <input type="checkbox"/> Donnerstag |
| <input type="checkbox"/> Freitag | <input type="checkbox"/> Samstag |

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

Bitte Typ eintragen Kennung VFR Ich verchartere mein Flugzeug Ich möchte ____ Stunden pro Tag fliegen (wetterabhängig)

IFR Ich möchte ein Flugzeug chartern

Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).

Name AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

Name AOPA ID

Straße Geburtsdatum

PLZ Ort

Telefon/Mobil E-Mail

Erlaubnis/Berechtigung

seit gültig bis Flugstunden

Bestätigung und Anmeldung

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

Überweisung nach Rechnungserhalt bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt.

Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten. Bis 14 Tage vor Beginn erhebt die AOPA-Germany eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage 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.

Was tun über Echo Zwo?

Gefährliche Annäherungen von Luftfahrzeugen im Luftraum passieren oft bei bestem Wetter, sogar unter „Aufsicht“ von Fluglotsen, insbesondere dann, wenn man als Pilot nicht genau weiß, wo man sich gerade befindet, keine Funkdisziplin einhält, Anweisungen des Fluglotsen nicht befolgt und aufs Geratewohl weiterfliegt.

Diese gefährliche Annäherung, in der Fachsprache „Aircraft Proximity“, abgekürzt „AIRPROX“ genannt, geschah im letzten Jahr an einem kontrollierten Flugplatz, also mit Kontrollzone und Fluglotsen im Tower. Die Schilderung des Vorfalles wurde verändert, um keine unmittelbaren Rückschlüsse auf den wirklichen Vorgang zuzulassen:

In Betrieb ist die Piste 17, auf der Tower Frequenz insgesamt vier Luftfahrzeuge. Im Anflug auf dem ILS eine Piper 32 Saratoga mit einem IFR-Flugplan für einen Trainingsanflug mit anschließendem Durchstarten. Von Osten her nähert sich eine Mooney M20, ein VFR-Flug mit der Absicht, am Flugplatz zu landen. Beim Flug über dem VFR-Meldepunkt Echo 1, außerhalb der Kontrollzone, erhält der VFR-Pilot die Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone. Wenig später teilt der VFR-Pilot mit „Platz in Sicht“ und erhält die Anweisung, sich über Echo 2 zu melden. Obwohl er das bestätigt, fliegt er ohne Meldung über Echo 2 hinaus. Der Fluglotse beobachtet das auf seinem Bildschirm und erteilt dem VFR-Piloten die Anweisung, einen Vollkreis nach links zu fliegen und von der Anfluggrundlinie frei zu bleiben. Diese Anweisung wird vom VFR-Piloten nicht bestätigt. Der Fluglotse gibt daraufhin dem IFR-Trainingsflug Verkehrsinformation über den sich nähernden VFR-Verkehr.

Anstelle, einen Vollkreis zu fliegen, fliegt der VFR-Pilot weiter auf den Flugplatz zu, meldet dem Towerlotsen, dass er den anderen Verkehr in Sicht hat, dreht nach rechts in den Gegenanflug zur Piste 17, aber überschießt aufgrund zu hoher Geschwindigkeit die Anfluggrundlinie und gerät genau in die entgegengesetzte Richtung zu dem anfliegenden IFR-Verkehr. Der IFR-Pilot erkennt die gefährliche Situation, bricht den Anflug frühzeitig ab, startet durch und dreht scharf nach rechts, und wird dabei von der Mooney in geringer Höhe unterflogen.

Ohne Frage kommt so ein Fall nur sehr selten vor. Aber er wirft die immer wieder diskutierte Frage auf, wie man sich richtig in einer Kontrollzone verhalten muss. Dabei darf es eigentlich gar keine Diskussion geben, denn es ist alles geregelt – zumindest das meiste. Da ist die erste Frage, was machen, wenn man sich, wie hier über Echo 2 melden soll, aber wegen hoher Frequenzbelastung nicht melden kann. Erst einmal gilt, dass man das veröffentlichte VFR-Einflugverfahren strikt einhalten muss, also exakt auf dem veröffentlichten Kurs (und in der angegebenen maximalen Höhe) nach Echo 2 fliegen. Voraussetzung dafür ist, dass man zuvor den Melde-

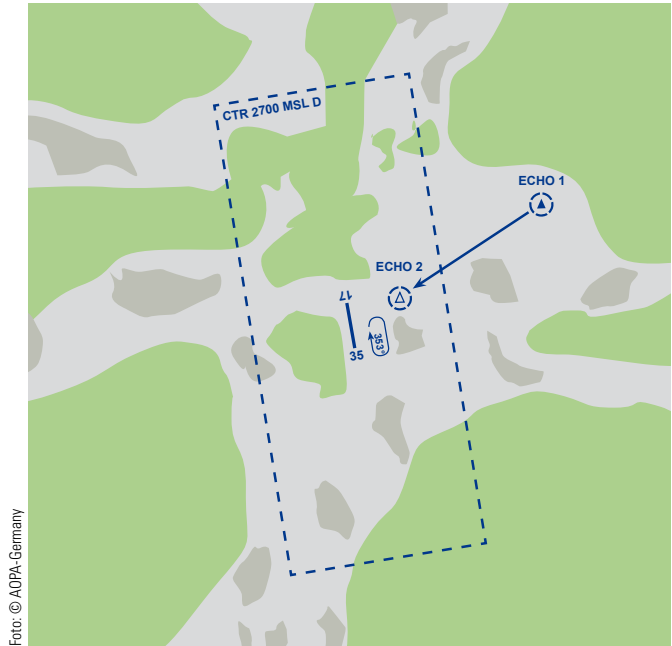


Foto: © AOPA-Germany

punkt Echo 1 außerhalb der Kontrollzone genau erfolgen hat. Ist das nicht der Fall, dann wird es unter Umständen schwierig, den Punkt Echo 2 zu finden. Die Meldung „Platz in Sicht“ sagt noch nichts darüber aus, ob man weiß, wo man sich gerade befindet und wirklich exakt die Einfugstrecke einhält.

Ist man nun über Echo 2 und kann seine Positionsmeldung nicht sofort absetzen, dann fliegt man weiter in Richtung Flugplatz, und da (noch) keine weitere Freigabe erteilt wurde, in Richtung zur auf der Sichtanflugkarte veröffentlichte Warteschleife. So steht es in den Sprechfunkverfahren unter der Rubrik „Einflug in die Kontrollzone“: Eine Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone berechtigt nicht zum Einflug in die Platzrunde. Wird keine Freigabe zum Einflug in die Platzrunde erteilt, ist in die Warteschleife einzufiegen.

Natürlich muss man, sowie die Frequenz frei ist, wie gefordert die Positionsmeldung an den Tower nachholen. Dann erhält man eine weitere Freigabe, wie zu verfahren ist. Einfach weiterfliegen, die Anweisung für einen Vollkreis ignorieren und versuchen, in den Gegenanflug zur Piste 35 zu fliegen, wie im geschilderten Vorfall, geht gar nicht und gefährdet anderen Verkehr.

Übrigens, eine Kontrollzone und die Erteilung von Freigaben sind allein noch keine Kriterien, dass der VFR-Flug ein kontrollierter Flug ist und damit gegenüber anderem Verkehr gestaffelt wird. In der Tat ist nach EU VO 923/2012, SERA.8001 und 8005 für einen VFR-Flug in einer Kontrollzone zwar Flugverkehrskontrolldienst zu erbringen, aber keine Staffelung zu erstellen. Deshalb gelten in Kontrollzonen auch hohe VFR-Minima, insbesondere zusätzlich eine Hauptwolkenuntergrenze von mindestens 1.500 ft und eine Bodensicht von min-

destens 5 km. Die vom Fluglotsen erteilten Hinweise auf anderen Verkehr sind sehr nützlich, sind aber keine Anweisungen zur Erstellung einer Staffelnung gegenüber anderem Verkehr. Deshalb muss man als VFR-Pilot rausschauen, den Luftraum beobachten und gegenüber anderem Verkehr selbst Abstand halten.

Und noch eins: Wenn man von der gegebenen Freigabe abweichen muss, so muss man vorher darüber den Fluglotsen informieren und erhält eine neue Freigabe. Eigenmächtig, selbst in guter Absicht, ohne Freigabe in den Gegenanflug einfliegen, geht nicht.

Nun gibt es allerdings auch kontrollierte Flugplätze, wie z.B. Köln oder Braunschweig, die gar keine festgelegte und veröffentlichte Warteschleife haben. Hier muss man davon ausgehen, dass der Lotse entweder schon bei Erteilung der Einflugfreigabe an den Piloten oder später im Verlauf des weiteren Einflugs auf der veröffentlichten VFR-Einflugstrecke eine weitere Freigabe erteilt, aus der hervorgeht, wie weiter verfahren werden soll, z. B. „Fliegen Sie in die rechte Platzrunde Piste 09“.

Für den sicherlich sehr selten vorkommenden Fall, dass keine weitere Freigabe rechtzeitig erfolgt, ist, anders als bei der Fest-

legung über den Einflug in die Warteschleife, kein Verfahren definiert. In einem solchen Fall gilt, den Einflug bzw. Anflug weiter fortzusetzen, anderen Verkehr zu beobachten und auf weitere Anweisungen zu warten.

Übrigens, bei einem kontrollierten Platz ist mit der Freigabe für den Einflug in die Platzrunde der Flug für die gesamte Platzrunde, also Gegenanflug, Queranflug und Endanflug genehmigt. Die Landung kann natürlich nur stattfinden nach Erteilung der Landefreigabe.

Einigen Piloten ist nicht bewusst, dass die Freigabe zum Einflug in die Platzrunde die gesamte Platzrunde meint. Und so fliegen Piloten schon mal für mehrere Minuten auf dem Gegenanflug und warten vergeblich auf die Anweisung „Drehen Sie in den Queranflug“.

Während Fluglotsen in ihrer Dienstanweisung detailliert beschrieben haben, dass die Freigabe für die Platzrunde den Gegenanflug, Queranflug und Endanflug umfasst, fehlt dieser Hinweis bei den Sprechfunkverfahren oder an anderer Stelle im Luftfahrthandbuch. AOPA Germany hat die entsprechenden Stellen darauf schon vor langer Zeit hingewiesen, aber leider ist diese Anmerkung bis heute nicht aufgenommen worden.

20 Jahre RESI

1998 lagen in den Vereinsheimen der Flugsportvereine, in Charterbetrieben und Flugschulen noch ausschließlich papierhafte Reservierungsbücher aus. Um ein Flugzeug zu chartern, mussten Piloten sehr häufig lange Wege in Kauf nehmen, um sich im Reservierungsbuch einzutragen und so den ersten Schritt für die Flugvorbereitung zu machen.

Zu dieser Zeit entwickelten Mitglieder der Fliegerfreunde Saarbrücken ein Reservierungssystem, das damals noch in den Anfängen stehende Internet nutzte, um diesen aufwändigen Prozess deutlich zu vereinfachen.

Kaum eingeführt, erkannten andere Vereine den großen Vorteil dieses Verfahrens und interessierten sich ebenfalls für die Nutzung dieser Lösung.

Die Anfragen waren so zahlreich, dass sich die Initiatoren zum 1.1.2000 entschlossen, die RESI GmbH zu gründen und das System in einem professionell betriebenen Umfeld anzubieten.

Seither schlossen sich europaweit Vereine, Flugschulen und Charterbetriebe mit insgesamt mehr als 35.000 Piloten an.

Inzwischen ist RESI zu einem Verwaltungssystem weiterentwickelt worden, das die gesamte Strecke, beginnend mit der Reservierung bis hin zur Abrechnung von Flügen abdeckt. Die in RESI generierten und gesammelten Daten können in vom Anwender präferierten Systemen weiterverarbeitet werden.

Lösungen für z.B. die Überwachung von LTA's, Lizenzmanagement der Piloten, Überwachung von Lizenzen und Medicals, Führen eines elektronischen Bordbuchs, Einhaltung der Organisationsverpflichtung werden ebenfalls angeboten.

Durch die Kooperation mit der Firma Charterware ist es in 2017 gelungen, die seit vielen Jahren von der General Aviation erwartete automatisierte Datenerfassung der Flugzeiten und die sich daran anschließende automatisierte Weitergabe dieser Daten an das elektronische Bordbuch, an Abrechnungssysteme usw. zu lösen. Last but not least wird RESI zur AERO 2018 mobile APP's für die Reservierung und zur Verwaltung von Schülerakten vorstellen. Auf der AERO 2018 lädt RESI am 19. und 20. April 2018 jeweils von 13:30 bis 16:30 Uhr im Konferenzcenter im Raum Stockholm zu einer Vortragseihe ein. Weitere Informationen zu RESI finden Sie auf der Webseite: www.resi.de/

Aviation Discussion Group am Flugplatz Egelsbach

Die Anzahl der Piloten in der Allgemeinen Luftfahrt ist seit Jahren eher rückläufig, es gibt zahlreiche Analysen über die Ursache und auch viele hervorragende Programme, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Die Frage ist, was wir Piloten und Fluglehrer machen können, um das Interesse und die Begeisterung fürs Fliegen auch bei anderen zu wecken und zu erhalten.

AOPA Mitglied Michael Nelson stellt Ihnen hier eine Initiative vor, die er zusammen mit anderen Piloten am Flugplatz Egelsbach ins Leben gerufen hat:

Aufgrund einer Terminverwechslung kehrten ein Flugschüler und ich unabsichtlich zwanzig Minuten zu spät von einem Flug zurück. Leider hatte ein anderes Clubmitglied das Flugzeug unmittelbar nach uns gebucht. Zu sagen, dass der andere Pilot verärgert war, wäre milde ausgedrückt. Nachdem wir das Flugzeug übergeben hatten, setzten wir uns zu unserer Nachbesprechung hin. Der erste Kommentar des Piloten war: „Das ist das erste Mal, dass ich ein anderes Clubmitglied getroffen habe. Gibt es nicht eine Möglichkeit, andere Mitglieder unter angenehmeren Umständen zu treffen?“

Wir diskutierten über das Thema und auch über einige der Dinge, die der Club in der Vergangenheit getan hatte, die aber alle ziemlich schnell verpufften. Wir stellten uns die Frage, was Piloten gerne machen, und schließlich stand „Hangar Flying“ ganz oben auf der Liste. Dann überlegten wir, wie wir die Vorteile vom „Hangar Flying“ in einer strukturierten Art und Weise anbieten könnten, die für andere Piloten (und eventuell auch andere Luftfahrtinteressierte) so interessant wäre, dass sie gerne wiederkommen. Schließlich haben wir uns zu einem monatlichen Treffen mit einem Hauptdiskussionsthema entschlossen. Mit einigen anderen Clubmitgliedern haben wir uns zu einer informellen Planungssitzung bei mir zu Hause verabredet und uns eine Grundstruktur für diese Treffen sowie Themen für die nächsten sechs Monate überlegt. Wir haben auch einige sehr klare Grenzen gesetzt, z. B. keine Clubstruktur mit Vorstand, keine monatlichen Gebühren, und die Treffen sollten maximal 90 Minuten dauern. Jeder, der sich für die Luftfahrt interessiert, ist willkommen, nicht nur Gruppenmitglieder oder aktive Piloten. Jeder Teilnehmer wird ermutigt, ein Thema vorzuschlagen und eine Diskussion zu führen, und die Meinung jedes Teilnehmers hat das gleiche Gewicht.

An jedem ersten Dienstag eines Monats von 19:00 bis 20:30 Uhr sollten die Treffen stattfinden, ein Datum für das erste Treffen wurde festgelegt. Wir durften den Tagungsraum eines anderen Fliegerclubs vor Ort nutzen, wenn dessen Mitglieder auch teilnehmen durften. Ich stimmte zu, das erste Treffen zu leiten und eine E-Mail-Ankündigung zu senden.

Der Präsident unseres Clubs war von der Idee wenig begeistert, seiner Einschätzung nach würden uns nach einem halben Jahr die Themen ausgehen.

Sechs Leute kamen zu diesem ersten Treffen. Ich zeigte ein Video von King Schools über Notfälle und wir hatten eine lebhaft Diskussion über die Videoinhalte, gespickt mit vielen Geschichten von persönlichen Erfahrungen in dieser Richtung.

Das Treffen endete mit einer Bitte um zusätzliche Themen und Diskussionsleiter. Von Anfang an habe ich deutlich gemacht, dass ich nicht vorhabe, jedes Treffen zu leiten. Freiwillige für die Themen der ersten 6 Monate waren schnell gefunden.

Von da an ging es langsam voran. Jedes Treffen endete mit einem zusätzlichen Plädoyer für Themen. Die Gruppe hat von Zeit zu Zeit Vorschläge gemacht, die wir gerne in unseren Kalender aufgenommen haben. Es war eine große Erleichterung, als wir die ersten sechs Monate geschafft hatten, das erste Jahr war nicht einfach.

Doch unsere Treffen sprachen sich herum und es kamen immer mehr Teilnehmer. Von anfangs sechs kamen wir bald auf zehn oder mehr. Natürlich variiert die Teilnahme jeden Monat. Nach jeder Sitzung schickte ich eine kurze Zusammenfassung der Diskussion per E-Mail und veröffentlichte die aktuelle Anzahl der Teilnehmer. Am Ende unseres ersten vollen Jahres zählte die Gruppe normalerweise zwölf bis fünfzehn Personen.

Was ist der aktuelle Stand?

Die Aviation Discussion Group (ADG) mit Sitz in Egelsbach, Deutschland, hat im September 2001 ihre erste Sitzung abgehalten und wir sind immer noch stark. Unsere Treffen haben oft zwanzig oder mehr Teilnehmer, je nach Thema bis zu fünfzig. Das Spektrum der Teilnehmer umfasst Fluginteressierte, Piloten (Flugschüler bis hin zu ATP Inhabern), Flugsimulator Nutzer, sowie Modellflugzeug- und Drohnenpiloten. Wir sind allgemein als die aktivste Pilotengruppe am Flughafen anerkannt. Ziel ist es, so viele Menschen wie möglich für die Luftfahrt zu interessieren.

Oft haben wir Gastredner, einige waren sogar per Skype oder Face Time zugeschaltet. Manchmal fragen uns Leute von sich aus, ob sie bei einem unserer Treffen ein Thema präsentieren können. Da wir nicht versuchen, Geld zu verdienen, haben wir auch nie einen Gastredner bezahlt. Wenn es Kosten gibt, werden diese aufgeteilt und jeder Teilnehmer zahlt seinen Anteil.

Zweimal in den letzten fünfzehn Jahren musste ich mehrere Monate geschäftlich weg. Besonders gefreut hat mich, dass andere Gruppenmitglieder während meiner Abwesenheit die Meetings organisierten. Die Gruppe hielt die Treffen für zu wertvoll, um sie zu überspringen oder zu verschieben. Wenn Leute anfangen „unsere Gruppe“ anstatt „deine Gruppe“ zu sagen, bist du auf dem richtigen Weg.

Besprochen werden alle Themen, die mit dem Fliegen zu tun haben, von interessanten Reiseberichten, Diskussionen über Notfallverfahren, Flugwetter bis hin zum Fliegen mit Flugmodellen und dem Microsoft Flugsimulator.

Wir hatten bereits die verschiedensten Gastredner, darunter John und Martha King, die eine Präsentation über Risikomanagement via Skype gehalten haben, Piloten, die über das Fliegen mit der JU52 oder Kampfeinsätze in Afghanistan gesprochen haben, Angehörige der Flugsicherung und den Geschäftsführer der AOPA Deutschland, Dr. Michael Erb.

Willkommen ist jeder, der etwas Interessantes über die Luftfahrt zu sagen hat. Auf meiner persönlichen Traumliste als zukünftige Redner wären unter anderem Jim Lovell, Barry Schiff und Rod Machado.

Wir haben mit der „Aviation Discussion Group“ einen Weg gefunden, unsere Begeisterung für die Luftfahrt mit anderen zu teilen. Vielleicht fallen Ihnen ja noch mehr oder bessere Möglichkeiten ein, bitte lassen Sie uns auch daran teilhaben!

Einige Male haben mich andere Fluglehrer kontaktiert und mitgeteilt, dass sie ihre eigene Version der Aviation Discussion Group auf ihrem Heimatflughafen vorstellen wollen. Ich ermutigte und unterstützte sie, so gut es ging. Allerdings hatten alle die Idee, mit der Gruppe Geld zu verdienen, und das hat nicht funktioniert. Wenn man anfängt, für die Treffen Gebühren zu erheben, kommen die Leute mit der Erwartung, unterhalten zu werden. Dann werden Ihnen nach sechs Monaten sicher die Themen ausgehen.

Wenn Sie Fragen oder Kommentare haben oder zusätzliche Informationen benötigen, wenden Sie sich bitte an Reiner Föese (ADG-Koordinator): reiner.foese@t-online.de, oder an mich: pilotmnelson@yahoo.com.

Besuchen Sie unsere Website: www.aviationdiscussiongroup.de

Seien Sie kein Transpondermuffel und schalten Sie den Transponder immer ein!

Die Vorschriften zur Transponderschaltung haben sich im letzten Jahr geändert. Nun muss auf allen VFR-Flügen der Transponder eingeschaltet werden, wenn das Luftfahrzeug über einen betriebsbereiten Transponder verfügt. Leider ist diese Änderung bei vielen Piloten noch nicht angekommen. Jeder VFR-Pilot kennt die bisherigen Regelungen: Bei Flügen mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen oberhalb 5.000 ft MSL oder 3.500 ft über Grund (wobei der höhere Wert maßgebend ist) muss der Transponder unaufgefordert, also auch ohne Funkkontakt mit der Flugsicherung, auf den Code 7000 geschaltet werden. Darüber hinaus gilt die Verpflichtung zur unaufgeforderten Schaltung des Codes 7000 für Flüge in Transponder Mandatory Zones (TMZ), wie sie um einige Flughäfen eingerichtet sind.

Wenn man den Transponder auf 7.000 schaltet, dann ist man für die Flugsicherung erkennbar, und dank der heutigen Mode S Technik sieht der Fluglotse nicht nur, dass da ein VFR-Flieger unterwegs ist, sondern er sieht auch die Luftfahrzeugkennung auf seinem Schirm. Also, das Luftfahrzeug lässt sich eindeutig identifizieren. Und man kann es sogar auf Internetportalen wie Flightradar24 sehen.

Dieses „Gesehen werden“ veranlasst einige Piloten dazu, den Transponder unterhalb 5.000 ft (bzw. 3.500 ft GND) bewusst auszuschalten. Vielleicht will man einfach nicht gesehen werden, aber vielleicht will man auch nicht erwischt werden, wenn man „aus Versehen“ eine Luftraumverletzung begeht, und dann im schlimmsten Fall noch ein Bußgeldverfahren an den Hals bekommt.

Wer so handelt, trägt ganz gewiss nicht zur eigenen Sicherheit und zur Sicherheit anderer Luftverkehrsteilnehmer bei. Im Luftraum unterhalb 5.000 ft MSL (bzw. 3.500 ft GND) gibt es im Bereich Klasse E nicht nur an- und abfliegende Verkehrsflugzeuge, die mit TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) ausgerüstet sind, sondern auch andere VFR-Flugzeuge im Bereich E und G, die über Kollisionswarnsysteme (wie z. B. Power FLARM) verfügen. Diese Systeme reagieren auf die Signale von

Transpondern. Ist der Transponder ausgeschaltet, dann gibt es auch kein Signal und damit keine Warnung vor anderem Verkehr.

Wer sich etwas genauer mit den Midair-Collisions (beinahe ausschließlich zwischen VFR-Fliegern) beschäftigt, die in den letzten Jahren im europäischen Luftraum passiert sind, wird sicherlich die Frage, ob man den Transponder unterhalb 5.000 ft MSL ausschaltet, neu beantworten.

Schon seit Jahren rät die Flugsicherung deshalb, per NFL und im Luftfahrt-Handbuch AIP VFR, ENR 1-17, den Transponder auch unterhalb 5.000 ft MSL (bzw. 3.500 ft GND) auf den Code 7000 zu schalten.

Was bislang nur eine dringende Empfehlung war, ist durch die Verordnung (EU) 2016/1185 zur Änderung der SERA-Verordnung seit Oktober 2017 Pflicht.

Dort heißt es:

SERA.13001 Betrieb eines SSR-Transponders

- a) Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben, unabhängig davon ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundstrichradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.
- b) Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.
- c) Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.

Diese europäische Vorschrift gilt natürlich auch in Deutschland. Deshalb gibt es eigentlich kein Vertun: Der Transponder muss immer eingeschaltet werden. Und dies gilt nicht nur, weil es vorgeschrieben ist, sondern weil es der eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer dient.

Diamond Aircraft erhält mit Wanfeng Aviation Industry neuen Eigentümer

Bei Diamond Aircraft endet eine Ära. Die Familie Dries kaufte im Jahre 1991 den Hersteller von Motorseglern des Typs H36 Dimona mit Namen „HOAC“ und machte daraus die Diamond Aircraft Industries. Unter der Leitung von Christian Dries wurden die erfolgreichen Flugzeugtypen DV20 und DA20 Katana, der Motorsegler Super Dimona, die DA40 Diamond Star und die zweimotorigen DA42 und DA62 entwickelt und mit über 4.000 Exemplaren ausgeliefert. Ende 2017 übernahm die chinesische Wanfeng

Aviation Industry die Unternehmensgruppe mit den Einzelunternehmen Diamond Aircraft Industries GmbH (DAI Österreich), Diamond Aircraft Inc. (DAI Kanada) und die Austro Engine GmbH (AE). Das Unternehmen will mit dem neuen Eigentümer weiter wachsen und Wiener Neustadt als Unternehmenszentrale beibehalten. Weiter entwickelt werden sollen die zivilen Turboprop Kunstflugtrainer DART und die DA50 Modelle.

Die Feldlerche fühlt sich wohl am Flughafen Essen-Mülheim

Dass ein Flugplatz und Naturschutz durchaus nicht im Widerspruch stehen müssen, sondern sich oft gut ergänzen, das sieht man aktuell am Flughafen Essen-Mülheim. Denn dort versuchen die kommunalen Flughafeneigentümer den Flugbetrieb immer weniger attraktiv zu gestalten und letztlich ein Wohngebiet auf dem Flughafengelände zu eröffnen. Auch ein Ed Sheeran Konzert sollte auf dem Flughafengelände stattfinden, dafür der Flugbetrieb für mehrere Tage eingestellt werden. Unterstützung für den Flughafen kam von zunächst nicht vermuteter Seite: Da am Flughafen mehrere Brutpaare der sehr seltenen und geschützten Feldlerche entdeckt worden sind, hat auch der NABU Regionalverband für Essen und Mülheim sich auf seiner Website mit dem folgenden Text klar für den Erhalt der Flugplatzfreiflächen eingesetzt:

„Die vom Gelände des Flughafens Essen/Mülheim umfassten Grünlandflächen stellen aufgrund ihrer Größe, Ausprägung und geschützten Lage ein einzigartiges Refugium für zahlreiche Arten dar, die auf eine naturverträglich bewirtschaftete offene Landschaft angewiesen sind. Aufgrund der immer intensiveren Inanspruchnahme der verbliebenen Freiflächen durch Landwirtschaft und sonstige Nutzungen sind die Bestände dieser Arten in den letzten Jahren regelrecht zusammengebrochen. Das Verschwinden der Feldlerche steht somit beispielhaft für den Niedergang unserer Kulturlandschaft. Ein Erhalt der Freiflächen des Flughafens, auf denen sich eine der letzten lokalen Populationen von Feldlerchen im westlichen Ruhrgebiet befindet, ist daher von herausragender Bedeutung für den Natur- und Artenschutz. Die Pläne zu einer Bebauung der Flächen werden von den Naturschutzverbänden entschieden abgelehnt.“

EASA probiert sich in Comics: Sunny Swift gibt Tipps zum sicheren Fliegen

Was macht das Fliegen in der Allgemeinen Luftfahrt sicherer? A) Eine neue Vorschrift, die keiner liest, oder doch eher B) Ein guter Tipp unter Fliegern? Die europäische Flugsicherheitsagentur EASA mit Sitz in Köln setzt verstärkt auf die Antwort B) und hat sich deshalb entschlossen eine Reihe von Comics zu veröffentlichen, die Flugsicherheits-Tipps auf die ungezwungene und humorvolle Art vermitteln sollen. Die Heldin der Comicreihe ist Sunny Swift, eine junge Fluglehrerin, die jeden Monat ein neues Thema

aufgreift. Bislang erschienen sind zwei Folgen zu Treibstoff-Warnlampen und CO-Vergiftungen. Die Comics werden ehrenamtlich von EASA-Mitarbeitern gezeichnet und in fast alle europäischen Sprachen übersetzt. Die Weitergabe ist ausdrücklich erwünscht. Zu finden sind die Comics hier:

<https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/introducing-sunny-swift>



AOPA AUSTRIA – WÜNSCHE AN DIE NEUE BUNDESREGIERUNG

Die neue Bundesregierung in Österreich ist seit 100 Tagen im Amt und AOPA Österreich hat wichtige Anliegen und wir werden das in den kommenden Monaten mit den zuständigen Ministerien besprechen.

Betriebsleiterpflicht auf österreichischen Flugfeldern

Die Betriebsleiterpflicht auf österreichischen Flugfeldern stammt aus der Zeit des 2. Weltkrieges, wo versucht wurde, an- und abfliegende Flugzeuge möglichst genau zu erfassen. In vielen europäischen Ländern gibt es diese Betriebsleiterpflicht nicht und ein Verzicht auf Betriebsleiter auf Flugfeldern würde sowohl Kosten sparen als auch die Betriebszeiten wesentlich verbessern. Der Betriebsleiter ist ja rechtlich gesehen nicht berechtigt, Piloten Anweisungen zu geben und darf nur Informationen an den Piloten übermitteln. In den verschiedensten europäischen Ländern gibt es Flugplätze mit der sogenannten Unicom-Frequenz, auf denen keinerlei Betriebsleiter Dienst machen und Piloten sich gegenseitig über entsprechende Positionen im Anflug informieren.

Warum sollte so ein Modell nicht auch in Österreich funktionieren und es sind keine Zwischenfälle und Unfälle auf Grund der fehlenden Betriebsleiter gemeldet. Sogar die ICAO arbeitet daran, dass die derzeit vorgeschriebenen Einrichtungen zur Brandbekämpfung auf VFR-Flugplätzen, wo kein gewerblicher Verkehr ist, nicht mehr erforderlich sind. Selbst auf Plätzen mit GNSS-Verfahren, bei denen das letzte Teilstück unter VFR-Bedingungen zu fliegen ist könnte von der Abschaffung des Betriebsleiters betroffen sein und es würde die Betriebszeiten und die Kostenbelastung dieser Plätze wesentlich verbessern.

Vereinfachung des Language Proficiency Test

Der Language Proficiency Test ist von der EASA in FCL055 geregelt. Diese Vorgabe der EASA wird in Österreich jedoch wesentlich strenger interpretiert, als sie von der EASA gemeint ist.

Ursprünglich von der ICAO für die Linienluftfahrt gedacht und von der EASA ohne Unterschied auch für die General Aviation übernommen und in Österreich übereifrig kompliziert umgesetzt. Eine

Vereinfachung dieses Tests, vor allem im Level 4 scheint dringend erforderlich. Es ist nicht einsehbar, dass ein derartiges aufwendiges Prüfungsverfahren mit relativ hohen Kosten die Piloten zusätzlich belastet.

Selbstverständlich stellen wir nicht in Abrede, dass entsprechende Englischkenntnisse für Piloten erforderlich sind, insbesondere dann, wenn sie im Ausland unterwegs sind. Es ist jedoch nicht einsehbar, ein so kompliziertes und aufwendiges Prüfungssystem wie in Österreich zu entwickeln. Es müsste doch möglich sein, dass gleichzeitig mit einem Überprüfungsflug auch die Englischkenntnisse für den Level 4 überprüft und in der Pilotenlizenz vermerkt werden. Dies würde Zeit und Kosten für Piloten ersparen.

Verkleinerung der militärischen Beschränkungsgebiete

Die militärischen Beschränkungsgebiete wurden in letzter Zeit wiederum ausgeweitet und behindern den VFR-Verkehr. Es ist durchaus nicht einsehbar, warum diese Gebiete erforderlich sind und auch meist nur zu beschränkten Zeiten verwendet werden. Eine Rücknahme dieser ungerechtfertigten Ausweitung wird von der AOPA gefordert.

Dies ist nur eine Auswahl der Forderungen, die wir an das Ministerium für Verkehr und auch an die Austro Control herantragen. Gerade auch die Austro Control ist aufgefordert, bei der Umsetzung der EASA-Bestimmungen und der gesetzlichen Vorgaben Rücksicht auf die VFR-Piloten und die General Aviation zu nehmen und Verbesserungen für vereinfachte Verfahren im Sinne der VFR-Piloten durchzuführen.

*Dr. Walter Ebm
Präsident AOPA Austria*



IAOPA News

EASA PUBLISHES THE 2018-2022 EUROPEAN PLAN FOR AVIATION SAFETY

The European Aviation Safety Agency published the 2018-2022 European Plan for Aviation Safety (EPAS), which also includes the Agency's rulemaking program. The EPAS, a key component of the European Aviation Safety Program, provides a coherent and transparent framework for safety work at European level, helping the identification of major safety risks and defining the actions to take. It also supports the Member States of the European Union to implement their State Safety Programs and facilitates the sharing of best practice and knowledge.

This year's edition of the EPAS includes EASA's strategy in the areas of International Cooperation and Technical Training. Patrick Ky, EASA Executive Director declared: "safety actions need to be coordinated more than ever at regional and international levels, which explains the growing role played by regional safety oversight organizations in the field of aviation and the pivotal activity of EASA in this domain".

In addition, the EPAS 2018-2022 includes several new research projects, which illustrates the growing importance of Research in the EU policies as an enabler to enhance safety.

The implementation of the plan is already extended to European states not under the EASA umbrella. EASA is working closely with the International Civil Aviation Organization (ICAO) of the United Nations to extend its scope to the 56 States that are part of the ICAO European and North Atlantic region.

The EPAS and related materials are available on the EPAS page on EASA's website.

VINTAGE AIR RALLY BEACH STOL COMPETITION

World's first aircraft Short Take Off & Landing competition on sand announced *Precision, if sometimes hair-raising, aviation action and visually stunning vintage biplanes expected!*

The World's first aircraft Short Take Off & Landing (STOL) competition on sand is set to take place in Belgium in the Summer. Organized by one of the world's top aviation adventure companies it is expected to attract pilots from all over the globe and establish

some new world records. This first event, the Vintage AirRally International STOL Competition' will be attended by thousands of spectators who will witness some hair-raising if not gut-wrenching flying on this unusual day out on the beach!

The 'VintageAirRally International STOL Competition' will take place on the beach of the fashionable spa town of Knokke-Heist, Belgium. Pilots will engage in precision if sometimes hair-raising landing and takeoff maneuvers with the shortest distance the winner. The ultimate goal is to establish some new world records at this spectacular aviation event!

Set to take place from the 14th to 17th June 2018, this world's first ever vintage STOL competition is not only for modern specialized 'bush planes' it is also for the iconic visually stunning vintage biplanes. The STOL aircraft taking part are designed to land where there is essentially little or no runway. And while the pilots and planes will be used to the rough and tumble of bush flying they will have relatively smooth landings on the sand of a fine Belgian beach.

Throughout the event there will be exhibitors on the beachfront at Knokke-Heist for competitors and the thousands of spectators expected to attend the event. VintageAirRally will also establish a temporary exclusive 'Pilot's Club' on the sand. The Pilots' Club will be holding a series of events during both the day and the evenings with guest speakers from the world of aviation in Belgium and around the world.

There will be numerous categories for entries from vintage biplanes last seen in action in the 1920's and 30s to up-to-date aircraft ("bush planes") that can land in wildest locations. The winner of each category will be awarded a prize at this first ever STOL and beach landing competition in Belgium. This event is organized with the assistance of Knokke-Heist Municipality & Tourism. For more information or to register visit their website www.vintageairrally.com.

AOPA AUSTRALIA AND WAGGA CITY AERO CLUB SCORE AIRPORT VICTORY

By Benjamin Morgan (AOPA Australia)

January 2018 marked a big start to the year with AOPA Australia partnering up with the Wagga City Aero Club to tackle unfair and discriminatory airport charges in

the Riverina. Both organizations worked tirelessly to build a powerful media campaign that highlighted how private aircraft owners and pilots were being discriminated by the Council.

Wagga City Aero Club President, Mr. Geoff Breust, and his members and local general aviation industry supporters put in an incredible effort, building media awareness and momentum on the issue.

At any time of the year Australians are encouraged (via local and state funded marketing initiatives) to drive into the Riverina to enjoy Council's managed public parks, public spaces, art projects, camping grounds along with lakes and rivers all of which are free to use. The regions public facilities cost the City of Wagga millions maintain, and each play an invaluable role in helping attract the 1.3 million tourists and visitors who invest some \$ 340 million locally and keeping some 35,000-people employed.

The AOPA Australia and the Wagga City Aero Club highlighted that local and visiting boat owners are not required to pay any landing charges at ramps nor are they required to pay parking fees for their vehicles and trailers. Nor are Caravan owners required to pay landing fees or parking charges at council owned and managed camping sites.

Central to the argument was the clear fact that should a tourist or visitor choose to fly their private general aviation aircraft to Wagga Wagga, they are required to pay landing fees and parking charges "simply because they used a runway not a highway.

On Monday, 22nd January, both associations, along with 30 local pilots and general aviation supporters attended a meeting of the City of Wagga Wagga Council, and presented our case. During the meeting a number of councilors spoke in strong support of our argument and agreed that Council's attitude towards charging aircraft owners and pilots was unfair and out of step with Council's general policies with respect to attracting tourists and visitors to the city.

A resolution was put forward to council to remove the discriminatory parking charges, along with re-establishing the airport community stakeholder committee, which is be directed to undertake a review of airport operations and management. The resolution was unanimously agreed to, marking a major victory for AOPA Australia and the Wagga City Aero Club.

Termine 2018

April

18. – 21.04.2018
AERO Expo
 in Friedrichshafen
 Info: www.aero-expo.com

Mai

05.05.2018
FAA-Lizenzvalidierungen
 für AOPA-Mitglieder
 in Egelsbach
 Info: www.aopa.de

17. – 20.05.2018
AOPA Fly-Out nach Kaunas
 in Litauen
 Info: www.aopa.de

18. – 19.05.2018
AOPA Sea Survival Lehrgang
 in Elsfleth
 Info: www.aopa.de

30.05. – 03.06.2018
AOPA Flugsicherheitstraining –
 Schwerpunkt Seeflug
 in Anklam (EDCA)
 Info: www.aopa.de

Juli

06. – 08.07.2018
5. Internationales CESSNA Treffen
 in Jena-Schöngleina (EDBJ)
 Info: www.edbj.de

07.07.2018
AOPA Netherlands Fly-In
 Flugplatz Teuge
 Info: www.aopa.nl

13. – 15.07.2018
2. GyroJENA Fly-In 2018
 in Jena-Schöngleina (EDBJ)
 Info: www.edbj.de

13. – 22.07.2018
Memorial Hans Gutman
Tourist Rally Flight 2018
 Info per E-Mail: info@hansgutmannrally.eu

August

05. – 11.08.2018
40. AOPA Flugsicherheitstraining
 in Eggenfelden (EDME)
 Info: www.aopa.de

25. – 26.08.2018
Flugplatzfest Luftsportverein Degerfeld
 in Albstadt (EDSA)
 Info: www.lsv-degerfeld.de

25.08.2018
AOPA Jahreshauptversammlung
 in Egelsbach (EDFE)
 Info: www.aopa.de

September

29.09. – 03.10.2018
AOPA Flugsicherheitstraining
 in Stendal (EDOV)
 Info: www.aopa.de

Oktober

19. – 20.10.2018
AOPA Sea Survival Lehrgang
 in Elsfleth
 Info: www.aopa.de

November

03.11.2018
12. Tag der AOPA Vereine
 in Egelsbach (EDFE)
 Info: www.aopa.de

17.11.2018
AOPA Atlantikseminar
 mit Arnim Stief in Egelsbach (EDFE)
 Info: www.aopa.de



Foto: Fotolia-© a_korn – Fotolia.com

Arbeitskreise

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

Samstag, **12.05.2018**, 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 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
 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
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

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

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

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Vorderweide 1a
35510 Butzbach

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2018
<http://mediadaten.aopa.de>
IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 10.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

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

Lehrberechtigung IFR 1-Mot 2-Mot Turboprop

Kunstflug Wasserflug Hubschrauber Reisemotorsegler Jet

Ballon

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

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

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

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

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

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

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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 18 - 21, 2018

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS