



AOPA GERMANY

Ausgabe 03/2018 | Juni – Juli 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

3/2018

Juni/Juli



AOPA Safety Letter: LANDEMINIMA

AOPA JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG AM 25. AUGUST 2018 IN EDFE

Stärker vertreten!

Passen nicht mehr zusammen:
EU-Datenschutzgrundverordnung
und Flugbewegungsportale
im Internet

Fliegerisch fit!

40. AOPA Flugsicherheitstraining
in Eggenfelden

28. AOPA Flugsicherheitstraining
in Stendal

Besser informiert:

Luftraumverletzungen –
Airspace Infringement

Kommerzielle Drohnen:
Kommt der ganz große
Boom, oder doch nicht?

JETZT KENNENLERNEN

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



**TOLLES
EXTRA!**



POWERBANK MIT LED-LAMPE

Die kleine, handliche Taschenlampe (10,5 cm, Ø 13 mm) aus Aluminium bringt Licht ins Dunkel. Die Powerbank hat eine Kapazität von 2200 mAh. Damit können Sie Ihr Handy oder Tablet auch unterwegs jederzeit aufladen. Inkl. USB-Ladekabel-Adapter.

Zuzahlung nur 1,- Euro



SKY-TRAVELLER KARTENTASCHE

Durchdachte Tasche für Piloten mit Platz für alle wichtigen Flugunterlagen, wie z. Bsp. ICAO-Karten, Flugbuch, Lizenz, Medical oder ähnliche Dokumente. Maße (geschlossen): 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 Zahlungsbetrags. 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

Es ist jetzt zwei Jahre her, dass Großbritannien am 23. Juni 2016 mit knapper Mehrheit für den Brexit stimmte. Seitdem sind wir alle nicht wirklich besser informiert darüber, wie der Brexit ablaufen wird. Der Brexit kann derzeit nur als Musterbeispiel dafür dienen, wie Projektarbeit nicht ablaufen soll, die Verunsicherung aller Beteiligten ist sehr groß. Der Austrittstermin rückt näher, am 30. März 2019 soll es soweit sein. Da schon jetzt erkennbar ist, dass die Vertragsmodalitäten nicht geklärt sein werden, wurde zwischen der EU und Großbritannien eine Übergangszeit bis Ende 2020 vereinbart.

Was bedeutet der Brexit für uns in der Luftfahrt? Die britische Zivilluftfahrtbehörde CAA hielt sich lange bedeckt, ebenso die EASA und die EU-Kommission auf der anderen Seite. Besonders bemerkenswert war deshalb ein Papier der EU-Kommission mit dem Titel „Notice to Stakeholders – Withdrawal of the UK and EU Aviation Safety Rules“, das im April 2018 veröffentlicht wurde.

In diesem Papier werden auf vier Seiten recht trocken und humorlos die Folgen für die Luftfahrt dargestellt, die zwangsläufig eintreten werden, wenn es nicht zu einer vertraglichen Einigung zwischen beiden Seiten kommen wird: Großbritannien

Der Brexit und die Folgen für die Allgemeine Luftfahrt

würde zu einem EU-Drittstaat, mit harschen Konsequenzen:

- Alle von den britischen Behörden ausgestellten Bescheinigungen und Lizenzen, die sich auf EU-Recht begründen, verlieren ihre Gültigkeit. Davon betroffen sind unter anderem Lufttüchtigkeitszeugnisse, Pilotenlizenzen, Medicals und alle Organisationsgenehmigungen von der Flugschule über den Wartungsbetrieb, den Flugplatz, die Flugsicherung bis hin zum Flugzeughersteller und der Airline.
- Produkte, Teile und Geräte, die in Großbritannien hergestellt werden, gelten nicht mehr als EASA-konform.

Die Briten und die EU wollen in der EASA weiterhin zusammenarbeiten, denn alles andere macht wirtschaftlich einfach keinen Sinn. Es wird dabei als Vorbild auf die Modelle Norwegens und der Schweiz verwiesen, die zwar keine EU-Staaten, aber EASA-Vertragsstaaten sind. Allerdings haben Norwegen und die Schweiz akzeptiert, dass im Falle von Rechtsstreitigkeiten der europäische Gerichtshof die finalen Entscheidungen trifft. Für die Briten ist die Anerkennung der EU-Gerichtsbarkeit hingegen ein rotes Tuch, man will sich ihr nicht länger unterwerfen, das ist ein Hauptanliegen des Brexit.

Für die Allgemeine Luftfahrt im verbleibenden Europa wäre der Ausstieg der Briten

ein großer Verlust, denn sie waren bislang gemeinsam mit den Franzosen die größten und einflussreichsten politischen Unterstützer einer prosperierenden Allgemeinen Luftfahrt in Europa. Die britische Zivilluftfahrtbehörde CAA hat mit großer Manpower stets sehr viel zu den neuen positiven Regelungen der General Aviation Roadmap beigetragen. Und die britische AOPA ist zudem die zweitgrößte in Europa und hat sich in Brüssel und Köln für unseren europäischen IAOPA-Dachverband immer sehr engagiert.

Ein Treffen zwischen britischen Parlamentariern und der IAOPA während der AERO Friedrichshafen im April hat gezeigt, dass man sich über die Problematik des Brexit für die GA auf allen Seiten durchaus bewusst ist, die Position der britischen Parlamentarier allerdings kann man jedoch nur als romantisch verklärt bezeichnen:

„Wir wollen Großbritannien zum besten Standort für die GA weltweit machen. Und sorgt euch nicht. Zeitlich wird es knapp, aber wir bekommen das schon irgendwie hin.“

Dazu fällt mir das britische Sprichwort ein: „The proof of the pudding will only be in the eating.“

AOPA-Intern

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 25. August 2018 in Egelsbach	5
Wir danken ...	5
AOPA-Germany und Piloten-App RunwayMap starten Partnerschaft	6
Kooperation mit Carfleet24: Neuwagen zu TOP-Preisen für AOPA Mitglieder	6
EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)	7
Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2017	8
Vergleich Jahresergebnis 2016/2017	9
Mitglieder werben Mitglieder	31

Stärker vertreten!

Kiel-Holtenau: Bürger stimmen Pro Flughafen ab	10
Einführung des Part M Light weiter verspätet	11
Passen nicht mehr zusammen: EU-Datenschutzgrundverordnung und Flugbewegungsportale im Internet	12
Wieviel 8,33 kHz muss sein? BAF leider noch immer nicht einsichtig	14
LBA bemängelt fehlerhafte Durchführung der Ausbildung zum CB-IR und EIR	14

Fliegerisch fit!

LANDEMINIMA	15
40. AOPA-Flugsicherheitstraining in Eggenfelden – ausgerichtet von AOPA D-A-CH	23
28. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	24
AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE)	25
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

Besser informiert!

Was macht die Stiftung Mayday eigentlich?	27
Pressemitteilung: Regionalflugplätze führen das mobile Bezahlen von Gebühren per App ein	28
Luftraumverletzungen – Airspace Infringement	29
Kommerzielle Drohnen: Kommt der ganz große Boom, oder doch nicht?	30

Rubriken

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

Titelfoto: © Robin Aircraft

Einladung zur AOPA-Hauptversammlung am 25. August 2018 in Egelsbach

Sehr geehrte Mitglieder,

der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Kommen Sie zu uns nach Egelsbach, diskutieren Sie mit, bringen Sie sich ein!

Zeit und Ort

Termin: Samstag, 25. August 2018, 14:00 Uhr
Ort: AOPA-Geschäftsstelle
Flugplatz, Haus 10, 63329 Egelsbach

Tagesordnung

- TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
- TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
- TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Neuwahl des Vorstandes
- TOP 8 Anträge von Mitgliedern
- TOP 9 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 25.07.2018 in der Geschäftsstelle einzureichen.

Die Anträge werden am 30.07.2018 im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Anmeldung

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Einen Anmeldecoupon finden Sie nachfolgend. Bitte senden Sie diesen per Fax an die 06103 42083 oder auf dem Postweg an die AOPA-Geschäftsstelle. Gerne können Sie auch eine E-Mail an info@aopa.de senden. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Anmeldung zur Hauptversammlung der AOPA-Germany

am 25.08.2018 um 14:00 Uhr in Egelsbach

zurück per Fax an 06103 42083

Name	AOPA-ID
Datum/Unterschrift	

Wir danken ...

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

50-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Thom

40-jährige Mitgliedschaft

Ferdinand Kruppert
Franz-Josef Micus
Prof. Dr. Rainer Thomé
Hans Jürgen Borchard
Prof. Dr. Peter Kempf
Rudolf Dienst
Werner Karl

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus Lucke
Dr. Claus Petersmann
Uwe Brückner

25-jährige Mitgliedschaft

Reimer Henschel
Wolfgang Joschko
Hugo Kunzi
Jens Christoph Holst
Dr. Dieter Mühlhoff

Dr. Michael Dommes
Norbert Brinkmann
Ernst-Egon Henckell
Paul Gunther Brockhaus
Hagen Puttrich
Inge Müller-Kortkamp
Carlos de Pilar
Rainer M. Hofmann

AOPA-Germany und Piloten-App RunwayMap starten Partnerschaft

Infos zu RunwayMap

Mit RunwayMap entdecken Piloten interessante Flugziele und teilen ihre Flugerlebnisse. Die kostenlose App für iOS und Android verbindet umfassende Informationen zu weltweit über 20.000 Flugplätzen mit den Erfahrungsberichten der weltweiten Piloten-Community. In RunwayMap tauschen Piloten ihre Erlebnisse aus: mit PIREP, Flugvideos und Fotos von Ausflügen. Piloten können ihren Heimatflugplatz, besuchte Flugplätze oder ihre nächsten Flugziele auf der Karte markieren. Bei jedem Flugplatz wird angezeigt, welcher Pilot aus der Community diesen bereits angefliegen ist oder als nächstes Flugziel markiert hat. Piloten können sich so über Flugziele direkt austauschen. Über 3700 Flugplätze haben die Piloten der RunwayMap Community schon besucht.

Infos zur Partnerschaft

Im Rahmen der Zusammenarbeit wurde der «AOPA Botschafter-Badge» entwickelt. Mit diesem Badge können AOPA Mitglieder in RunwayMap ihre AOPA Mitgliedschaft, Fachwissen sowie ihre Flugerfahrungen präsentieren und zeigen, bei welchen Fragen rund ums Fliegen sie anderen Piloten weiterhelfen können. „Tipps zu Landebedingungen oder Besonderheiten am Flugplatz sind sehr hilfreich – besonders bei Flügen zu neuen Destinationen“, so Anne-Katrin Maser, Co-Founder von RunwayMap. „Mit diesem einzigartigen Feature stärken AOPA und RunwayMap den Austausch unter passionierten Piloten.“

Der RunwayMap Eventkalender zeigt die nächsten Termine für AOPA Seminare, Fly-Outs und Flugsicherheitstrainings. Bei jedem Event wird die Entfernung zum Heimatflugplatz angezeigt und

welche Piloten ebenfalls Interesse haben, am Event teilzunehmen.

Weitere Informationen und kostenloser Download unter:
www.runwaymap.com

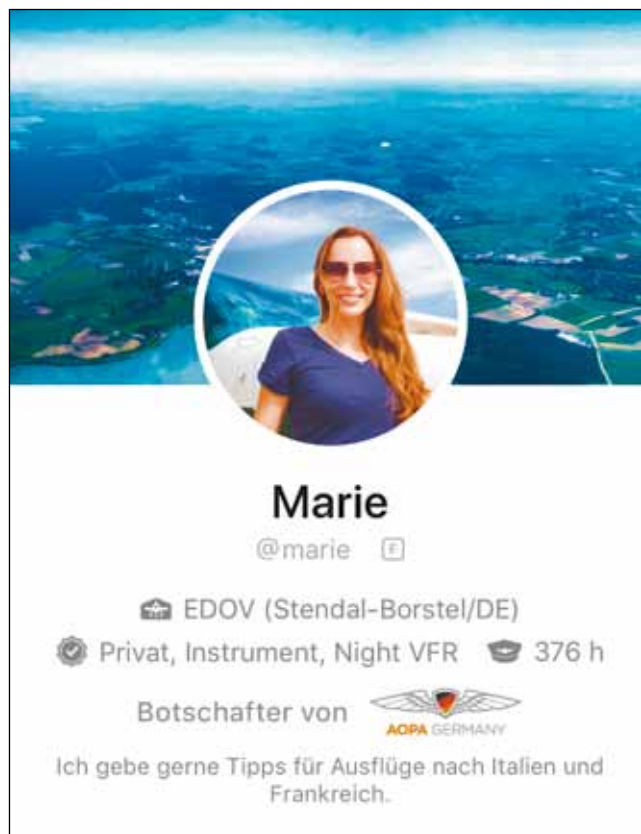


Foto: © RunwayMap, Skuner/Shutterstock.com

RunwayMap Pilotenprofil mit «AOPA Botschafter-Badge»

Kooperation mit Carfleet24: Neuwagen zu TOP-Preisen für AOPA Mitglieder

Mit CarFleet24 hat die AOPA-Germany einen Kooperationspartner gewinnen können, der für fast jeden Fuhrpark professionelle Lösungen anbietet. So auch für unsere Mitglieder.

CarFleet24 vermittelt Verbandsmitgliedern und deren Familienangehörigen und Mitarbeitern Neufahrzeuge zu Sonderkonditionen – direkt vom deutschen Vertragshändler/-partner.

Mehr Informationen zum Angebot finden Sie im Mitgliederbereich auf aopa.de.



EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)

Liebe Mitglieder,

schon im letzten AOPA-Letter haben wir berichtet, dass die EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) am 25. Mai in Kraft tritt. Das Thema Datenschutz hat bei der AOPA schon immer einen hohen Stellenwert gehabt, der Schutz Ihrer Daten wurde jetzt den neuen Vorschriften entsprechend angepasst.

Wir erheben, speichern und verarbeiten die Daten unserer Mitglieder, und gehen dabei sehr vorsichtig und gewissenhaft im Sinne der DSGVO um. Wie wir dies tun, das können Sie in unserer Datenschutzerklärung für Mitglieder nachlesen, unter diesem Link: <http://datenschutz.aopa.de>. Auf Wunsch schicken wir Ihnen auch gerne einen Ausdruck auf dem Postweg zu.

Die Datenschutzerklärung für Besucher der Website finden Sie auf aopa.de unter dem Punkt Datenschutz bzw. hier: <https://aopa.de/datenschutz/datenschutz.html>.

Dr. Michael Erb



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

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.



Rechnungsbericht des Schatzmeisters 2017

Im Frühjahr 2018 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2017 geprüft. Diese Prüfung beinhaltet sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2017 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben. Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen. Seit dem Geschäftsjahr 2008 werden die Beträge in der Ergebnisrechnung netto ausgewiesen. Die kumulierte Umsatzsteuer wird auf beiden Seiten der Ergebnisrechnung gesondert erfasst.

Die Mitgliedsbeiträge konnten in diesem Jahr wieder um TEUR 8,5 auf TEUR 487 (TEUR 478,5) gesteigert werden. Dadurch wird der leichte, aber stetige Aufwärtstrend der vergangenen Jahre unserer wichtigsten Einnahmequelle erfreulicherweise fortgesetzt.

Der Abschluss des Jahres 2017 weist zwar zum ersten Mal seit 20 Jahren einen Fehlbetrag von TEUR 8,5 auf, was aber bei näherer Betrachtung leicht erklärbar ist.

Der Neubau der Geschäftsstelle hat im Jahr 2017 Kosten für Umzug, Renovierung und zusätzliche Miete i.H.v. ca. TEUR 16,6 erfordert, die nicht über einen längeren Zeitraum abgeschrieben werden können, aber in den folgenden Jahren aufgrund der deutlichen Mietersparnisse schnell kompensiert werden. Die scheinbare Erhöhung der Kosten des AOPA-Letters entstand durch die Verschiebung von Kosten aus dem Vorjahr, denn in der Einnahmen-Überschussrechnung der AOPA kann keine periodengerechte Rechnungsabgrenzung vorgenommen werden. Weiterhin sind im Jahr 2017 bereits Abschreibungen i.H.v. 8,5 TEUR für das neu gebaute Gebäude wirksam geworden.



Wie schon im vergangenen Jahr sind die Überschüsse aus der Projektarbeit abermals gesunken, da die Nachfrage in den Förderprojekten hinter unseren Erwartungen zurück blieb.

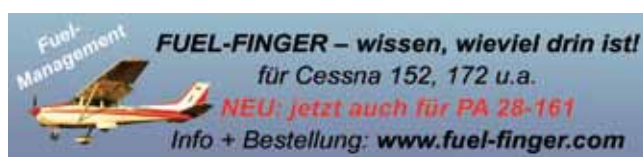
Insgesamt stellt sich die finanzielle Situation des Verbandes als stabil und solide dar. Auch die Entwicklung des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes zeigt mit einem Überschuss von TEUR 10,7 in eine positive Richtung.

Bei den Mitgliedern gibt es schon seit vielen Jahren immer eine ähnliche Fluktuation. Erfreulicherweise übersteigen die Eintritte regelmäßig die Austritte. Im Jahr 2017 kamen in der Summe mehr als 100 Mitglieder hinzu, sodass der langsame, aber stetige Aufwärtstrend erhalten bleibt.

Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Probleme. Säumige Mitglieder werden systemgestützt innerhalb der gesetzlichen Fristen und Vorschriften zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert. Dadurch mussten ausstehende Mitgliedsbeiträge in den letzten Jahren nur in einem durchschnittlichen Umfang eingetrieben werden. Selbstverständlich wird die laufende Beachtung aller Außenstände in gleichem Maß fortgeführt. Auf der Ausgabenseite konnten durch konsequente Kostenkontrolle wieder Einsparungen erzielt werden. Für das laufende Jahr 2018 setzt sich aufgrund der fortlaufenden Aktivitäten zur Neugewinnung von Mitgliedern der Wachstumstrend aus dem Vorjahr fort, so dass wir per Saldo im Vorjahresvergleich ein stabiles oder steigendes Mitgliederniveau erwarten. Allein auf der AERO 2018 konnten mit 32 Eintrittten außergewöhnlich viele neue Mitglieder geworben werden. Auch werden neue und die bewährten Trainingsveranstaltungen zur positiven Entwicklung beitragen. Schwerpunkte der Aktivitäten – neben der Bearbeitung der wesentlichen Themen der allgemeinen Luftfahrt – werden die unerlässliche Werbung von neuen Mitgliedern durch ausgewählte Messebesuche und gezielte Öffentlichkeitsarbeit sein, sowie das stetige Bestreben, an neuen Förderprojekten teilzunehmen oder sie zu generieren.

Hans-Peter Walluf
AOPA-Schatzmeister

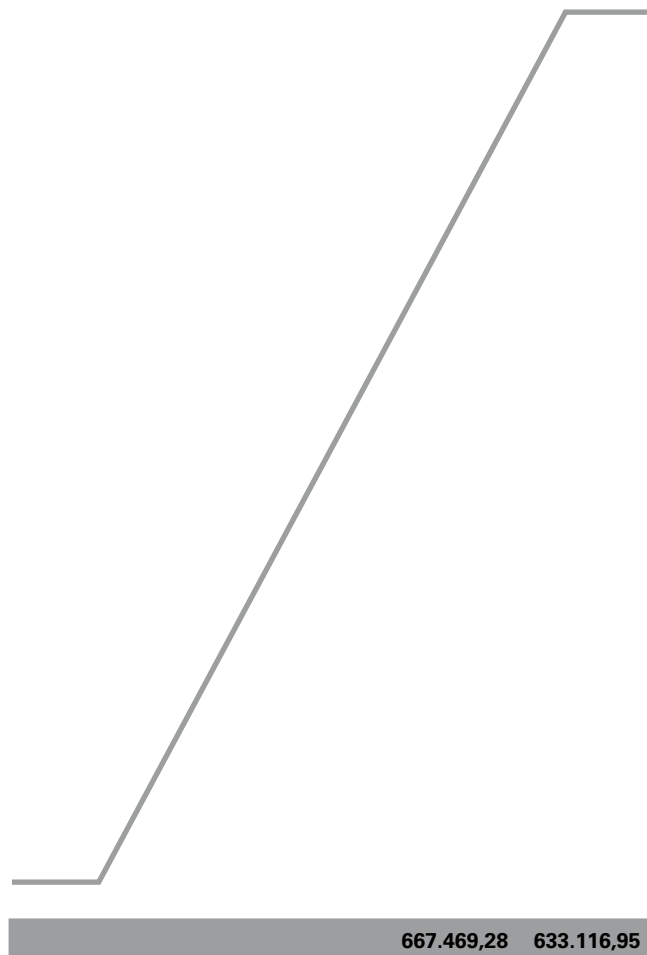
Anzeige



Vergleich Jahresergebnis 2016/2017

Ausgaben	2016	2017
Personalkosten	217.311,27	222.458,27
Veranstaltungen	26.246,64	30.515,73
Messen	30.782,82	26.071,52
AOPA-Letter	56.496,80	69.768,06
Öffentlichkeitsarbeit	6.024,09	6.946,83
Raumkosten	35.238,62	27.601,54
Honorare	65.717,75	61.810,90
Kfz-Kosten	12.489,15	7.894,42
IAOPA, Projektarbeit	27.118,61	27.876,10
Telefon, Telefax	4.651,45	6.811,45
Reisekosten und Kosten Vorstand	5.723,74	7.319,89
Porto	4.787,60	5.044,33
Einkauf Crew-Cards	1.281,01	2.977,46
IAOPA-Weltkonferenz	3.409,32	5.627,40
AOPA-Pilot	6.013,68	6.223,72
EDV-Kosten	6.873,56	7.500,93
Steuerberatungskosten	5.112,05	5.688,25
Einkauf AOPA-Shop	70,48	270,88
Kosten Anzeigen	10.305,01	13.566,01
Wartungs- / Instandhaltungskosten	621,98	236,39
gezahlte Umsatzsteuer	10.011,94	3.478,50
Versicherungen	5.223,51	5.370,33
Mitgliedschaften	1.341,19	1.166,29
Büromaterial	1.914,10	2.182,69
Nebenkosten Geldverkehr	1.744,35	1.798,35
Rechtsanwalt- / Gerichtskosten	94,51	90,80
Zinsabschlagsteuer	1.605,40	0,00
Sonstige Ausgaben	4831,38	4.200,15
Anlagevermögen AfA / Abgang	7.447,07	12.461,28
Fachliteratur	352,50	198,43
Spenden	1.121,00	1.121,00
Repräsentation, Bewirtung	1.617,66	1.211,31
Arbeitskreise	680,00	680,00
Allgemeine Druckkosten	1.627,09	1.640,35
Solidaritätszuschlag	88,29	0,00
Fortbildungskosten Mitarbeiter	242,35	299,83
Vorsteuer	78.814,18	63.571,58
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	22.437,13	-8.564,02
Summe	667.469,28	633.116,95

Einnahmen	2016	2017
Mitgliedsbeiträge	478.545,97	487.115,74
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	911,67	618,85
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	-385,01	131,24
Veranstaltungen	40.006,13	47.441,49
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	14.429,88	14.031,64
Erlöse Messen / Jahrestagungen	14.118,31	12.070,00
Erlöse VIP-Cards	4.051,21	2.537,59
Verkauf AOPA-Shop	457,54	1.165,73
Sachbezug	6.911,32	7.094,88
Steuererstattung	1.246,98	1.694,29
AOPA-Pilot Abonnements	6.616,26	6.650,54
Zinserträge	6.421,58	0,00
Spenden / Projektarbeit	59.805,24	12.707,45
Erstattung Lohnfortzahlung	1.120,14	1.103,51
Mahnverfahren	123,27	0,00
Sonstige Einnahmen	14.283,04	12.344,22
Umsatzsteuer	18.805,75	26.409,78



Kiel-Holtenau: Bürger stimmen Pro Flughafen ab

Am 6. Mai haben sich in einem Bürgerentscheid die Kieler Bürger mit großer Mehrheit für einen Fortbestand des Flughafen Holtenau ausgesprochen. 70 Prozent der Wähler stimmten für den Regionalflughafen ab. Der Bürgerentscheid wurde von 8000 Kielern Flughafengegnern initiiert, die das Gelände für den Bau von Wohnungen nutzen wollten.

Der Flughafen schreibt auf seiner Website: „Mit diesem Votum haben die Kielerinnen und Kieler nicht nur den Fortbestand des Flughafens und die vorhandenen 75 Arbeitsplätze gesichert, sondern auch für notwendige Planungssicherheit gesorgt. Einer Entwicklung des Flughafens zum Airpark steht politisch nun nichts mehr im Weg. Ein erster Schritt ist die Ansiedlung der Nordwache der Berufsfeuerwehr, die mit einem Einsatzteam auch maritime Notfalleinsätze über der Ostsee fliegt.“

Der Flughafen Kiel-Holtenau wird von der Allgemeinen Luftfahrt für Privat- und Geschäftsflüge und auch regelmäßig für den Transport von Organen genutzt, die am Universitätsklinikum transplantiert werden. Diese Transplantationsflüge waren auch ein

wichtiges Argument für den Flughafen, warum alle Bürgerinnen und Bürger Kiels von ihm profitieren. Für Holtenau hatte sich ein Bündnis aus regionaler Wirtschaft, Gewerkschaften und den Fraktionen von SPD, CDU, FDP und SSW formiert. Nur die Grünen stehen seit Jahren gegen den Flughafen. Die Befürworter von Holtenau sprachen sich immer für eine Mischnutzung des Geländes aus, mit Flugbetrieb und neuer Bebauung. Für beides ist auf 1000 Hektar Fläche ausreichend Platz vorhanden.

Wir konnten aus der AOPA-Geschäftsstelle mit Wirtschaftsdaten und Argumenten von Experten unterstützen, warum z.B. bei Transplantationsflügen buchstäblich jede Minute zählt und warum speziell im Winter bei Schlechtwetterlagen ein Flugplatz mit ILS den Organtransport am zuverlässigsten gewährleistet. Unser großer Dank geht an die AOPA-Mitglieder in der Region, die sich mit großem Engagement und politischem Geschick absolut vorbildlich für den Fortbestand dieser wichtigen Verkehrsinfrastruktur eingesetzt haben. Bei Podiumsdiskussionen stellten sie sich Flugplatzgegnern und der Öffentlichkeit, keine einfache Aufgabe, die man mal „einfach so“ übernimmt.

Anzeige



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

MODE



So kauft man Brillen heute

FREIZEIT



Guter Kaffee & Espresso – 100% Bio

TECHNIK



Perfecten Sound erleben

**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“.

Einführung des Part M Light weiter verspätet

Das LBA reagiert schnell, die europäische Kommission leider nicht. Wir haben darüber berichtet, dass die Einführung des Part M Light (Teil ML) sich immer weiter verzögert. Die Ursache dafür ist offenbar, dass die Juristen in der Luftfahrt-Abteilung der EU-Kommission im letzten Moment Bedenken entwickelt haben. Details zu diesen Bedenken wurden uns nicht mitgeteilt.

Leider hat diese Verzögerung der Einführung zur Folge, dass die neuen vereinfachten Wartungsvorschriften der EASA-GA-Roadmap nur bei Luftfahrzeugen bis zu einem MTOW von 1200 kg (ELA1) angewendet werden können, die Luftfahrzeuge der sog. ELA2 Kategorie bis 2730 kg fallen weiterhin unter die Vorschriften, die von der EU Kommission selbst als unzureichend bezeichnet wurden.

Das Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig hat auf die Part M Light Verzögerungen bei der EU-Kommission sehr prompt und positiv reagiert und am 24. April 2018 eine NfL 2-403-18 veröffentlicht, mit der die Fristen zur Durchführung der Cessna SIDs für die 100er und 200er Serien vom 30. Juni 2018 nunmehr bis zum Inkrafttreten des Part M Light auf unbestimmte Zeit verlängert werden. Dadurch wird den betroffenen Flugzeug-Betreibern ein großer Druck genommen, wofür wir den Zuständigen im LBA sehr dankbar sind.

Nachstehend finden Sie den Text eines Schreibens, den wir an die EU-Kommission geschickt haben. Eine Antwort, die sich mit unserem Schreiben inhaltlich auseinandersetzt, steht noch aus.

Die IAOPA Europe hat sich gemeinsam mit den Kollegen von Europe Air Sports seit 2012 sehr stark im Rahmen der General Aviation Strategy und der darauf aufbauenden General Aviation Roadmap für eine Überarbeitung der europäischen Vorschriften im Bereich unserer Branche eingesetzt.

Denn unmittelbar nach dem Inkrafttreten der europäischen Vorschriften für die General Aviation gab es auf Grund der überzogenen Vorschriften zunächst sehr heftige Ablehnungseffekte, die durch die General Aviation Roadmap Initiative inzwischen weitgehend abgeklungen sind. Ein zentraler Kritikpunkt waren vor allem die enormen Kostensteigerungen in der Wartung von Luftfahrzeugen durch den Part M, ohne dass dadurch ein Sicherheitsgewinn erzeugt werden konnte.

Die Zusammenarbeit mit der EASA und der Europäischen Kommission in den Gremien wie dem EASA SSCC-GA/jetzt GA COM war für uns stets konstruktiv und geprägt von gegenseitigem Respekt. Neben der fachlichen Zusammenarbeit in den Gremien unterstützen wir Verbände auch bei der Information der Branche,

indem wir gemeinsam mit der EASA sog. GA Roadshow Veranstaltungen abhalten.

Jedoch haben wir ein großes Problem: Das verspätete Inkrafttreten von Part M Light. Seit der Veröffentlichung der EASA Opinion 5/2016 im April 2016 sind nunmehr zwei Jahre vergangen, die Einführung wurde uns wiederholt jeweils „für die kommenden Monate“ angekündigt, was wir nach bestem Wissen und Gewissen auch so kommuniziert haben. Geschehen ist allerdings nichts.

Es ist den Betroffenen nicht mehr glaubwürdig zu vermitteln, dass das Inkrafttreten der Vorschrift Part M Light nunmehr auch für Luftfahrzeuge bis 2730 kg Masse an Formalitäten scheitert, wohingegen die fast identischen Vorschriften für Luftfahrzeuge bis 1200 kg Masse, die ELA 1 Flugzeuge, bereits vor Jahren problemlos umgesetzt wurden.

Wir haben hier ein klares Glaubwürdigkeitsproblem, denn wir hören immer öfter: „Ach, Ihr vertröstet uns immer wieder, und es tut sich doch nichts, hört uns auf mit Europa. Wenn die nur wollten, wäre es doch schon längst da. Wir haben durch den alten Part M jedes Jahr tausende von Euro Mehrkosten.“

Unsere Mitglieder haben für weitere Verzögerungen kein Verständnis mehr, und uns gehen die Argumente aus. Auch wenn die Europäische Kommission sparen muss, so würde eine Einsparung hier die Reputation der GA Roadmap, der EASA, der EU-Kommission und auch der Verbände stark gefährden.

Deshalb bitten wir Sie dringend darum den begonnenen Prozess zur Einführung des Part M Light auch baldmöglichst zu einem guten Ende zu bringen, auch wenn wir Verständnis dafür haben, dass auch die Kommission angesichts schrumpfender Budgets sparen muss.

Dr. Michael Erb
Senior Vice President IAOPA Europe



Foto: © Fotolia.com – Rawpixel.com

Passen nicht mehr zusammen: EU-Datenschutzgrundverordnung und Flugbewegungsportale im Internet

Seit dem 25. Mai 2018 ist die neue europäische Datenschutzgrundverordnung „DSGVO“ (EU) 2016/679 in Kraft, über die aktuell sehr viel in den Medien diskutiert wird. Sie schützt europaweit einheitlich die personenbezogenen Daten von natürlichen Personen und regelt hierzu weite Bereiche der elektronischen Datenverarbeitung. Wir sind davon überzeugt, dass sie auch eine juristische Handhabe gegen die Datensammlung zumindest auf europäischen Flugbewegungsportalen liefert, denn dort werden der Öffentlichkeit Bewegungsdaten von Privatpersonen zugänglich gemacht. Ein „Stalker“ benötigt nur noch die Registrierung des Flugzeugs seines Opfers, schon kann er von überall dessen Flugaktivität nachvollziehen. Man stelle sich das im Straßenverkehr vor: Man beobachtet, wie eine Person in einen PKW einsteigt um den PKW dann online über sein Kennzeichen und ein PKW-Bewegungsportal lückenlos zu verfolgen. Der gesellschaftliche Aufschrei wäre garantiert und mit Sicherheit nicht zu überhören.

Schauen wir uns den Verordnungstext einmal näher an:

Gemäß Artikel 1 schützt die DSGVO nur Daten natürlicher Personen. Unternehmen können ihre Daten nicht schützen lassen, oder nur dann, wenn letztlich wieder natürliche Personen zu schützen sind, etwa die ihrer Kunden.

Artikel 1 – Gegenstand und Ziele

- (1) Diese Verordnung enthält Vorschriften **zum Schutz natürlicher Personen** bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Verkehr solcher Daten.
- (2) Diese Verordnung schützt die **Grundrechte und Grundfreiheiten natürlicher Personen** und insbesondere deren Recht auf **Schutz personenbezogener Daten**.

Spannend ist dann der Artikel über die rechtmäßige Verarbeitung von Daten. Wird keines der Kriterien erfüllt, dann ist die Datenverarbeitung unrechtmäßig.



In dieser Vergrößerungsstufe sind Details zu einzelnen Luftfahrzeugen bei Flightradar24 nicht sichtbar, jedoch wenn man in die Karte hineinzoomt



Foto: © Fotolia.de – DOC RABE Media

Artikel 6 – Rechtmäßigkeit der Verarbeitung

(1) Die Verarbeitung ist nur rechtmäßig, wenn mindestens eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

- a)... Die betroffene Person hat ihre **Einwilligung** (...) gegeben;
- b)... für die **Erfüllung eines Vertrags**,
- c)... zur Erfüllung einer **rechtlichen Verpflichtung** erforderlich, der der Verantwortliche unterliegt;
- d)... um **lebenswichtige Interessen** der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person zu schützen;
- e)... Die Verarbeitung ist für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich, die im **öffentlichen Interesse** liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde;

Es sollte unstrittig sein, dass die Verarbeitung der Transponderdaten durch die Flugsicherung zur Wahrnehmung von Aufgaben in öffentlichem Interesse erforderlich ist, dass man sie auch in einem anderen Flugzeug empfangen darf zur Kollisionsvermeidung. Die Daten dürfen für diese Zwecke verarbeitet werden, aber nicht veröffentlicht. Die kommerziellen Website-Betreiber haben aber weder hoheitlichen Aufgaben, noch Verträge oder eine Beschützerfunktion, sie wollen nur Geld verdienen, und das dürfen sie gemäß der DSGVO mit privaten Flugzeugdaten nicht. Gemäß Artikel 83 kann der Verstoß gegen die DSGVO auch teuer werden, die Höhe der Geldbußen soll wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 83 – Allgemeine Bedingungen für die Verhängung von Geldbußen

(1) Jede Aufsichtsbehörde stellt sicher, dass die Verhängung von **Geldbußen** gemäß diesem Artikel für Verstöße gegen diese Verordnung gemäß den Absätzen 5 und 6 in jedem Einzelfall wirksam, verhältnismäßig und **abschreckend** ist.

Was der schwedische Website-Betreiber www.flight-radar24.com derzeit anbietet ist, dass auf Antrag eines Flugzeugbetreibers dessen Daten nicht mehr

angezeigt werden. Wir sind aber überzeugt, dass nur der andere Weg legal gangbar ist, dass man die Kennung und die Bewegungsdaten nur mit ausdrücklicher Zustimmung eines Luftfahrzeugbetreibers veröffentlichen darf.

Ein für uns denkbarer Kompromiss ist es auch, dass die Websites weiterhin die Bewegungsdaten von Luftfahrzeugen anzeigen, aber nur in Verbindung mit einer anonymisierten Kennung, anstelle von DEABC etwa D----.

Wir haben uns sowohl an die Anbieter der Websites als auch an die zuständigen Aufsichtsbehörden gewandt, die auf Grund des europäischen Charakters der Verordnung auch innerhalb Europas zur Amtshilfe verpflichtet sind.

Anspruchsvoller sollte es werden, die Betreiber solcher Internetportale auf Grund europäischer Datenschutzregularien auch in den USA zu stoppen. Ein Beschluss der weltweiten Vertreter der IAOPA, der anlässlich der Weltkonferenz unseres Verbandes in Neuseeland im März dieses Jahres verabschiedet wurde, fordert ebenfalls die strikte Einhaltung der Privatsphäre bei diesen Internetportalen.

Dr. Michael Erb

Anzeige

READY FOR
Theorie
Prüfung

Flugschüler aufgepasst:
PPL Fragenkatalog
geht online!

eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog

Lernen Sie unterwegs oder
zuhause mit der Aviation Exam App.
Aus dem PPL Fragenkatalog sind
Testfragen GRATIS verfügbar!
www.aviationexam.com/de/downloads

ONLINE.
IMMER AKTUELL.
KOMPLETT.
DER STANDARD.

AUFGEPASST:
Auch als Lernplattform für
Flugschulen verfügbar.
Sprechen Sie uns an!





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

Wieviel 8,33 kHz muss sein? BAF leider noch immer nicht einsichtig

In der letzten Ausgabe des AOPA-Letters haben wir bereits einen ausführlichen Artikel zum Thema „Wieviel 8,33 kHz muss sein?“ veröffentlicht, der sich ausführlich mit den europäischen und den nationalen Vorschriften auseinandergesetzt hat.

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. Dezember 2017 in Europa und in Deutschland zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben ausreicht.

Während der Messe AERO Friedrichshafen im April diesen Jahres konnten wir mit Vertretern des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) über das Thema sprechen, ob denn für die Ausrüstung der Luftfahrzeuge die europäischen Vorschriften EU-OPS maßgeblich

sind, so wie wir es sehen, oder doch noch die deutsche Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV). Das BAF hält offensichtlich an der FSAV fest, die Vertreter des BMVI sehen die Sache offenbar differenzierter. Uns haben Schreiben aus den letzten Wochen erreicht, in dem das BAF nicht-gewerblich betriebene Luftfahrzeuge mit nur einem 8,33-Funkgerät für nicht IFR-tauglich erklärt. Wir betrachten dies als klaren Verstoß gegen EU-Recht. Denn wenn Deutschland von EU-Vorschriften abweichen wollte, dann müsste die Abweichung an die EU gemeldet und begründet werden. Doch weder das eine noch das andere ist geschehen. Das Vorgehen des BAF ist rechtlich nicht haltbar. Wir haben das zuständige Referat im Bundesverkehrsministerium informiert und darum gebeten die Position des BAF zu prüfen und auf eine Kurskorrektur hinzuwirken.

LBA bemängelt fehlerhafte Durchführung der Ausbildung zum CB-IR und EIR

In den letzten Tagen haben uns Nachrichten von Flugschulen und IFR-Flugschülern über mehrere offenbar ganz ähnlich gelagerte Fälle erreicht, in denen das LBA die Durchführung der Ausbildung kritisiert hat. Das Referat L1 des LBA schreibt in einem „Rundschreiben hinsichtlich der Durchführung des kompetenzbasierten modularen Flugausbildungslehrgangs („CB-IR“-Lehrgang) und des Lehrgangs zum Erwerb der Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR)“ an Flugschulen, dass es wiederholt zu fehlerhaften Durchführung von CB-IR- und EIR-Ausbildungen gekommen wäre. Es geht wohl zentral darum, dass man es für nicht möglich hält, die vom Gesetzgeber erlaubten Flugstunden außerhalb einer ATO während der ATO-Ausbildung durchzuführen.

Offengestanden haben wir das in diesem Rundschreiben adressierte Problem nicht wirklich verstanden, einigen Flugschulen geht es offenbar genauso. Die bisher angewandte Ausbildungspraxis war dem LBA ja durchaus bekannt, warum die Vorschriften jetzt anders interpretiert werden wissen wir nicht.

Wir versuchen uns gerade einen Überblick zu verschaffen um uns dann nach Absprache mit den betroffenen Flugschulen an das LBA zu wenden.

Falls Sie auch betroffen sind, senden Sie uns bitte eine kurze Nachricht mit einer Schilderung des Sachverhalts an info@aopa.de.

Anzeige

SIXT mydriver LET SIXT DRIVE YOU.

mydriver.com



**AOPA Mitglieder
erhalten bis zu 10% Rabatt
+10€ Neukundenrabatt**
Rabatt im Mitgliederbereich auf aopa.de



LANDEMINIMA

Nr. 37, Juni 2018

Für jedes IFR-Anflugverfahren ist ein Landeminimum festgelegt. Spätestens bei Erreichen dieses Minimums muss der Pilot entscheiden, ob der weitere Anflug bis zur Landung mit Sicht fortgesetzt werden kann, oder ob die Sicht nicht ausreicht und ein Fehlanflugverfahren eingeleitet werden muss.

Bei den meisten IFR-Piloten der Allgemeinen Luftfahrt steht in der Lizenz als Landeminimum eine Entscheidungshöhe von 200 ft. Ob man diese geringe Höhe auch wirklich nutzen kann, hängt vom jeweiligen IFR-Verfahren, der Hindernissituation am Flugplatz und damit von der veröffentlichten Hindernisfreiheitshöhe (OCH) sowie von den gesetzlichen Vorgaben ab.

Dieser AOPA Safety Letter erklärt, welche Faktoren bei der Festlegung von IFR-Landeminima eine Rolle spielen.

INSTRUMENTENANFLUGVERFAHREN

Nach ICAO Annex 6 (Operation of Aircraft) versteht man unter einem Instrumentenanflugverfahren (Instrument Approach Procedure, IAP) „eine Abfolge von in Bezug auf Fluginstrumente festgelegten Manövern mit einem definierten Schutz vor Hindernissen, vom Anfangsanflugfix (IAF), oder wo zutreffend, vom Beginn einer festgelegten Einfugstrecke bis zu einem Punkt, von dem aus die Landung durchgeführt werden kann, und, falls eine Landung nicht möglich ist, bis zu einer Position ab welcher die Kriterien der Hindernisfreiheit für ein Warteverfahren oder die Strecke gelten“.

Das Verfahren besteht aus bis zu fünf Segmenten:

- Einfugstrecke (Arrival Route)
- Anfangsanflug (Initial Approach)
- Zwischenanflug (Intermediate Approach)
- Endanflug (Final Approach)
- Fehlanflugverfahren (Missed Approach).

Zusätzlich kann das Verfahren für Anflüge unter Sichtbedingungen mit einem Platzrundenanflug (Circling Approach) ausgestattet sein.

Instrumentenanflugverfahren werden nach ICAO Annex 6 unterschieden in:

Nicht-Präzisionsanflugverfahren

(Non-Precision Approach, NPA)

Ein Instrumentenanflugverfahren, das für einen 2-dimensionalen (2D) Instrumentenanflug Typ A ausgelegt ist. Dabei kann der Anflug unter Verwendung der Continuous Descent Final Approach (CDFA) Technik erfolgen.

Ein CDFA-Anflug mit zusätzlicher vertikaler navigatorischer Führung (Vertical Navigation, VNAV), die aufgrund einer Bordausrüstung berechnet wird, wird als ein 3-dimensionaler Instrumentenanflug angesehen. Ein CDFA-Anflug, bei dem die Sinkrate manuell kalkuliert wird, wird als 2-dimensionaler Instrumentenanflug angesehen.

Anflugverfahren mit vertikaler Führung

(Approach Procedure with Vertical Guidance, APV)

Ein Instrumentenanflugverfahren, das auf leistungsbasierte Navigation (PBN) beruht und für einen 3-dimensionalen (3D) Instrumentenanflug Type A ausgelegt ist.

Präzisionsanflugverfahren

(Precision Approach, PA)

Ein Instrumentenanflugverfahren, dass auf einem Navigationssystem (ILS, GLS, GNSS SBAS CAT I) basiert, das für einen 3-dimensionalen (3D) Instrumentenanflug Type A oder B ausgelegt ist.

Instrumentenanflugverfahren Typ A:

Anflugverfahren mit einer Sinkflugmindesthöhe (MDH) oder einer Entscheidungshöhe (DH) von 250 ft oder mehr.

Instrumentenanflugverfahren Typ B:

Anflugverfahren mit einer Entscheidungshöhe (DH) von weniger als 250 ft.

Zusätzlich wird dieses Anflugverfahren in Betriebsstufen der Kategorien (Category, CAT) I, II und III eingeteilt. Für CAT I gilt: Entscheidungshöhe nicht unter 200 ft, und mit entweder einer Sicht nicht geringer als 800 m oder einer Pisten-sichtweite (Runway Visual Range, RVR) von nicht weniger als 550 m.

Diese erst vor einigen Jahren im ICAO Annex 6 neu eingeführten Definitionen für Instrumentenanflugverfahren tragen der Nutzung von GNSS- bzw. PBN-Verfahren sowie der Anwendung der Continuous Descent Final Approach (CDFA) Technik Rechnung.

Beim Continuous Descent Final Approach handelt es sich um eine Verfahrenstechnik für Nicht-Präzisionsanflugverfahren, bei der ein stabiler Anflug mit einer konstanten Sinkrate bis zu einer Höhe von etwa 50 ft über der Schwelle erfolgt, von wo aus das Ausschweben des Flugzeugs beginnt. Diese Technik wird insbesondere durch GNSS-Verfahren mit vertikaler Führung unterstützt. Bei der vertikalen Führung handelt es sich nicht um einen Gleitweg, wie beim Instrumentenlandesystem ILS, sondern um einen durch einen Computer berechnetes vertikales Profil.

LUFTFAHRZEUGKATEGORIEN

Die Luftfahrzeugleistung hat direkten Einfluss auf den zu berücksichtigenden Luftraum und die benötigten Sichtwerte für die Durchführung der mit den Instrumentenanflugverfahren verbundenen verschiedenen Flugmanöver. Der Leistungsfaktor, dem die größte Bedeutung zukommt, ist die Geschwindigkeit des Luftfahrzeugs. Aus diesem Grund hat man fünf typische Luftfahrzeugkategorien eingeführt, die auf der 1,3 fachen Überziehgeschwindigkeit im Landezustand bei höchstzulässigem Landegewicht beruhen, um eine Standardbasis für die Luftfahrzeugmanövrierfähigkeit in Bezug auf spezifische Instrumentenanflugverfahren zu schaffen:

- Kategorie A – weniger als 91 kt IAS
- Kategorie B – 91 kt oder mehr, jedoch weniger als 121 kt IAS
- Kategorie C – 121 kt oder mehr, jedoch weniger als 141 kt IAS
- Kategorie D – 141 kt oder mehr, jedoch weniger als 166 kt IAS
- Kategorie E – 166 kt oder mehr, jedoch weniger als 211 kt IAS
- Kategorie H – Hubschrauber

Für jede einzelne Luftfahrzeugkategorie wird ein bestimmter Geschwindigkeitsbereich zur Berechnung des Luftraums und der Hindernisabstandsforderungen für die einzelnen Verfahren angenommen. So werden als Beispiel für die Kategorie A folgende Geschwindigkeitsbereiche zugrunde gelegt:

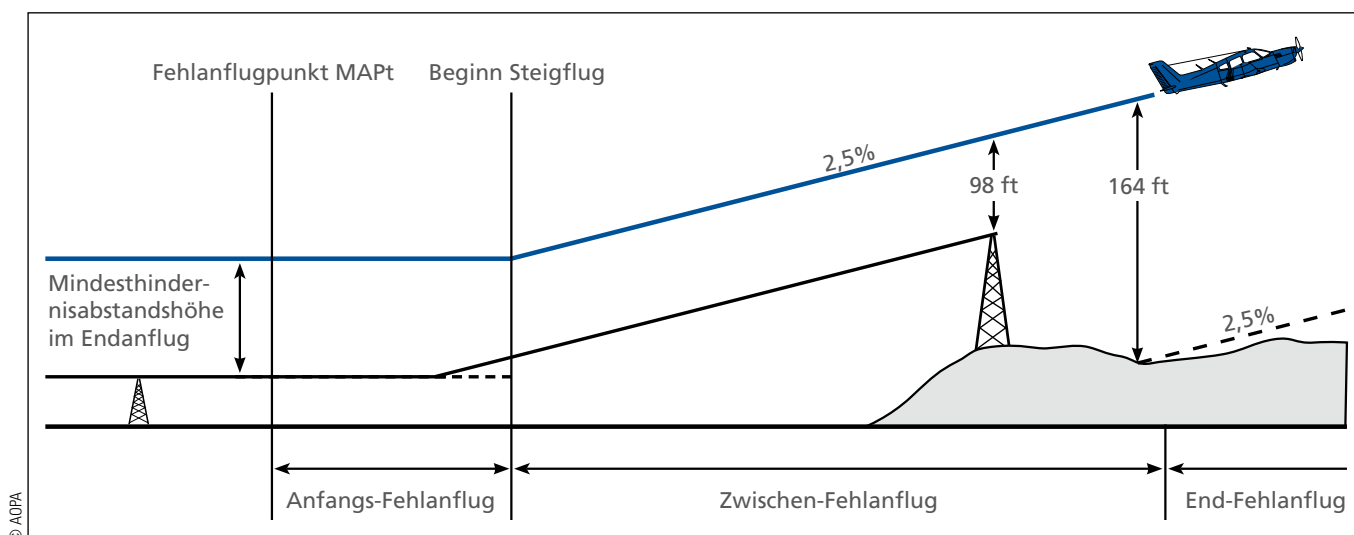
- Geschwindigkeit über der Schwelle ($1,3 \times V_{so}$): kleiner als 91 kt
- Geschwindigkeitsbereich für Anfangsanflug: 90 bis 150 kt
- Endanfluggeschwindigkeit: 70 bis 100 kt
- Höchstgeschwindigkeit für Platzrundenanflüge: 100 kt
- Höchstgeschwindigkeit für Fehlanflug: 100 bis 110 kt

HINDERNISFREIHEIT

Wesentliches Element bei der Planung und Festlegung von Instrumentenanflugverfahren ist die Bestimmung und Festlegung der Hindernisfreiheit, also dem vertikalen und seitlichen Abstand des Verfahrensweges bzw. des Luftfahrzeugs gegenüber dem Gelände und einzelnen Hindernissen. Grundsätzlich gilt für IFR-Verfahren eine Mindesthindernisabstandshöhe (Minimum Obstacle Clearance Altitude, MOCA)

Spätestens an diesem Punkt muss der Fehlanflug eingeleitet werden, damit die vorgeschriebene Hindernisfreiheit nicht unterschritten wird. Im Fall, dass ein Fehlanflugverfahren vor Erreichen des MAPt eingeleitet wird, wird davon ausgegangen, dass der Pilot bis zum MAPt fliegt und dann dem Fehlanflugverfahren folgt, auch wenn der Fehlanflug bereits in einer größeren Höhe als dem Landeminimum eingeleitet wurde.

Beim Fehlanflug wird nach einer horizontalen Distanz, welche 15 Sekunden entspricht (Nicht-Präzisionsanflugverfahren), oder an einem Punkt 900 m nach der Schwelle (Präzisionsanflugverfahren) ein Steigflug mit 2,5% (152 ft/NM) angenommen. Die Hindernisfreiheit beträgt zunächst mindestens 98 ft (30 m) und erhöht sich danach. Sobald die Hindernisfreiheit von 164 ft (50 m) erreicht ist, beginnt die Schlussphase des Fehlanflugverfahrens bis zu einem Punkt, von dem aus ein erneuter Anflug durchgeführt werden kann.



Hindernisfreiheit im Fehlanflugbereich

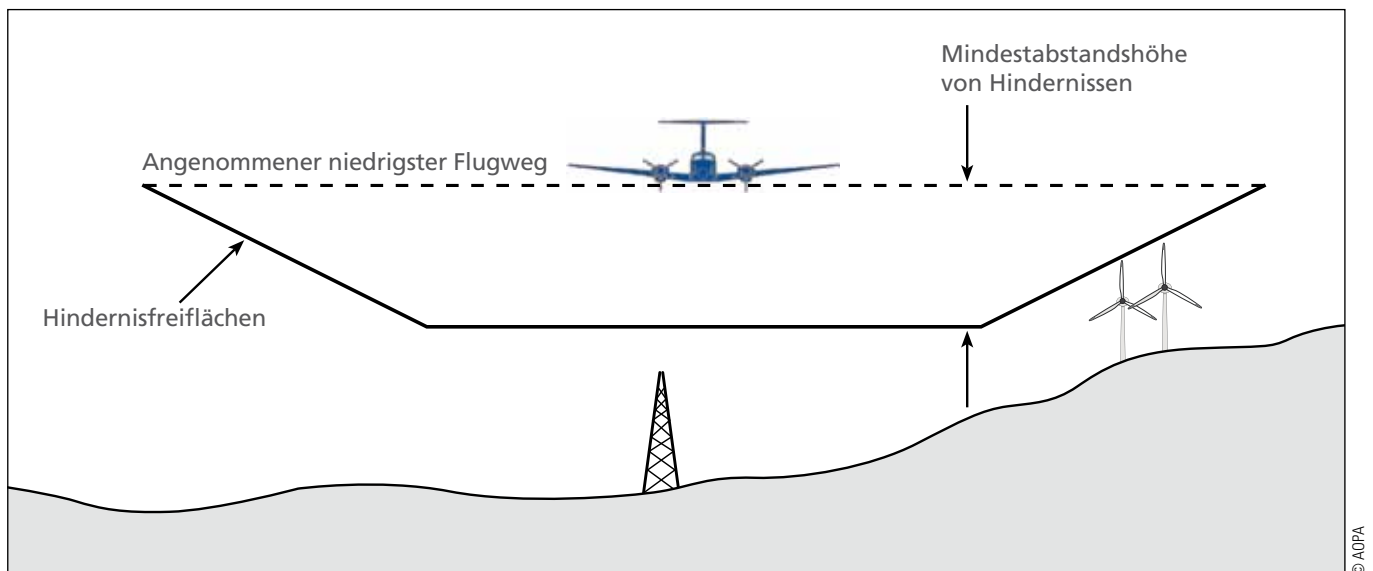
für die Strecke (En-route) von rund 1.000 ft (über Gebirge 2.000 ft), ebenso für die Einflugstrecke (Arrival Route) und den Anfangsanflug (Initial Approach). Im Zwischenanflug (Intermediate Approach) wird die geforderte Mindesthindernisfreiheit auf 500 ft (gemäß ICAO genauer Wert 492 ft = 150 m) verringert.

Im Endanflug (Final Approach) wird die Hindernisfreiheit schließlich auf die Höhe der Hindernisfreihöhe (Obstacle Clearance Höhe, OCH) reduziert. Damit sind die Hindernisse im direkten Endanflugbereich von besonderer Bedeutung.

Der Fehlanflug beginnt beim Missed Approach Point (MAPt) bzw. bei der Entscheidungshöhe (DH/DA).

Die Hindernisfreiheit besteht natürlich nicht nur unmittelbar unterhalb des definierten Flugweges, sondern sie bezieht die möglichen Ungenauigkeiten der Flugführung (z.B. durch die Ungenauigkeit der Navigationsanlagen, Windeinfluss) und die Leistungsdaten der Luftfahrzeuge mit ein. Dadurch ergeben sich Hindernisfreiflächen (Obstacle Clearance Areas) mit einer bestimmten Breite, die aus einem Primärbereich (Primary Area) und einem Sekundärbereich (Secondary Area) bestehen.

Allgemein lässt sich festhalten, dass, je genauer die navigatorische Führung (horizontal und vertikal) ist, desto kleiner wird der Bereich um den festgelegten Kurs, der für die Hindernisbetrachtung erforderlich ist.



Der Flugweg wird durch Hindernisfreiflächen, die einen Mindestabstand zu Hindernissen garantieren, geschützt.

So ist der Bereich für einen NDB- oder VOR-Anflug größer als für einen ILS-Anflug mit Gleitweg oder einem GPS-Anflug mit vertikaler Führung. Im Einzelfall können Hindernisse (Berge, einzelne Türme, Antennenmasten oder Hochhäuser), die bei einem NDB eine Rolle spielen, bei einem ILS-Anflug außer Betracht gelassen werden. Die OCH, die letztlich das Landeminima (DH, MDH) bestimmt, kann dadurch sehr viel niedriger ausfallen.

HINDERNISFREIHÖHE – OCA/OCH

Die Hindernisfreihöhe (Obstacle Clearance Altitude/Height, OCA/OCH) ist im Endanflug die niedrigste Höhe über der Landebahnschwelle, auf die gesunken werden darf, ohne die für den Instrumentenanflug (einschließlich Fehlanflug) festgelegte Hindernisfreiheit zu unterschreiten. Spätestens ab dieser Höhe muss der Pilot den weiteren Anflug nach Sicht fortführen. Hat er keine ausreichende Sicht, um den Endanflug erfolgreich mit einer Landung abzuschließen, so muss er durchstarten und das Fehlanflugverfahren einleiten.

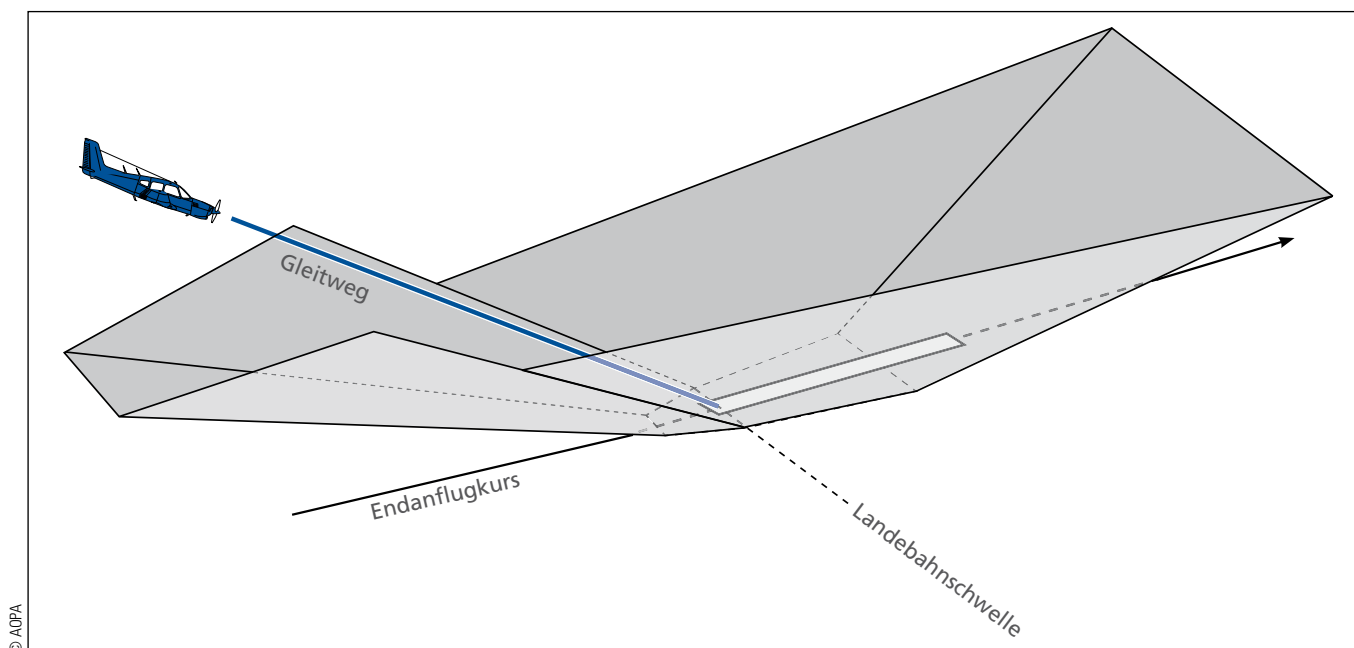
Die OCA bezieht sich auf MSL, die OCH bei Präzisionsanflugverfahren (und Anflugverfahren mit vertikaler Führung, APV) auf die entsprechende Landebahnschwelle. Bei Nicht-Präzisionsanflugverfahren bezieht sie sich ebenfalls auf die Landebahnschwelle, kann sich aber auf die Flugplatzhöhe beziehen, wenn diese 7 ft (2 m) oder weniger über der Höhe der Landebahnschwelle liegt. Bei Platzrundenanflug bezieht sie sich auf die Flugplatzhöhe.

Bei einem Nicht-Präzisionsanflug beträgt die Hindernisfreihöhe mindestens 246 ft (75 m) über dem höchsten Hindernis im Endanflugbereich und mindestens 98 ft (30 m) über dem höchsten Hindernis im Fehlanflugbereich.

Bei einem Präzisionsanflug entspricht die Hindernisfreihöhe mindestens der Höhe des höchsten Hindernisses im Endanflugbereich, das definierte Hindernisfreiflächen, so genannte Obstacle Assessment Surfaces (Hindernisbewertungsflächen, OAS), durchstößt, zusätzlich einer Höhe, die sich durch den möglichen Höhenverlust (Height Loss) des Luftfahrzeugs beim Durchstarten ergibt. So wird für ein Luftfahrzeug der Kategorie A ein maximaler Höhenverlust von 130 ft, für Kategorie B von 142 ft angenommen, wenn ein Druckhöhenmesser verwendet wird. Hindernisse im Fehlanflugbereich werden entsprechend berücksichtigt.

Hindernisse wie Gleitwegantenne oder am Rollhalt wartende Luftfahrzeuge werden nicht als Hindernisse betrachtet und gehen damit nicht in die Berechnung der Hindernisfreihöhe ein.

Für jedes einzelne IFR-Anflugverfahren wird eine Hindernisfreihöhe berechnet und auf der Anflugkarte im Luftfahrthandbuch veröffentlicht. Bis zum Erreichen der Hindernisfreihöhe im Endanflug wird ein bestimmter (und ausreichender) und damit sicherer Mindestabstand zu Hindernissen (z. B. Berge, Bodenhebungen, Hochhäuser, Türme, Hochspannungsleitungen) garantiert.



Darstellung der so genannten Hindernisbewertungsflächen (Obstacle Assessment Surfaces, OAS) für einen ILS-Anflug.

Die Größe der Hindernisfreihöhe (OCA/OCH) bestimmt nicht nur die operationell festzulegenden Höhen wie Sinkflugmindesthöhe (Minimum Descent Altitude/Height, MDA/MDH) und Entscheidungshöhe (Decision Altitude/Height, DA/DH), sondern auch die Anfliegbarkeit eines Flugplatzes bzw. einer bestimmten Landebahn. Je größer die Hindernisfreihöhe und damit auch die Sinkflugmindesthöhe bzw. Entscheidungshöhe für ein IFR-Anflugverfahren, desto früher muss ggf. ein Anflug bei schlechten Wetterverhältnissen abgebrochen und ein Durchstartmanöver hin zu einem Ausweichflugplatz eingeleitet werden.

SINKFLUGMINDESTHÖHE – MDA/MDH

Die Sinkflugmindesthöhe (Minimum Descent Altitude/Height, MDA/MDH) ist die Höhe bei einem 2D-Instrumentenanflug oder Platzrundenanflug unterhalb derer ohne die erforderliche Sicht für den weiteren Anflug nicht gesunken werden darf. Nach ICAO ist unter der „erforderlichen Sicht“ zu verstehen, dass die Sichthilfen am Boden oder der Anflugbereich für eine ausreichende Zeit in Sicht sind, um die Position des Luftfahrzeugs zu bestimmen und mögliche Korrekturen in Bezug zum gewünschten Flugweg durchführen zu können.

Nach NCC und NCO OP.111 „Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen“ der EU-Verordnung Nr. 800/2013 (Air Ops) darf die Sinkflugmindesthöhe für Nicht-Präzisionsanflüge ohne CDFA-Technik nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:

1. die Hindernisfreihöhe (OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie,
2. das in der Verordnung angegebene System-Minimum (siehe Tabelle unten) oder
3. der im Flughandbuch gegebenenfalls angegebene Mindestwert für die Sinkflugmindesthöhe (MDH).

ENTSCHEIDUNGSHÖHE – DA/DH

Die Entscheidungshöhe (Decision Altitude/Height, DA/DH) ist die festgelegte Höhe in einem 3D-Instrumentenanflugverfahren, bei der ein Fehlanflugverfahren eingeleitet werden muss, wenn die erforderliche Sicht für die Fortsetzung des Anflugs nicht gegeben ist.

Noch vor einigen Jahren wurde eine Entscheidungshöhe nur im Zusammenhang mit einem ILS-Anflug definiert. Mit der Einführung von satellitengestützten Anflugverfahren hat sich dies geändert. Gemäß ICAO Annex 6 werden nun Entscheidungshöhen grundsätzlich bei 3-dimensionalen Anflugverfahren festgelegt, also sowohl für Präzisionsanflugverfahren (PA) als auch für Anflugverfahren mit vertikaler Führung (APV). Dies gilt auch für Nicht-Präzisionsanflugverfahren (NPA), also für 2-dimensionale Anflüge, wenn die CDFA-Technik im Endanflug angewendet wird und dabei die Sinkrate nicht manuell kalkuliert, sondern durch ein Computersystem berechnet und angezeigt wird. Grund hierfür ist, dass sich der Pilot bei Anwendung der CDFA-Technik, wie bei einem ILS-Anflug, in einem kontinuierlichen Sinkflug befindet und bei Erreichen der Höhe, ab der

eine bestimmte Hindernisfreiheit nicht mehr eingehalten werden kann, eine unmittelbare Entscheidung über die Weiterführung des Anflugs bzw. über die Einleitung eines Fehlanflugverfahrens treffen muss.

Nach den definierten Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen in der EU-Verordnung Nr. 800/2013 (Air Ops) darf die Entscheidungshöhe für einen Nicht-Präzisionsanflug, der mit der Technik des Landeanflugs mit kontinuierlicher Sinkrate (Continuous Descent Final Approach, CDFA), dem Landeanflugverfahren mit vertikaler Führung (Approach Procedure with Vertical Guidance, APV) oder der Betriebsstufe Kategorie I (CAT I) geflogen wird, nicht niedriger sein als der höchste der nachfolgend genannten Werte:

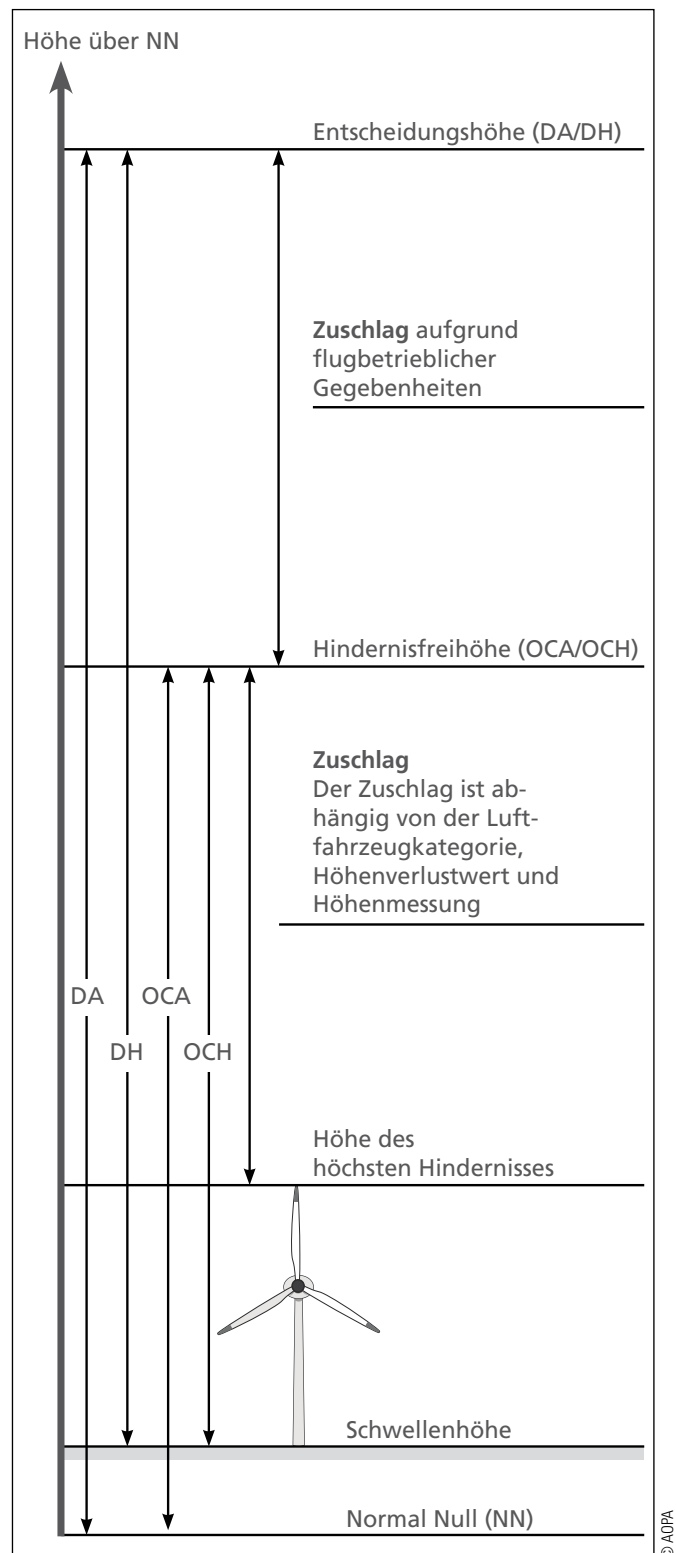
1. die Mindesthöhe, bis zu der die Anflughilfe ohne die geforderten Sichtmerkmale benutzt werden kann,
2. die Hindernisfreihöhe (OCH) für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie,
3. die veröffentlichte Entscheidungshöhe für das Anflugverfahren, sofern zutreffend,
4. das in der Verordnung angegebene System-Minimum (siehe Tabelle unten) oder
5. die im Flughandbuch oder einer entsprechenden Unterlage gegebenenfalls angegebene Entscheidungsmindesthöhe.

System-Mindestbedingungen für die Bestimmung von DH und MDH

Navigatorische Einrichtungen	Niedrigste DH/MDH(ft)
ILS	200
GNSS (LPV)	200
GNSS (LNAV)	250
GNSS (VNAV, LNAV/VNAV)	250
LOC mit oder ohne DME	250
VOR/DME	250
VOR	300
NDB/DME	300
NDB	350

MINDESTBEDINGUNGEN FÜR PLATZRUNDENANFLÜGE

Für Platzrundenanflüge mit Flugzeugen ist nach EU-Verordnung Nr. 800/2013 (Air Ops) eine Sinkflugmindesthöhe (MDH) festgelegt, die nicht geringer sein darf als der höchste der nachfolgend genannten Werte:



Beziehung zwischen der Hindernisfreihöhe OCA/OCH und der Entscheidungshöhe DA/DH

1. veröffentlichte Platzrunden-OCH für die Luftfahrzeugkategorie,
2. die Mindest-Platzrundenanflughöhe, die sich aus den System-Mindestbedingungen (siehe Tabelle unten) ergibt oder
3. die DH/MDH des vorangehenden Instrumentenanflugverfahrens.

Die Mindestsicht für Platzrundenanflüge mit Flugzeugen ist der höchste der nachfolgend genannten Werte:

1. die Platzrundensicht für die Flugzeugkategorie, soweit veröffentlicht,
2. die Mindestsicht gemäß nachfolgender Tabelle oder
3. die Pistensichtweite (Runway Visual Range, RVR) bzw. die umgerechnete meteorologische Sicht (Converted Meteorological Visibility, CMV) des vorangehenden Instrumentenanflugverfahrens.

MDH und Mindestsicht für Platzrundenanflüge in Abhängigkeit von der Flugzeugkategorie

	Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Meteorologische Mindestsicht (m)	1500	1600	2400	3600

LANDEMINIMUM

Die Hindernisfreihöhe (OCA/OCH) ist Teil jedes Instrumentenanflugverfahrens und wird auf den Anflugkarten im jeweiligen Luftfahrthandbuch für die verschiedenen Luftfahrzeugkategorien in einer Box unterhalb der Verfahrensbeschreibung veröffentlicht.

Die dort veröffentlichte Hindernisfreihöhe ist (noch) nicht das Landeminimum, das für den Piloten gilt. Auch wenn z. B. für ein ILS-Anflugverfahren vielleicht eine OCH von nur 150 ft für Luftfahrzeuge der Kategorie A berechnet wurde, so gelten die Vorgaben aus ICAO Annex 6 sowie die gesetzlichen EU-Regelungen, wonach die Entscheidungshöhe für den Piloten bei mindestens 200 ft liegen muss, ganz abgesehen von dem in der Pilotenlizenz eingetragenen Minimum für Instrumentenanflüge.

OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS/DME CAT I	2212 (159)	2222 (169)	2232 (179)	2242 (189)
LOC-DME	2500 (450)	2500 (450)	2500 (450)	2500 (450)
CIRCLING * OCH RELATED TO AD ELEV	2640 (560)	2690 (610)	2940 (860)	2990 (920)

* SOUTHEAST OF AERODROME ONLY.

Veröffentlichung von OCA/OCH im Luftfahrthandbuch AIP am Beispiel von ILS-Approach RWY 24, Flugplatz Memmingen
(Quelle: Luftfahrthandbuch Deutschland, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH)

Standard STRAIGHT-IN LANDING RWY 24			
ILS		LOC (GS out) CDFA	
DA(H) 2253' (200')		DA/MDA(H) 2500' (447')	
FULL		ALS out	
A	RVR 550m 	RVR 1200m	RVR 1400m
B			
C			
D			
			RVR 1500m
			RVR 2100m

Anders als im Luftfahrthandbuch AIP veröffentlichen private Kartenhersteller nicht die OCA/OCH, sondern (nach festgelegten Kriterien) unmittelbar die DA/DH. Diese festgelegten Werte entbinden den Piloten nicht, in der Praxis eventuell höhere, persönlich festgelegte höhere Werte anzuwenden
(Quelle: Airway Manual, Jeppesen GmbH)

Die in der EU VO 800/2013 veröffentlichten niedrigsten Werte für DH und MDH in der Größenordnung von 200 bis 350 ft für die verschiedenen Arten von Anflüge sind lediglich Mindestwerte; sie dürfen in keinem Fall, wie bereits erwähnt, niedriger als die für ein Verfahren und Luftfahrzeugkategorie festgelegte Hindernisfreihöhe sein.

Abgesehen von den vorgeschriebenen Mindestwerten für Landeminima sollte sich jeder Pilot selbst überlegen, bis zu welchem Landeminimum er bei schlechten Wetterbedingungen fliegen möchte und auch sicher fliegen kann. Für einen nicht erfahrenen IFR-Piloten kann ein Anflug mit einer Entscheidungshöhe von (nur) 200 ft bei einer Wolkenuntergrenze etwas über 200 ft und einer gemeldeten Pistensicht von vielleicht nur 800 m eine Herausforderung sein und unter Umständen ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Daher sollte sich jeder Pilot sein „persönliches“ Minimum festlegen und dabei u. a. die eigene Flugerfahrung im Instrumentenflug sowie die Gegebenheiten des Anflugverfahrens (z. B. erstmaliger Anflug auf einen neuen Flugplatz), die Erfahrung auf dem verwendeten Luftfahrzeug, aber auch die Gegebenheiten am Flugplatz (z. B. kurze Piste), die Tageszeit (Tag oder Nacht) und die Wetterverhältnisse mit einbeziehen. Dieses „persönliche“ Minimum, das durchaus 100 ft und weit mehr über dem „gesetzlichen“ Landeminimum liegen kann, sollte man dann auch konsequent anwenden.

Hat man bei Erreichen des Landeminimums bzw. des Missed Approach Points noch keine ausreichende Sicht zur Fortführung des Anflugs, so muss man ohne zu Zögern durchstarten und konsequent dem Fehl-anflugverfahren folgen. Deshalb gehört zu jedem Approach-Briefing auch das Briefing über die Abfolge des Missed Approaches.

ABKÜRZUNGEN

AIP	Aeronautical Information Publication
APV	Approach Procedure with Vertical Guidance
CDFA	Continuous Descent Final Approach
CMV	Converted Meteorological Visibility
DA	Decision Altitude (reference MSL)
DH	Decision Height (reference THR)
DME	Distance Measuring Equipment
GBAS	Ground-based Augmentation System
GLS	GBAS Landing System
GNSS	Global Navigation Satellite System
IAF	Initial Approach Fix
IAP	Instrument Approach Procedure
ILS	Instrument Landing System
LNAV	Lateral Navigation
LOC	Localizer
LPV	Localizer Performance with Vertical Guidance
MAPt	Missed Approach Point
MDA	Minimum Descent Altitude (reference MSL)
MDH	Minimum Descent Height (reference THR)
MOCA	Minimum Obstacle Clearance Altitude
NCC	Non-commercial air operations with complex motor-powered aircraft
NCO	Non-commercial air operations with other than complex motor-powered aircraft
NDB	Non Directional Beacon
NPA	Non-Precision Approach
OAS	Obstacle Assessment Surfaces
OCA	Obstacle Clearance Altitude (reference MSL)
OCH	Obstacle Clearance Height (reference THR)
PA	Precision Approach
PBN	Performance-based Navigation
RVR	Runway Visual Range
SBAS	Satellite-based Augmentation System
THR	Threshold
VNAV	Vertical Navigation
VOR	VHF Omnidirectional Radio Range
2 D	2-dimensional
3 D	3-dimensional

Autor:

Jürgen Mies

Bildnachweise:

Ausschnitt aus Luftfahrthandbuch Deutschland: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ausschnitt aus Jeppesen IFR Manual: Jeppesen GmbH Deutschland

Die Grafiken sind an die entsprechenden Abbildungen im ICAO Doc 8126, Volume II angelehnt.

Quellen:

- "Aircraft Operations", ICAO Annex 6, Ninth Edition, Part I and II, July 2016, Amendment 35 (27/4/17)
- "Aircraft Operations, Procedures for Air Navigation Services", ICAO Doc 8126, Volume II, Amendment 10 (10/11/16)
- „Luftfahrthandbuch Deutschland“, AIP, Teil ENR 1.5, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Ausgabe 2004
- „Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb“, EU VO Nr. 800/2013 vom 14. August 2013

Haftungsausschluss:

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

HERAUSGEBER

AOPA-Germany e.V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach

www.aopa.de

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



Foto: © AOPA-Germany



Foto: © Fotolia.com – Visions-AD

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!

Datum: 05. – 11.08.2018
Ort: Flugplatz Eggenfelden

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 260 €
Nichtmitglieder: 360 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Ferryzuschuss 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.

NEU: Es besteht die Möglichkeit zum Erwerb der Ultraleichtfluglizenz während der Veranstaltung in Kooperation mit der Vereinsflugschule des DGFC Rottal-Inn e.V. Es stehen eine C42 und ein Eurostar für diesen Zweck zur Verfügung. Mehr Infos über die AOPA Geschäftsstelle.

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

BRIEFING

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

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

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

Aufbautraining / Advanced (ADV)

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

Alpeneinweisung (ALP)

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

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)

Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

IFR-Check

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

Nachtflug (NGT)

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

Simulatortraining (SIM)

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

Pinch-Hitter (PCH)

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

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

28. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal



Foto: AOPA-Germany

Termin: 30.09. – 03.10.2018
Ort: Flugplatz Stendal

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 200 €
Nichtmitglieder: 300 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Ferrypauschale
für Charterer: 190 €
 zzgl. Fluggebühren

Anmeldeschluss: 30.08.2018
Anmeldeformular: Seite 26

Das AOPA-Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands beginnt am 30. September um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation sowie Nachtflug. Ein weiterer Schwerpunkt des Trainingscamps ist der Lehrgang „Gefahrenweisung“ in Theorie und Praxis. Dafür steht eine kunstflugtaugliche Maschine zur Verfügung.

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

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

Die Teilnahme am AOPA-Flugsicherheitstraining ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden zzgl. der Ferrypauschale in Rechnung gestellt. Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Samstagabend (29.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See



Termin: 19. – 20.10.2018
Ort: Elsfléth

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 580 €
Nichtmitglieder: 750 €
Anmeldeschluss: 20.09.2018
Anmeldeformular: Seite 26

In Kooperation mit



**MARITIMES
 KOMPETENZZENTRUM
 ELSFLETH gGmbH**

Fotos: Logo: MARIKOM

In Zusammenarbeit mit dem Maritimen Kompetenzzentrum und Fire Safety Training in Elsfléth bieten wir den beliebten Sea Survival-Lehrgang an. Der Lehrgang vermittelt Methoden der Selbstrettung aus einem notgewässerten Luftfahrzeug und trainiert deren sichere Beherrschung.

Der Lehrgang beginnt am Freitagmittag mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewässerten Piloten drohen. Am Samstag folgt dann die Praxis in der Wasserübungshalle, in der verschiedene Wellentypen, Wind, Regen und Dunkelheit simuliert werden können. Die Teilnehmer trainieren mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten. Höhepunkt ist der Ausstieg aus einem Cockpit-Simulator unter Wasser.

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

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



AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE)



Datum: 27. – 28.10.2018
Ort: Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

Teilnahmegebühr:
AOPA-Mitglieder: 130 €

Anmeldeschluss: 27.09.2018
Anmeldeformular: Seite 26

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

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

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

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

Die Veranstaltung findet in Egelsbach statt.

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



Termin: 08.09.2018
Ort: Flugplatz Schönhagen
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

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

Anmeldeschluss: 08.08.2018
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 Wartungskenntnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-SeminarTeilnehmern bekannt. Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse. Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



☐ 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

☐ AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal vom 30.09. – 03.10.2018

Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder; Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 € + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

☐ AOPA Sea Survival Training in Elsfleth am 20. – 21.10.2018

Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

☐ AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE) vom 27. – 28.10.2018

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

☐ AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Schönhagen am 08.09.2018

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

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 macht die Stiftung Mayday eigentlich?



Stiftung Mayday

Eine Frage, die uns immer wieder gestellt wird, und die wir gerne beantworten. Die kurze Antwort darauf: Wir kümmern uns um Fluglizenzinhaber und deren Angehörige in Not.

Foto: © Stiftung Mayday



Eine solche Situation kann jeden von uns zu jeder Zeit und auch unerwartet treffen: Ein Unfall auf der Straße, eine schwere Erkrankung, die Kündigung im Job, die Trennung einer Beziehung mit ihren Folgen. Es muss nicht immer gleich ein fataler Flugzeugabsturz sein. Auch der hat natürlich das Potential, Betroffene vielfältig in Not zu bringen: gesundheitlich, persönlich, finanziell und/oder juristisch. In allen Fällen, den fliegerischen wie den nicht-fliegerischen, kann schnell eine persönliche Notsituation entstehen und das Absetzen eines „Mayday-Mayday-Mayday“ calls unter Umständen wichtig und – auch im übertragenen Sinne lebensrettend sein, damit die auslösende Situation keine weiteren, vielleicht unnötigen Konsequenzen hat.

Foto: © Stiftung Mayday



Die Stiftung Mayday wurde nach einem Unfall auf der ILA 1994 gegründet, um eine Familie in Not langfristig zu unterstützen. Der Unfall war nicht rückgängig zu machen. Die Unterstützung hat der

Familie jedoch das Leben erleichtert und insbesondere den Kindern eine gute Ausbildung ermöglicht. Aus dieser initialen Betreuung heraus hat sich ein Team entwickelt, das laut Satzung der Stiftung Mayday „Fluglizenzinhaber und deren Angehörige in Not“ bei Bedarf und in allen Fragen unterstützt. Der Begriff „Fluglizenzinhaber“ ist etwas sperrig, umfasst dafür aber Fallschirmspringer, Gleitschirm-, Segel- und Motorflieger, Hubschrauberpiloten und Ballonfahrer und wen in Zukunft sonst auch, der eine Lizenz benötigt, um in die Luft zu kommen. Dabei werden unter Umständen nicht nur die direkt Betroffenen und deren unmittelbare Angehörigen, sondern unter Umständen auch ganze Vereine betreut.

Die Stiftung Mayday ist dazu unter +49 700 7700 7703 rund um die Uhr „hörbereit“. Ihr Anruf wird jederzeit entgegengenommen. In einem zweiten Schritt ruft Sie ein geschulter Kollege oder eine Kollegin aus Ihrem Umfeld zurück. Nach dem sog. „Peer-Prinzip“ betreuen wenn irgend möglich Fallschirmspringer Fallschirmspringer, Privatpiloten Privatpiloten und Flugkapitäne solche des gleichen Musters. Die maximale Zeit bis zum Rückruf beträgt 6 Stunden. Bei Bedarf werden Experten aus verschiedenen Bereichen hinzugezogen. Die Kontrolle darüber bleibt beim Anrufer. Die Stiftung Mayday wird nur dann aktiv, wenn Sie es wünschen und garantiert absolute Vertraulichkeit. Ihnen entstehen keine Kosten. Die Stiftung Mayday ist eine gemeinnützige und mildtätige Einrichtung. Ihre Mitglieder arbeiten ehrenamtlich zur Unterstützung von Fliegern für Flieger. Kosten, die entstehen, werden v. a. über Spenden getragen.

Foto: © Stiftung Mayday



Sie hat allein in Deutschland in den letzten Jahren jährlich regelmäßig zwischen 600 und 800 Fliegerkolleginnen und -kollegen betreut. Das engere Team besteht aus gut 300 Kolleginnen und Kollegen, die kontinuierlich geschult werden. Viele von ihnen sind der Stiftung Mayday seit mehr als 10 Jahren eng verbunden, oft seit Beginn vor 24 Jahren. Mit ihrer langjährigen Erfahrung und eingebunden in ein weltweites Luftfahrer-Netzwerk, positioniert sich die Stiftung Mayday als ein gut sichtbarer Leuchtturm für in Not geratene Luftfahrer, um ihnen bei Bedarf Orientierung zu geben.

Pressemitteilung

Regionalflugplätze führen das mobile Bezahlen von Gebühren per App ein

Das Bezahlen von Parkgebühren oder Fahrkarten und Tickets per App gehört mittlerweile zum Alltag von Smartphone-Besitzern. Das dachte sich auch Ralf Post, Geschäftsführer des Flugplatzes Uetersen bei Hamburg und suchte deshalb nach einer geeigneten mobilen Lösung für Flugplätze und Piloten. Doch vergeblich. Das Bezahlen von Lande- und Abstellgebühren an Flugplätzen in Deutschland geschieht nach wie vor manuell. „Dieser Prozess ist für uns Flugplatzbetreiber als auch für den Piloten zeitaufwendig und kann sehr stressig sein. In Zeiten mit hohen Flugaufkommen kann es zu starken Verzögerungen kommen, da sich das Personal auf den Flugbetrieb konzentrieren muss“ so Post. Doch nun hat es sich ein junges Unternehmen zur Aufgabe gemacht, dieses Problem zu lösen und Ralf Post steht ihnen dafür beratend zur Seite.

Bezahlen von Lande- und Abstellgebühren: So einfach, wie nie zuvor

Bisher mussten Piloten, sobald sie mit ihren Privatflugzeugen auf einem Flugplatz landen, Gebühren in bar an den Flugplatzbetreiber entrichten. Dieser Prozess war aufwendig und zeitraubend.

Die Lösung von aerops.com soll diesen Vorgang von nun an deutlich erleichtern: Einfach, unkompliziert und schnell berechnet die Anwendung die exakte Höhe der Gebühren für die in der App gespeicherten Flugplätze und Flugzeuge. Nach wenigen Klicks wird anschließend direkt mit der im System hinterlegten Kreditkarte bezahlt. Auch die Eingabe von Gutscheinen und die damit verbundene Ersparnis einiger Euro ist beim Bezahlen über die App möglich.

Neben der Prozessvereinfachung profitiert der Pilot aber auch von der besonders einfachen und intuitiven Bedienung der App. Im Handumdrehen lässt sich über die Anwendung schon vor Flugantritt die Höhe der zu erwartenden Gebühren berechnen. Beabsichtigt der Pilot beispielsweise nur „Touch-and-Go“ an einem Flugplatz durchzuführen, so könnten diese bereits vorab bezahlt werden. Genauso ist auch die Bezahlung direkt aus dem Cockpit möglich und der Pilot muss nicht einmal mehr das Flugzeug dafür verlassen.

Kosten sparen, dank innovativer App

Doch nicht nur Piloten profitieren von der App, auch Flugplatzbetreibern nimmt aerops.com eine Menge Arbeit ab. Bisher wurde der komplette Bezahlprozess manuell von Mitarbeitern durchgeführt. In Zukunft jedoch muss der Flugplatzbetreiber nur noch seine Gebührenordnungen im System hinterlegen und der Bezahlprozess läuft dann vollkommen automatisch ab. Das Gute daran: Durch den Einsatz der innovativen Lösung fallen keine versteckten Kosten für den Flugplatzbetreiber an. Zwar verlangt auch das Unternehmen eine kleine Gebühr in Höhe von 3% + 0,35 € pro Transaktion, dennoch spart ein teilnehmender Flugplatz langfristig gesehen bis zu 15% der bisherigen Kosten. So fallen beispielsweise die Ausgaben für den Personaleinsatz bei der manuellen Zahlungsabwicklung und Buchhaltung am Flugplatz weg. Langfristig ist es sogar denkbar, Kartenzahlungsterminals, für die hohe Miet- und Transaktionskosten anfallen, abzuschaffen. Zudem können mit wenigen Klicks Rabatte für Piloten erstellt und dadurch die Attraktivität des Flugplatzes für diesen gesteigert werden.

Durchgehend positive Resonanz bei den Flugplätzen

Mit aerops.com bringt das Unternehmen die erste mobile App für Piloten auf den Markt, mit deren Hilfe Gebühren an Flugplätzen und Flughäfen zukünftig ganz einfach über eine Anwendung für Android und iOS bezahlt werden können. Auch das Bezahlen aller Leistungen inkl. der Tankrechnung ist bereits bei einigen Plätzen möglich.

Das Ziel des Unternehmens ist die schnelle Verbreitung des Systems an deutschen Flugplätzen und Flughäfen. Bereits zum offiziellen Start der App am 20. März 2018, kann an 20 Flugplätzen in Deutschland über aerops.com bezahlt werden. Die mobile Bezahlmethode lässt sich über die veröffentlichte Schnittstelle mit der Flugplatzsoftware verbinden. Damit sind alle Leistungen des Flugplatzes über die App bezahlbar.

Pressekontakt: Daniel Steinhauß, Geschäftsführer

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
E-mail: Info@luftfahrt-sv.de

Phone: +49 7154 21654
Fax: +49 7154 183824

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de
e-mail: info@ajs-luftrecht.de

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



Luftraumverletzungen – Airspace Infringement

Von einer Luftraumverletzung (Airspace Infringement) spricht man im Allgemeinen dann, wenn ein Luftfahrzeug ohne Genehmigung in einen Luftraum einfliegt, für den eine Einfluggenehmigung erforderlich ist. Für VFR-Piloten sind dies die kontrollierten Lufträume der Klassen A, B, C und D sowie die Flugbeschränkungsgebiete und Sperrgebiete. Ganz abgesehen davon, dass Luftraumverletzungen, wenn sie entdeckt und verfolgt werden, empfindlichen Bußgeldern und Strafen (in Deutschland bei Flugbeschränkungsgebieten und Sperrgebieten) nach sich ziehen können, sie führen auch in einigen Fällen zu erheblichen Gefährdungen anderer Luftverkehrsteilnehmer.

Dem Thema „Luftraumverletzungen“ hatte sich AOPA-Germany schon im Jahr 2012 in einem seiner ersten Safety Letter, Nr. 04, gewidmet (kostenloser Download: <https://aopa.de/publikationen/aopa-safety-letter/aopa-safety-letter.html>). Auch wenn dieser Safety Letter schon einige Jahre alt ist, dass Thema ist geblieben, und Luftraumverletzungen stellen weiterhin eine Gefahr im Luftverkehr dar, europaweit. Deshalb weist die europäische Luftfahrtagentur EASA nun nochmals verstärkt auf der Internetseite <https://www.easa.europa.eu/airspace-infringement> auf Airspace Infringements hin und gibt Hinweise, wie man diese verhindern kann.

Unter der Überschrift „Was kann man tun?“ stellt sie drei Punkte heraus:

Vor dem Flug: Planen und bereiten Sie Ihren Flug sorgfältig vor, nutzen Sie moderne Flugplanungs- und Navigations-Software und identifizieren eindeutig kontrollierte und beschränkte Lufträume. Besuchen Sie auch die entsprechenden Internetseiten der nationalen Luftfahrtbehörden und der Flugsicherung, um zusätzliche Informationen zu erhalten.

Während des Fluges: Schalten Sie den Transponder ein. Nehmen Sie Kontakt mit dem Fluginformationsdienst auf. Behalten Sie den Überblick über die Luftlage. Erhalten Sie eine Freigabe, bevor Sie in einen genehmigungspflichtigen kontrollierten Luftraum einfliegen und melden Sie sich bei Orientierungsverlust oder wenn Sie in einen kontrollierten Luftraum ohne erforderliche Freigabe eingeflogen sind.

Nach dem Flug: Rufen Sie sich den Flug nochmals in Erinnerung, lernen Sie aus Fehlern und teilen Sie Ihre Erfahrungen mit anderen.

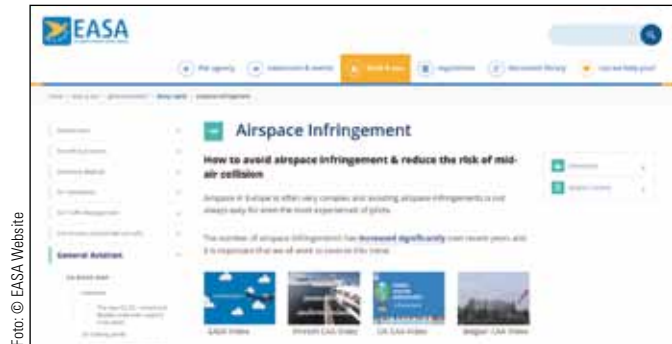


Foto: © EASA Website

Die Internetseite der EASA enthält neben diesen Tipps eine Reihe von Links zu verschiedenen europäischen Publikationen und Videos, sowie die Informationsbroschüre (Leaflet) „Airspace Infringement“ zum Download. All diese Informationen sind Teil einer europaweiten Kampagne zur Reduzierung von Luftraumverletzungen und Beinahezusammenstößen im europäischen Luftraum.

Anzeige

Kommerzielle Drohnen: Kommt der ganz große Boom, oder doch nicht?

Eine alte Weisheit besagt, dass Vorhersagen immer dann schwierig sind, wenn sie die Zukunft betreffen. So ist das natürlich auch bei der Prognose der Zukunft der kommerziell betriebenen Drohnen, um die derzeit sehr viel diskutiert wird.

Dass Drohnen in großer Stückzahl existieren ist eindeutig, jedes Jahr werden hunderttausende von Ihnen verkauft. Die allermeisten an Privatleute, die sie in ihrer Freizeit fliegen. Deutlich weniger, aber dennoch auch mit klar steigender Tendenz sind bei Immobilienmaklern, Bauingenieuren und Unfallgutachtern im kommerziellen Einsatz, und die Sicherheitsorgane nutzen sie natürlich auch für hoheitliche Aufgaben.

Wenn man den Werbebotschaften glaubt, dann werden demnächst Päckchen und Fast Food zu einem großen Teil mit Drohnen angeliefert werden, auch Taxi-Dienste werden im großen Stil unbemanntes Fluggerät einsetzen. Die Werbung lässt keine Zweifel aufkommen, dass dies so kommen wird. Aber sind die Szenarien realistisch?

Schauen wir uns einmal die Fakten an. Im Jahr 2017 betrug der Umsatz der Kurier-, Express und Paketdienste in Deutschland rund 19 Mrd. Euro. Eine boomende Branche, die Nachfrage steigt weltweit weiter. 3 Mrd. Pakete pro Jahr werden derzeit in Deutschland ausgeliefert, das sind etwa 8 Millionen am Tag, jeder zehnte Bundesbürger erhält täglich eines. Vor Weihnachten sind es sogar doppelt so viel wie an einem normalen Tag. Mehr

als 60.000 Paketzusteller versuchen der Paketlawine Herr zu werden. Die Zahl der Kundenbeschwerden steigt, weil die Fahrer mit ihren Kleinlastern ständig im Stau stehen. Die Paketdienste brauchen neue Lösungen. Was tun? Der untere Luftraum ist recht frei, die Spielzeugdrohnen floriieren, da liegt es doch nahe auch über kommerzielle Paketdrohnen nachzudenken. Aber können Drohnen diesen Job machen? Es gibt eine Reihe von Zweifeln: Zuerst: Wie will man mit Drohnen zuverlässig liefern? Bei starkem Wind, schlechter Sicht und Vereisung fliegen Drohnen nicht, und diese Wetterlagen gibt es bei uns nun einmal häufig. Speziell das besonders kritische Weihnachtsgeschäft wäre extrem durch Schlechtwetter bedroht. Die Bodenkapazitäten der Paketzusteller müssten also weiter zu 100% vorgehalten werden, denn einen Schlechtwetterstillstand kann man sich in der Branche nicht leisten.

Dann gibt es noch ein Koordinierungsproblem: Wenn nur 10% der auszuliefernden Pakete mit einer Drohne ausgeliefert werden sollen, dann wären das 800.000 Flüge pro Tag. Zum Vergleich: Die DFS managt jeden Tag nur etwa 10.000 IFR-Flüge, also 1,25% dieses Volumens. Wie sollen die Drohnenflüge voneinander separiert werden, und auch von tieffliegenden Hubschraubern und Kleinflugzeugen? Niemand weiß es.

Als nächstes kommt das Akzeptanzproblem: Völlig ungeklärt ist auch, wo man in den dicht besiedelten Innenstädten mit Drohnen landen und Pakete abliefern kann. Bei den recht großen Taxi-



Foto: © Fotolia.com – andriano_cz

drohnen wäre das Akzeptanzproblem noch größer. Sie machen Lärm und werden in den Innenstädten irgendwann ihre ersten Unfälle haben. Wer glaubt, dass eine massive Drohneneinführung in Deutschland ohne ernsthaften Bürgerprotest ablaufen kann?

Die Einführung kommerzieller Drohnen erscheint auch nach dem Überwinden vieler bislang noch ungelöster technischer Hindernisse zumindest in den Ballungsgebieten Deutschlands schwierig. Im Ausland mag das anders aussehen. Während unserer IAOPA-Weltkonferenz in Neuseeland wurde klar, dass man dort auf den entlegenen Farmen auf die schnelle Pizza, die noch knusprig und warm aus der nächsten Stadt per Drohne angeflogen kommt, sehnsüchtig wartet. Auf den vielen neuseeländischen Farmen hat man für den privaten Drohnenlandeplatz auch genügend freie Fläche.

Dass die Drohnen auch bei uns kommen, will ich aber nicht ausschließen, das naturgemäß begrenzte Vorstellungsvermögen

eines Einzelnen zählt hier wenig. Die Pakethersteller investieren im großen Stil und werden dabei von öffentlichen Fördermitteln massiv unterstützt. Aber Hypes, die nach einer Weile wieder verschwanden, gab es in der Luftfahrt schon mehrere: Der letzte große Hype war die angekündigte Invasion der Very Light Jets, die in Massen und flexibel von überall fliegen und dabei sogar ganz nebenbei das Geschäftsmodell der Airlines zerstören sollten. Vor etwa 10 Jahren platzte diese riesengroße Blase.

Die AOPA wird die Entwicklung der Drohnen weiter kritisch verfolgen und sich dafür einsetzen, dass ihre Einführung keine negativen Auswirkungen auf die Allgemeine Luftfahrt haben wird. Denn schon wurden erste Forderungen laut, kleine Flugzeuge müssten sich entweder mit neuer Technik für die Drohnen elektronisch sichtbar machen, oder sich von den Drohnen-Lufträumen fernhalten.

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



Jeppesen Gutschein 80 €
Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies) Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



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 Gutschein 200 €
Voucher gültig für alle Jeppesen Produkte und Services (ausgenommen Pilot Supplies) Gilt für Neukunden und Bestandskunden, einlösbar zur nächsten Renewal Rechnung.



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.

News



EASA LAPL versus BASIC MED in den USA

Lange hat es Diskussionen in den USA über die Einführung von Basic Med gegeben. Die AOPA hat sich stark gemacht, um eine Änderung der Bedingungen für das Medical bei Privatpiloten zu erreichen und herausgekommen ist etwas, das dem europäischen LAPL ziemlich nahekommt. Der EASA-LAPL und auch Basic Med in den USA sind nicht ICAO-konform, können also daher nur in den USA national und Europa im Rahmen der EASA-Mitgliedsländer verwendet werden. LAPL oder auch Light Aircraft Pilote License bedeutet, dass man in einem EASA-Land ein Flugzeug bis 2.000 kg maximum take off weight mit maximal 3 Passagieren fliegen darf und dies nur unter VFR-Bedingungen. Die Höhe ist dabei unbegrenzt bzw. nicht definiert. Somit können eigentlich die meisten einmotorigen Maschinen in Europa geflogen werden, zweimotorige Maschinen sind mit LAPL nicht möglich bzw. auf Ultraleichtflugzeuge beschränkt. Das Medical beim LAPL ist wesentlich einfacher als das Medical Class II, muss aber jedoch auch bei einem AME durchgeführt werden. Ausgenommen ist hier Großbritannien, wo es der Hausarzt machen kann.

Welche Unterschiede bestehen nun in den USA bei Basic Med? Der Proband in den USA braucht eine gültige Drivers License, für die regelmäßige Untersuchungen vorgesehen sind. Weiters muss er bereits einmal ein gültiges Medical haben, um für ein Basic Med Programm geeignet zu sein. Er bekommt dann ein Formular von der FAA, das er gemeinsam mit seinem Hausarzt ausfüllen muss, wobei der Hausarzt dabei schon eine gewisse Verantwortung übernimmt. Dieser Fragebogen ist alle vier Jahre erneut auszufüllen und alle zwei Jahre ist ein Fernkurs über medizinische Tauglichkeit zu absolvieren. Beide bestätigten Unterlagen hat der Proband bei sich zu führen. Das bedeutet dann, dass er Flugzeuge bis zu 6.000 pound maximum take off weight fliegen darf, mit maximal 5 Passagieren und unter 18.000 Fuß und einer maximalen Geschwindigkeit von 250 Knoten. Er kann dies jedoch unter VFR und IFR-Bedingungen machen und es ist keine Beschränkung auf Single Engine. Hinzuweisen ist jedoch auch darauf, dass sowohl in den USA als auch in Europa die verbotenen Medikamente sowohl für LAPL Basic Med die gleichen sind wie bei einer höherwertigen Lizenz. In Europa hat der LAPL den Vorteil, dass

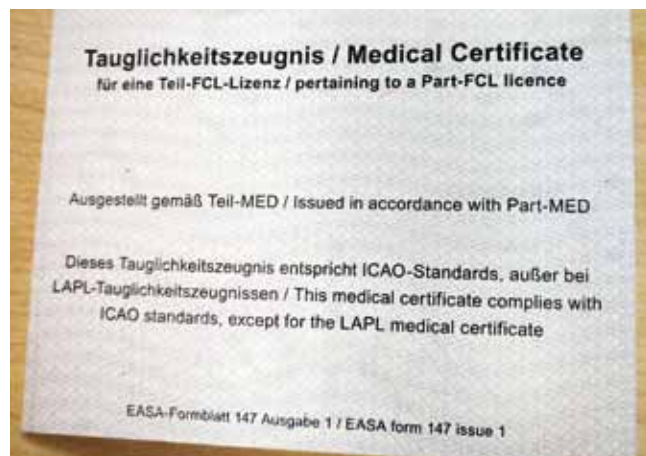


Foto: © AOPA-Germany

medizinische Anforderungen an den Gesundheitszustand geringer sind als bei einem Medical II, jedoch Herz-Kreislaufkrankungen und ein insulinpflichtiger Diabetes ähnlich zu bewerten sind wie beim Medical II. Die Beurteilung der Tauglichkeit ist dabei sehr stark dem beurteilenden AME überlassen und kann daher bei gewissen altersbedingten Beschwerden eine Flugtauglichkeit geben, die mit einem Medical II nicht erreicht wird. Für den Privatpiloten, der regelmäßig nur einmotorig unterwegs ist, ist jedoch der LAPL mit dem LAPL-Medical eine durchaus interessante Alternative und kann die Flugtauglichkeit erhalten, die für ein Medical II nicht mehr gegeben wäre. Nicht verständlich ist, dass in Europa IFR im LAPL nicht möglich ist, was ja einen wesentlichen Sicherheitsgewinn bedeuten würde.

*Dr. Walter Ebm
Aeromedical Examiner
Leiter des Aeromedical Center Vienna*



Foto: © Harald Schmid

IAOPA News



EASA GA COMMUNITY – BE PART OF THE DISCUSSION!

EASA announced the creation of a new communication channel to meet and share your passion for General Aviation is now open on EASA website. Everyone interested can become a member of the GA community and connect with others who are passionate about GA. Use the GA community site to share insights, discuss topics of interest and keep each other updated on the latest developments and events related to General Aviation. For you, it is a way to be part of the GA Community and contribute to the continuous effort to make GA safer.

- Discuss the new European Campaign on Airspace Infringements. Share your own ideas and personal experiences on how to avoid airspace infringements. Tell us about the specific difficulties faced in your country.
- Contribute to the revision of CS-STAN. Provide your suggestions for new standard changes and repairs. Ask your questions directly to our experts.
- Discover and promote GA events. Keep up-to-date with GA events organized by EASA. Feel free to add your own events to the calendar and share them with the rest of the GA community.
- Check out the latest topics of our comic strip "Sunny Swift" for GA professionals.
- And add your own topics!

Join the GA community to be part of the discussion: <https://www.easa.europa.eu/community/ga>

AOPA TO SELECT YOUNG PILOT FOR FRENCH AIR RALLY

AOPA-USA, AOPA-France, and the Fédération Française Aéronautique, will send an American pilot between 18 to 24 years old to France this summer to take part in a

nationwide air rally.

This year, the HOP! Tour will start in Chartres on Sunday, July 15th, a day of entertainment to welcome the public will be organized on the 16th.

- Takeoff on the 17th towards the naval air base of Landivisiau to discover the very closed world of on-board hunting.
- On July 19th, the Tour caravan will fly to Saintes aerodrome: open day to the public on July 20th and visit of the installations of the 722-air base hosting the technical training school of the French army. air.
- Cape Bourges July 21 to celebrate the 90th anniversary of the platform on the public day of July 22. The next day, buoyant atmosphere with the visit of Air Base 702 Avord and its famous AWACS.
- The biggest navigation of this edition will bring the HOP! Tour to Pau on July 24 at the base of the Army Light Aviation. Place the camouflaged outfits with the 5th Combat Helicopter Regiment!
- 26, direction Albi, atypical airfield located in the middle of a racing circuit! A public day will be set up on July 27th.
- Aurillac will be the final stage with a Fly'In combined air show during the public day of 29 July.

The HOP! Tour of Young Drivers (HTJP) was created to motivate the next generation of pilots, build camaraderie, and serve as a public outreach event promoting general aviation. Tour officials expect about 45 pilots to participate. Each stop in the race will allow participants to meet with the public and share their passion for aviation.

THE AOPA AIR SAFETY INSTITUTE EXAMINES FATIGUE AND FLYING

Are you concerned about lack of good sleep and being tired? You should be. Being fatigued can impair memory, judgment,

concentration, vision, and coordination. Consider this: A study published in Nature magazine showed that people who stay awake for 17 hours straight function at a level similar to those with a blood-alcohol content of 0.05 percent – beyond the legal limit for flying in the United States. An overwhelming desire to sleep is the most pronounced symptom of fatigue. Consult your physician, especially if you experience excessive snoring, difficulty concentrating/remembering, the need to take frequent naps during the day, headaches, and irritability. These symptoms may be indicative of obstructive sleep apnea, which is characterized as a repetitive upper airway obstruction during sleep.

The key to recognizing and combating fatigue is self-assessment – knowing your personal signs of fatigue, actively looking out for them, and making safe decisions. If you're on the ground, it's probably wise to stay there. If you're airborne, do what you can to remain alert and consider diverting to a nearby airport – if you're already starting to nod off, it's simple: Get the airplane on the ground as soon as practical.

Want to learn more? Review the AOPA Air Safety Institute's Fighting Fatigue Safety Advisor, which examines factors leading to fatigue. The advisor also provides tips on how to keep fatigue from catching up with you in the cockpit and steps you can take to deal with it.

Link to advisor: <http://bit.ly/2LpjZ7e>



Termine 2018

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

08.09.2018

AOPA Seminar Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs
in Schönhagen
Info: www.aopa.de

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

27. – 28.10.2018

AOPA Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Egelsbach (EDFE)
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

Dezember

01. – 02.12.2018

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

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber informiert werden, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht? Dann tragen Sie sich gleich auf unserer Website

www.aopa.de
für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.



Arbeitskreise

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

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.



Foto: Fotolia-© a_korn – Fotolia.com

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?

Die Erhebung und Verarbeitung der hier erhobenen Daten erfolgt auf Grundlage des Art. 6 (1) S. 1 b), f) DSGVO und nur für vereinsinterne Zwecke entsprechend der in der Satzung festgelegten Ziele.

Eine weitergehende Nutzung oder Weitergabe der Daten ohne vorherige Einwilligung erfolgt nicht.

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

Piper Deutschland AG



50 Jahre Erfahrung in der Allgemeinen Luftfahrt:
Flugzeughandel, Flugtraining, Wartung und Ersatzteilversorgung
aus einer Hand.



- Exklusiver Piper-Händler für Deutschland, Österreich und Schweiz
- Vermittlung von gebrauchten Piper-Flugzeugen
- ATO Authorised Training Organisation zum Erwerb HPA, MEP, Class Rating PA-46 SET und Difference Training

Flugzeughandel
sales@piper-germany.de
www.piper-germany.de
Tel.: +49 (0) 5674 704 -52

PIPER + JET MAINTENANCE AG LUFTFAHRTTECHNIK

EASA Part 145 DE.145.0461
EASA Part M DE.MG.0461



- EASA Part 145
- Wartung, Reparatur und Service 1-/2-Mot-Flugzeuge bis 5,7t
- Avionik
- CAMO+
- Piper Service Center
- Pilatus Satellite Service Center
- Lycoming und Continental Service Center

Flugzeugwartung
maint@piper-germany.de
www.piper-germany.de
Tel.: +49 (0) 5674 704 -80

GLOBAL AVIATION



- Online Shop GlobalAviation24.com
- Direkthändler von mehr als 50 OEMs
- Luftfahrt in Ihrer Sprache:
Deutsch | Englisch | Französisch
Spanisch | Italienisch
- Zertifizierung nach EN 9120:2016

Ersatzteilhandel
parts@globalaviationparts.de
www.globalaviation24.com
Tel.: +49 (0) 5674 704 -21