



**AOPA** GERMANY

Ausgabe 04/2018 | August – September 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

4/2018

August/September

## Sensationell günstig – Sparangebote von Jeppesen

**AOPA SAFETY LETTER: METEOROLOGISCHE FLUGVORBEREITUNG**

### Stärker vertreten!

Was ist neu im Part-ML?

LBA beschränkt die Privilegien  
von Prüfern für Klassenberechtigungen  
(CRE)

### Fliegerisch fit!

AOPA-Auffrischungsseminare  
für Lehrberechtigte in Egelsbach  
und Schönhagen

28. AOPA-Flugsicherheitstraining  
in Stendal

### Reisebericht:

Flug nach Belfast

# JETZT KENNENLERNEN

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



**TOLLES  
EXTRA!**



#### POWERBANK FLIEGERMAGAZIN

Die Powerbank ist aus hochwertigem Aluminium gefertigt und mit einem *fliegermagazin*-Logo versehen. Sie enthält eine Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 2200 mAh. Inkl. USB-Ladekabel Adapter (USB-Micro-Stecker). Farbe: weiß. Abmessung: 2,2 x 9,4 x 4,2 cm.

Zuzahlung nur 1,- Euro



#### FLIEGERSCHEIBE

Hiermit haben Sie die wichtigsten Funksprechgruppen & Lichtsignale schnell zur Hand. Die Neuauflage des praktischen Helfers zeigt auch die GAFOR-Tabelle des DWD: So sind ab sofort auch die zulässigen VFR-Minima von Charlie bis X-Ray in gewohnt anschaulicher Form jederzeit zur Hand.

Zuzahlung nur 1,- Euro

DIESES UND WEITERE ANGEBOTE UNTER:

[www.fliegermagazin.de/mini](http://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

Liebe Fliegerfreunde,

in früheren Jahren waren das „Sommerloch“ oder die „saure Gurken-Zeit“ noch feste und verbindliche Größen, im Juli oder August war einfach mal Pause. Heutzutage geht die Arbeit auch in den Sommermonaten durchgängig weiter, wenn auch aufgrund der Urlaubssaison etwas ruhiger. Einen kurzen Überblick über unsere aktuellen Themen will ich Ihnen in diesem Editorial geben.

Durch ein Schreiben des Luftfahrt Bundesamts (LBA) aus dem Juni werden die Privilegien vieler Prüfer für Klassenberechtigungen (CRE) stark eingeschränkt. Das LBA will gewährte sog. Großvaterrechte zeitlich befristen und zukünftig von den CREs für die Durchführung von IFR-Checks die IFR-Lehrberechtigung mit einer hohen Zahl von 250 IFR-Ausbildungsstunden verlangen, wovon bislang nie die Rede war, und wofür es aus unserer Sicht auch keine stichhaltige juristische Begründung im europäischen Recht gibt.

Neue Bewerber müssen diese Vorgaben erfüllen, die altgedienten CREs jedoch nicht. Hier könnte getrost alles so bleiben wie es bislang war, dafür setzen wir uns auch ein. Details finden Sie im Artikel auf Seite 13.

Gute und schlechte Nachrichten gibt es aus Europa. Die Guten kommen aus Köln: Denn die EASA will das General Aviation Roadmap Projekt fortsetzen, das in seiner ersten Phase von 2013 bis heute bereits viele Vorschriften freundlicher gestaltet hat. Dennoch gibt es noch viel zu tun, und die EASA will den Dialog mit uns Verbänden fortsetzen, um unsere Branche zu modernisieren: Die schlechten europäischen Nachrichten kommen aus Brüssel. Denn die EU-Kommission lässt derzeit die Vorarbeit der EASA aufgrund von Personalmangel in der Ablage verschwinden, anstatt sie in Kraft treten zu lassen. In der Folge kommt es zu großen und letztlich völlig unnötigen Verzögerungen. Aber die Luftfahrtverbände beschweren sich gemeinsam, nachzulesen auf Seite 14.

Die AOPA-Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen des Vorstands findet am 25. August 2018 in Egelsbach in der AOPA-Geschäftsstelle statt. Der Vorstand wird bis auf eine Person wieder zur Wahl antreten, nur Sundus Rifaat wird nach sechs Jahren Beiratszugehörigkeit nicht mehr zur Wahl antreten. Wer sich über die Tätigkeit der AOPA informieren und mit den Vorständen ins Gespräch kommen will, soll sich den Termin bitte vormerken und sich idealerweise unter [info@aopa.de](mailto:info@aopa.de) anmelden. Details finden Sie im Mitgliederbereich unserer Website [www.aopa.de](http://www.aopa.de).

Genießen Sie den Rest des Sommers, der mit seiner Rekordhitze natürlich auch viele Probleme bereitet hat, aber mit fast durchgängig bestem VFR-Flugwetter auch viele wunderbare Flugerlebnisse ermöglicht hat.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michael Erb', with a stylized flourish at the end.

## AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Ab sofort: AOPA Mitglieder erhalten 15% Rabatt bei Jeppesen	6
Mitglieder werben Mitglieder	7
Die 600 kg Ultraleichten kommen!	8
Kostenloser Zugang zu Angeboten der AOPA USA	9

## Stärker vertreten!

Darstellung der Bewegungsdaten von privaten Luftfahrzeugen auf Internetportalen	10
Was ist neu im Part-ML?	11
LBA beschränkt die Privilegien von Prüfern für Klassenberechtigungen (CRE)	13
Ende der Audioaufzeichnungen bei Sprachprüfungen verkündet, aber wann ist es so weit?	13
Europäische Kommission bremst neue Vorschriften aus – Luftfahrtverbände protestieren gemeinsam	14

## Fliegerisch fit!

<b>METEOROLOGISCHE FLUGVORBEREITUNG</b>	15
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	23
28. AOPA-Flugsicherheitstraining in Stendal	23
AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE)	24
AOPA-Nordatlantik-Seminar	25
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)	25
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	26

## Besser informiert!

Pressemitteilung: Flying Hope stellt sich vor	27
General Aviation Roadmap 2.0, Veranstaltung der EASA in Wien im November	31

## Reisebericht

Flug nach Belfast	28
-------------------	----

## Rubriken

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

# Wir danken ...

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

## 40-jährige Mitgliedschaft

Erich Sixt  
Alfred Berker  
Rolf Vahlenkamp

Norman S. Belew  
Thomas Hoffmann-Kuhnt  
Dr. Jens Tiemann  
Manfred Bassüner  
Dr. Jürgen Freidank  
Thomas Siebert  
Dr. Wolfgang Schermann

Peter Karle  
Prof. Dr. Dirk-Matthias Rose  
Wolfgang Weinkauff  
Ulrich Scheller  
Jürgen Lemmer  
Gerhard Bumüller jr.  
Ernst Maier  
Peter Grubert  
Winfried Driever  
Claus Cordes  
Prof. Gerhard Oppitz

## 30-jährige Mitgliedschaft

Michael Lachmann  
Max Peter Pfeifer  
Hartmut Stadermann  
Klaus Stukovnik  
Dr. Georg Beer  
Michael Andrew Cooper

## 25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Jörg Oguntke  
Cpt. Egon Bader  
Michael Stefer

Anzeige

# Piper Deutschland AG

Exklusiver Piper-Händler für Deutschland, Österreich und Schweiz



2018 Piper M600

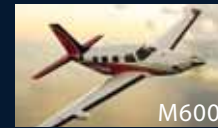


2009 Malibu Matrix  
1300 TT | US\$ 485.000



2007 Piper Seneca V  
2410 TT | € 420.000

M-Class | Twin Class | Trainer Class



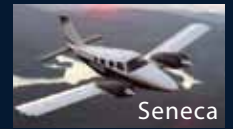
M600



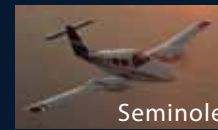
M500



M350



Seneca



Seminole



Arrow



Archer



Archer DX

**Piper**

Flugzeughandel  
sales@piper-germany.de  
www.piper-germany.de

**PIPER + JET MAINTENANCE AG**  
LUFTFAHRTTECHNIK

Flugzeugwartung  
maint@piper-germany.de  
www.piper-germany.de

**GLOBAL AVIATION** + **PIPER PARTS**

Ersatzteilhandel  
parts@globalaviationparts.de  
www.globalaviation24.com



# Ab sofort: AOPA Mitglieder erhalten 15% Rabatt bei Jeppesen

AOPA/IAOPA-Organisationen arbeiten unermüdlich auf der ganzen Welt, um die allgemeine Luftfahrt zu vertreten, zu schützen und auszubauen. Diese Bemühungen beinhalten oft das Eintreten für die GA (General Aviation) bei Regierungsbehörden, die Teilnahme an öffentlichen Bildungsangeboten und die Förderung von Weiterbildung und Sicherheit in der Fliegergemeinde.

AOPA arbeitet auch mit seinen Industriepartnern zusammen, um spezielle Rabatte und Vorteile für die Mitglieder zu sichern. Durch eine kürzlich getroffene Vereinbarung mit Jeppesen können Mitglieder jetzt einen Rabatt von 15% (limitiert bis 31. August 2019) auf einige der beliebtesten Karten-/Datendienste von Jeppesen sowie EASA-Schulungsprodukten in Anspruch nehmen.

## Papier-Produkte

Die klassischen Jeppesen-Handbücher werden seit fast 85 Jahren weltweit von Studenten der Allgemeinen Luftfahrt bis hin zu erfahrenen internationalen Airline-Piloten geschätzt.

## Jeppesen Airway Manual

Das Jeppesen Airway Manual bietet alles, was man braucht, um jeden IFR-Flug effizient zu planen und zu fliegen. Jedes Handbuch bietet ein vollständiges, aktuelles und standardisiertes System von Flugkarten, Verfahren und unterstützenden Texten. Die Inhalte werden mit Kartenrevisionen und Updates alle 7 oder 14 Tage (je nach Abdeckung) auf dem neuesten Stand gehalten und geben den Piloten die Gewissheit, über die aktuellsten IFR-Informationen auf dem Markt zu verfügen.

## Jeppesen VFR Manual

Das Jeppesen VFR Manual ist der umfassendste europäische VFR-Flugführer, der mehr als 2.200 Flughäfen in 29 Ländern abdeckt. Erhältlich in verschiedenen geografischen Regionen oder maßgeschneidert für individuelle Länderkombinationen – zusammen mit einem 28-tägigen Update-Service oder einem einmaligen Trip Kit – bietet das Jeppesen Airfield Manual unübertroffene Flexibilität.

## Elektronische Karten

Jeppesen war Vorreiter bei der Entwicklung elektronischer Luftfahrtkarten, und diese Führungsposition wird auch heute noch durch den Umstieg von Piloten und kommerziellen Betreibern auf papierlose Cockpits unterstrichen.

## JeppView

JeppView öffnet die Tür in die Welt der elektronischen Navigation. Es gibt den Piloten die Flexibilität, den Komfort und die Informationswahrung, die nur digitale Dienste bieten können – ob im Inland oder international, IFR oder VFR. JeppView ist das ideale Werkzeug, um Flugverfahren zu suchen und anzuzeigen, Routenpakete zu erstellen und Papier-Backups zu drucken. Jeppesen aktualisiert alle 14 (IFR) und 28 (VFR) Tage per Internet-Down-

load (DVDs können gegen Aufpreis verschickt werden), um den Piloten die aktuellsten Navigationsinformationen bei der Flugvorbereitung zur Verfügung zu stellen.

## JeppView MFD

JeppView MFD bietet alle Funktionen von JeppView und integriert nahtlos die elektronischen Karten von Jeppesen mit Multifunktionsdisplays (MFD) für ein komplettes digitales Cockpit. Services sind für die meisten modernen Avioniksysteme wie Garmin, Avidyne, Honeywell, Rockwell Collins und andere verfügbar.

JeppView und JeppView MFD erlauben bis zu vier Installationen auf PCs und mobilen Geräten. Dies ermöglicht es Piloten, den Zugriff auf ihre Karten je nach persönlichen Vorlieben anzupassen – z. B. können Karten zur Datensicherung ausgedruckt werden, wobei die primäre Referenz ein mobiles Gerät ist, auf dem eine von vielen Luftfahrtapplikationen läuft, oder ein mobiles Gerät kann eine Datensicherung für das MFD sein, oder gedruckte Karten können die primäre Referenz für ein mobiles Backup sein, etc.

Jeppesen elektronische IFR- und VFR-Terminalkarten sowie IFR-Anflugkarten und Flughafendiagramme sind georeferenziert, so dass die Piloten ihre eigene Position und ihren Flugplan direkt auf den Karten sehen können.

## iPad Apps

Viele Piloten haben iPads als leistungsfähige elektronische Flightbag-Lösungen sowohl für den Boden- als auch für den Flugbetrieb eingesetzt. Jeppesen bietet einfache, intuitive iPad-Apps für IFR- und VFR-Flüge.

## Mobile FliteDeck

Mobile FliteDeck ist eine umfassende, einfach zu bedienende Anwendung, die auf den hochwertigsten verfügbaren Karten- und Flugdaten in Kombination mit flugkritischen Wetterinformationen und einer einfachen Routenplanung basiert. Intuitive Funktionalität, Datenfilterung und ein klares, übersichtliches Display maximieren die Wahrnehmung der Navigations-situation und ermöglichen es IFR-Piloten, sich auf das Fliegen des Flugzeugs zu konzentrieren.

Mobile FliteDeck unterstützt Dokumente, IFR-Text, Terminal-Charts, Enroute-Daten, Wetter- und Routenplanung. Mobile FliteDeck ist als einfache Einzelinstallation erhältlich und kann über jede Internetverbindung heruntergeladen, aktiviert und auf dem aktuellsten Stand gehalten werden.

## Mobile FliteDeck VFR

Mobile FliteDeck VFR wurde von Piloten für Piloten speziell für den VFR-Betrieb entwickelt. Piloten verbringen mehr Zeit mit dem Fliegen und weniger Zeit mit der Planung über eine einzige, intuitive Tablet-Oberfläche.

Die Vorflugplanung ist schnell und einfach und liefert dann die Daten, die Piloten in der Luft benötigen.

Mobile FliteDeck VFR stellt Ankunfts-, Anflug- und Landeinformationen lückenlos dar. Es gibt kein Umschalten zwischen Lageplänen und Flughafendiagrammen. Piloten können ihre eigene Position in allen Phasen des Fluges sehen, so dass sie immer ihre aktuelle Position kennen.

### Jeppesen PilotPak für Garmin G1000 oder GTN Serie

PilotPaks sind Datenpakete, mit denen Piloten im Vergleich zum Kauf einzelner Dienste Geld sparen können. Zu den Vorteilen gehören: One-Stop-Shopping, Service, Support und ein Single-Data-Delivery-System für alle Daten-Updates für ein Garmin G1000 oder GTN Serie konfiguriertes Cockpit. Zu den Datendiensten gehören Jeppesen NavData und Karten, Garmin SafeTaxi, Hindernisse, Flughafenverzeichnis und Gelände.

### EASA Schulungsprodukte

Jeppesen kann die Piloten so weit bringen, wie sie wollen, sei es als Anfänger oder auf der Suche nach fortgeschrittenen Einstufungen und/oder Zertifizierungen. Die umfangreiche Pilotenschulung beinhaltet hochwertige multimediale Schulungsunterlagen, die den Piloten helfen, Schlüsselkonzepte und Informationen zu beherrschen, unabhängig davon, ob sie nach FAA- oder EASA-Regeln trainieren.

EASA-Kurse sind für LAPL(A)/PPL(A), IR, CPL(A), ATPL(A) und mehr verfügbar.

### Wie Sie bestellen können

Kontaktieren Sie Jeppesen für Informationen über die Produkte und Dienstleistungen, die Piloten zum Fliegen bringen und sie am Fliegen halten. Bitte geben Sie bei Ihrer Bestellung stets ihre AOPA Mitgliedsnummer an.

**Jeppesen GmbH**, +49 6102 5070, fra-services@jeppesen.com

## 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

Abgabe 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.

# Die 600 kg Ultraleichten kommen!

## Jo Konrad hat es geschafft

Die Position vieler Piloten gegenüber ULs aus früheren Jahrzehnten sind mir noch gut bekannt: „Ultraleichtflugzeuge? Ich würde keine Ultraleichtflugzeuge fliegen. Um stillvoll Selbstmord zu begehen, würde ich ein Jagdgewehr verwenden, aber kein Ultraleichtflugzeug.“

Wir alle wissen aber, wie sich die Ultraleichtflugzeuge seitdem entwickelt haben, das können wir z. B. jedes Jahr in den Hallen B auf der AERO sehen. In der Zwischenzeit sind die Microlights extrem fortschrittlich und bieten jede Menge Inspiration und Innovation für die konventionellen Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. Deshalb verkaufen sie sich auch sehr gut.

Aber jeder weiß es in unserer Branche: Zwei durchschnittlich gut genährte Personen können heute in einem Ultraleichtflugzeug kaum legal fliegen, angesichts der immer höheren Leermassen der Fluggeräte und des gesetzlich vorgeschriebenen MTOM von 472.5 kg verbleibt einfach zu wenig Zuladung. Wer jetzt als E-Klasse-Flieger versucht ist, hämisch zu reagieren, der sollte an unsere leichten Schulungszeisitzer denken, da gibt es fast das gleiche Zuladungsproblem. Das Gewichtsproblem der Ultraleichtflugzeuge wird sich aber bald ganz deutlich abschwächen. Erfolg hat immer viele Väter, aber er ist ganz klar vor allem einem zu verdanken: Jo Konrad, Präsident des Deutschen Ultraleichtflugverbandes DULV. Denn er ist der führende Kopf hinter einer Kampagne mit dem Titel „600!“, die ursprünglich im Jahr 2014 begann und in 2018 einen großen Durchbruch verzeichnen konnte.

Aber der Reihe nach. In 2016 rief mich Jo Konrad an und beklagte sich bitter: „Michael, die europäischen Verwalter sind verrückt geworden, sie haben eine Matrix für die neue EASA-Grundverordnung mit Gewichtsklassen für Ultraleichtflugzeuge entworfen, die niemand mehr verstehen kann. 300, 450, 330, 495, 472.5, 315, 560 und jetzt sogar 540 kg für elektrische Ultraleichtflugzeuge. Sie sind alle völlig willkürliche Schwellen und wir werden verrückt, wenn das passiert. Wir müssen es wieder einfach machen, wir wollen uns aus den europäischen Bestimmungen raushalten, und zwar mit Ultraleichten bis maximal 600 kg Maximalgewicht, die national reguliert werden können. Unsere Kampagne wird '600!' heißen.“

Jeder, der in diesem Geschäft tätig ist, weiß, wie schwierig es ist, die erforderlichen Personen in Politik und Verwaltung zu finden, die eine solche Entscheidung unterstützen könnten, und wie schwierig es ist, sie davon zu überzeugen, es letztlich auch zu tun. Was soll ich sagen: Am 12. Juni 2018 hat er mit seinen

Mitstreitern sein Ziel erreicht, die geänderte Grundverordnung wurde vom EU-Parlament in Brüssel angenommen. Jo Konrad wird seine '600!' bekommen.

Mit der 600!-Kampagne hat er ein großes Ziel erreicht, um das leichte Element der General Aviation in Europa und Deutschland wachsen zu lassen.

Wichtig ist es aber auch, dass in der 600 kg eine Art Schnittmenge zwischen ULs und konventionellen Flugzeugen entsteht, die beiden bislang separierten Luftfahrt-Welten einander näher bringt. Viele dieser 600 kg-Flugzeuge werden weitestgehend baugleich sowohl als 600 kg Light Sport Aircraft konventionell zertifiziert werden, als auch als 600 kg Ultraleichte. Es wäre deshalb nahe liegend und sehr sinnvoll, wenn die Flugstunden auf den 600 kg Ultraleichten auch als Stunden zum PPL-Scheinerhalt verwendet werden dürften. Die Anerkennung der UL-Flugstunden für den PPL liegt im Zuständigkeitsbereich der deutschen Behörden.

Wie geht es jetzt formell weiter?

Die Publikation findet man auf der EU-Parlaments-Seite, hier der Shortlink: <http://bit.ly/2MIYB3J>

Dort kann auch der allerdings noch „vorläufige“ Text heruntergeladen werden. Spannend sind für Uler die Texte auf den Seiten 72 (Opt-Out) und 388 (Annex I).

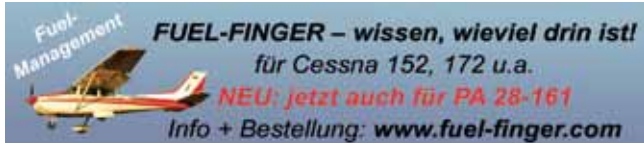
Dieser Verordnungstext muss jetzt noch redaktionell bearbeitet (konsolidiert) und in alle 24 (!) europäischen Sprachen übersetzt werden. Danach wird er im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und tritt dann nach dem zwanzigsten Tag in Kraft.

Danach wird Deutschland vom Opt-Out Gebrauch machen, das BMVI die EASA und die EU-Kommission darüber informieren und die notwendigen Veröffentlichungen in den NfL publizieren sowie eine Änderung der 2. DV LuftGerPV vornehmen.

Und wir werden als AOPA natürlich mit dem Bundesverkehrsministerium über die Anerkennung der Flugstunden für den PPL sprechen.

*Dr. Michael Erb*

Anzeige



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

# Kostenloser Zugang zu Angeboten der AOPA USA

Ab sofort erhalten Mitglieder der AOPA-Germany auf Wunsch folgende Angebote der US Kollegen:

- 24 Monate die digitale Version der monatlichen Zeitschrift Flight Training kostenfrei
- Zugang zu interaktiven Online-Kursen, Videos und Seminaren

- Exklusive Rabatte bei Hotels und Mietwagen in den USA
- Um das Angebot zu nutzen, loggen Sie sich bitte in den Mitgliederbereich auf [www.aopa.de](http://www.aopa.de) ein und rufen Sie den Menüpunkt „Free Flight Training Magazine“ auf. Hier registrieren Sie sich für das Angebot. Alles Weitere erhalten Sie per E-Mail.



Anzeige

## Mobile FliteDeck VFR

The only mobile app designed strictly for VFR pilots.

Version 2.4 now includes several new features.

- Baltics coverage
- Create, save and edit your own waypoints
- And more

Visit [jeppesen.com/flitedeck-vfr5](http://jeppesen.com/flitedeck-vfr5) for more information.

 **JEPPESSEN**  
A BOEING COMPANY



# Darstellung der Bewegungsdaten von privaten Luftfahrzeugen auf Internetportalen

## Gemäß der neuen EU-Datenschutzgrundverordnung nicht mehr erlaubt

Wir haben bereits in der letzten Ausgabe des AOPA-Letters berichtet, dass seit dem 25. Mai 2018 die neue europäische Datenschutzgrundverordnung „DSGVO“ (EU) 2016/679 in Kraft ist, und dass diese neuen Regelungen auch Auswirkungen auf die sehr beliebten sog. ADS-B Portale im Internet haben. Kritisch ist, dass man mit ihnen den Linienflugverkehr online verfolgen kann, aber quasi als Nebenprodukt auch sehr häufig die Daten privater betriebener Luftfahrzeuge.

Nach der Veröffentlichung haben uns neben viel Zustimmung auch eine Reihe von kritischen Stimmen erreicht, was uns dazu animiert hat unsere Position in diesem Artikel noch einmal etwas präziser darzulegen.

## Flugzeugdaten sind doch gar keine personenbezogenen und damit schützenswerten Daten!

Im Artikel 4 der DSGVO wird recht weitgreifend festgelegt, dass schützenswerte „personenbezogene Daten“ alle Informationen sind, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen. Im Straßenverkehr würde hierüber kaum eine Diskussion geführt werden müssen: Wenn ein PKW-Kennzeichen einer Person zugeordnet werden und das Auto anschließend online verfolgt werden kann, kann man von dieser Person Bewegungsdaten in „2D“ erstellen. Ist das okay? Nein, denn wir würden es mit Sicherheit nicht wollen, dass wir oder unsere Familienangehörigen über einen PKW online „gestalkt“ werden können. Bei unseren Flugzeugen ist es genau das Gleiche wie bei den PKW, nur in „3D“. Deshalb dürfen unsere Flugzeug-Bewegungsdaten nicht gespeichert und veröffentlicht werden.

## Was hat die AOPA denn gegen die Veröffentlichung der Airline-Daten?

Gegen die Veröffentlichung der Airline-Daten haben wir gar nichts einzuwenden. Denn 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. Also: Eine Airline, die nach ver-

öffentlichten Zeitplänen fliegt, kann keinen Schutz vor Veröffentlichung ihrer Flugdaten beanspruchen, genauso wie die Betreiber von Bus- oder Bahnlinien keinen Schutzstatus besitzen. Im Gegenteil, viele Airlines sehen diese Websites auch als Marketinginstrument. Etwas schwieriger sollte es werden, den Schutzstatus von kommerziellen Lufttaxis oder Firmenflugzeugen und ihrer Passagiere festzulegen, mit der Auslotung dieser Grauzonen wollen wir uns aber hier bewusst nicht befassen, das sollen andere klären.

## Warum reicht es der AOPA nicht aus, wenn man als Flugzeugbetreiber gegenüber den Website-Anbietern erklärt, dass man seine Flugzeugdaten nicht mehr sehen will?

Weil es einem Flugzeugbetreiber nicht zuzumuten ist, sich an jeden der vielen Anbieter zu wenden und um die Unterdrückung seiner Daten zu bitten. Das wäre die sog. Opt-Out-Lösung. Wir wollen stattdessen eine Opt-In-Lösung: Wer seine Daten veröffentlicht sehen will, der kann dazu seine Einwilligung erteilen. Was der schwedische Website-Betreiber [www.flyghtradar24.com](http://www.flyghtradar24.com) derzeit anbietet ist, dass auf Antrag eines Flugzeugbetreibers seine Daten nicht mehr angezeigt werden. Dafür veranschlagt man dort 30 Tage Bearbeitungszeit, ein schnellerer 24 Stunden Service wird mit 500 USD berechnet. Der berechnete Schutz unserer Daten darf nicht zum lukrativen Geschäftsmodell werden.

## Wollt Ihr als Verband langwierige Klagen führen?

Definitiv haben wir kein Interesse uns in einem zähen und langwierigen Rechtsstreit aufzureiben, dafür fehlen uns zum einen die Mittel und zum anderen wären wir selbst nicht klageberechtigt, sondern nur die Flugzeugbetreiber selbst. Wir wollen alle Betroffenen informieren und hoffen auf eine einvernehmliche Lösung. Ein für uns denkbarer Kompromiss ist es, dass die Internetportale



weiterhin die Bewegungsdaten von privaten Luftfahrzeugen anzeigen, aber nur in Verbindung mit einer anonymisierten Kennung, anstelle von DEABC etwa D----.

### Kann der Betrieb von Antennen für die Website-Anbieter ein Problem darstellen?

Ein besorgter Betreiber einer Antenne hat sich an uns gewandt, ob er denn ein juristisches Problem bekommen kann, falls die Websites für illegal erklärt werden, wegen Beihilfe? Das ist abschließend schwer zu beurteilen, aber wir haben gewisse Bedenken. 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 den Daten der Airlines, aber nicht mit privaten Flugzeugdaten.

Das ist auch schon für den Flugfunk ganz ähnlich im §89 „Abhörverbot, Geheimhaltungspflicht der Betreiber von Empfangsanlagen“ des deutschen Telekommunikationsgesetzes geregelt. Übrigens hat unser besorgter Betreiber seine Antenne auf dem Dach auch recht schnell offline gestellt und auch wieder abmontiert.

### Was kann ich als Betroffener tun?

Wenden Sie sich am besten an den Datenschutzbeauftragten Ihres Bundeslandes, schildern Sie Ihr Anliegen und bitten Sie um Unterstützung. Eine Kopie Ihres Schreibens an uns per Email wäre sehr hilfreich. Die Aufsichtsbehörden sind aufgrund des europäischen Charakters der Verordnung auch innerhalb Europas zur Amtshilfe verpflichtet, allerdings haben sie derzeit auch sehr viel zu tun.



Foto: © Fotolia.com - cirquedesprit

## Was ist neu im Part-ML?

Lässt man sich im Ruderboot mit der Strömung treiben und stellt nach geraumer Zeit fest, dass man auf dem falschen Fluss unterwegs ist, wird der Rückweg lange und beschwerlich.

So etwa könnte man die Situation beschreiben, die dazu geführt hat, dass die Einführung des Part-ML für die Allgemeine Luftfahrt nun hoffentlich bald erfolgen wird. Was die Wartung von nicht komplexen Flugzeugen bis 2.730 kg und Helikopter bis 1.200 kg mit nicht mehr als 4 Sitzen und andere ELA2-Flugzeuge angeht (auch Segelflugzeuge und Ballone), wird mit Part-ML nahezu die Situation wiederhergestellt, die vor der Einführung des Part-M geherrscht hat. Der Ausflug der Allgemeinen Luftfahrt in das Regelwerk der Großluftfahrt hat wegen des Aufwandes und der Kosten die Allgemeine Luftfahrt stark geschädigt. Ob dieser Schaden, der sich hauptsächlich in Form enorm gesteigerter Kosten und dem damit verbundenen Rückgang der Flugbewegungen ausgewirkt hat, mit den neuen Regeln wieder gut gemacht werden kann, muss sich erst noch herausstellen.

Fest steht, dass für nicht komplexe Flugzeuge, die nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, die Wartung deutlich ein-

facher wird. Um oft vorkommende Missverständnisse auszuräumen: „gewerblicher Luftverkehr“ ist ausschließlich Luftverkehr zur Beförderung von Personen, Fracht und Post. Alle Betriebe nach NCO (= Non Commercial Operation), also Flugschulen und die Vercharterung von Flugzeugen gehören im Sinne dieser Verordnung nicht zum gewerblichen Luftverkehr!

Mit dem Part-ML wird auch eine neue Genehmigung für Wartungsbetriebe eingeführt. Das Regelwerk dazu nennt sich Part-CAO (CAO = Combined Airworthiness Organisation). Der so genehmigte Wartungsbetrieb darf ARCs, sowie Permit-To-Flys ausstellen und kann das Instandhaltungsprogramm (AMP/IHP) erstellen und pflegen. Der Wartungsbetrieb nach Part-CAO benötigt kein SMS (= Safety Management System) mehr, was den Aufwand deutlich reduziert. Nach wie vor bleibt das Instandhaltungsprogramm die „Bibel“ für die Wartung von Flugzeugen, obwohl es nicht mehr von der Behörde genehmigt wird. Es gibt dafür dann drei Möglichkeiten:

1. Der Halter gibt eine Erklärung ab, dass alle vom Hersteller empfohlenen Maßnahmen durchgeführt und die TBOs eingehalten werden. In diesem Fall ist kein Instandhaltungsprogramm notwendig.

2. Der Halter erstellt oder lässt ein Instandhaltungsprogramm erstellen, was nicht weniger als die MIP (= Minimum Inspection Program), sowie alle verpflichtenden Maßnahmen zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit enthält (der genaue Wortlaut siehe unten<sup>1</sup>). In diesem Fall muss erklärt werden, dass der Halter die volle Verantwortung für alle Abweichungen von den Empfehlungen des Herstellers übernimmt. Hier kann auch definiert werden, welche Maßnahmen der Pilot-Owner durchführen darf. Diese Arbeiten sind allerdings deutlich eingeschränkt, was im Part-ML aber klar definiert wird.
3. Eine CAMO oder CAO erstellt das IHP und übernimmt damit auch die Verantwortung für die Einhaltung und die Pflege des Programms.

Was gerade für Vereine sehr willkommen sein wird, ist die Tatsache, dass auch ein freier Prüfer ein ARC ausstellen darf. Wenn alle notwendigen Arbeiten im Rahmen der „Pilot-Owner Maintenance“ durchgeführt werden können und die einmal jährliche 100-Stundenkontrolle von einem Wartungsbetrieb durchgeführt wurde, kommt einmal im Jahr der Prüfer für das ARC und alles ist erledigt. In diesem Fall muss natürlich darauf geachtet werden, wie die „Pilot-Owner-Maintenance“ durchgeführt werden muss und was überhaupt gemacht werden darf. Dazu gibt es einen extra Anhang (Appendix II<sup>2</sup>) im Part-ML.

Für den Fall, dass man ein eingeschränktes IHP erstellt, sollte man sich darüber im Klaren sein, dass man möglicherweise der Versicherung erklären muss, wie man sicherstellt, dass trotz der Nichtbeachtung mancher Empfehlungen des Herstellers nichts passieren kann. Die volle Verantwortung für alle Abweichungen von den Empfehlungen des Herstellers zu übernehmen, heißt eben auch, im Schadensfall zu Ersatzleistungen herangezogen werden zu können. Gibt es beispielsweise einen Motorschaden nach dem Ablauf der vom Hersteller angegebenen TBO und entsteht dadurch ein Schaden, möchte sicher jeder Halter noch ruhig schlafen können und nicht fürchten, dass die Versicherung ihn in Regress nimmt. Die Versicherung orientiert sein Zahlungsverhalten nach den einschlägigen Versicherungsbestimmungen, sowie nach geltendem Recht. Ist es z.B. erlaubt, die TBO zu überschreiten, wird die Versicherung im Schadensfall zahlen, sie könnte allerdings auf die Idee kommen, den Halter zu fragen, welche Maßnahmen er unternommen hat, um sicherzustellen, dass ein überzogener Motor noch sicher zu betreiben ist.

Es muss sich noch zeigen, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das Risiko für Rückforderungen von Versicherungen zu minimieren oder auszuschließen. Am Ende könnte es sein, dass hier den Werften die undankbare Aufgabe zukommt, zu bescheinigen, dass ein Motor trotz des Überschreitens der TBO noch sicher zu betreiben ist. Ein Halter ohne Prüfberechtigung dürfte es schwer haben, diesen Nachweis selbst zu führen.

<sup>1</sup> Das AMP muss alle vorgeschriebenen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, wie z. B. sich wiederholende ADs, den Abschnitt über die Begrenzung der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und spezifische Instandhaltungsanforderungen, die im Musterzulassungsdatenblatt (TCDS) enthalten sind;

<sup>2</sup> Nicht offizielle Übersetzung:

Begrenzte Wartung durch den Piloten/Eigentümer

Zusätzlich zu den in diesem Teil-ML festgelegten Anforderungen müssen die folgenden Grundprinzipien eingehalten werden, bevor der Pilot/Eigentümer eine Wartungsmaßnahme durchführt:

a) Zuständigkeit und Verantwortung

(1) Der Pilot/Eigentümer ist stets für die von ihm durchgeführte Wartung verantwortlich.

(2) Vor der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten durch den Piloten/Eigentümer muss sich der Pilot/Eigentümer davon überzeugen, dass er in der Lage ist, die Aufgabe auszuführen. Es liegt in der Verantwortung der Piloten-Besitzer, sich mit den Standard-Wartungspraktiken für ihre Flugzeuge und dem AMP vertraut zu machen. Ist der Pilot-Eigentümer für die durchzuführende Wartungsaufgabe nicht zuständig, kann die Wartung vom Pilot-Eigentümer nicht freigegeben werden.

(b) Aufgaben

Der Pilot/Eigentümer kann einfache Sichtprüfungen oder Operationen durchführen, um die Zelle, Triebwerke, Systeme und Komponenten auf allgemeinen Zustand, offensichtliche Schäden und normalen Betrieb zu überprüfen.

Wartungsarbeiten dürfen vom Piloten/Eigentümer nicht freigegeben werden, wenn die Wartungsarbeiten durchgeführt werden:

(1) eine kritische Instandhaltungsaufgabe ist; und/oder

(2) den Ausbau von Hauptkomponenten oder einer größeren Baugruppe erfordert; und/oder

(3) in Übereinstimmung mit einer AD oder einem Lufttüchtigkeitsbegrenzungsprotokoll (ALI) durchgeführt wird, es sei denn, dies ist in der AD oder der ALI ausdrücklich erlaubt; und/oder

(4) den Einsatz von Spezialwerkzeugen und/oder kalibrierten Werkzeugen (außer Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeug) erfordert; und/oder

(5) den Einsatz von Prüfgeräten oder Sonderprüfungen (z. B. zerstörungsfreie Prüfung (ZfP), Systemprüfungen oder Funktionsprüfungen für Avionikgeräte) erfordert; und/oder

(6) sich aus ungeplanten Sonderkontrollen (z. B. Schwerlastkontrolle) zusammensetzt und/oder

(7) Systeme betrifft, die für den Betrieb der Instrumentenflugregeln (IFR) wesentlich sind, und/oder

(8) eine komplexe Instandhaltungsaufgabe gemäß Anlage III zu diesem Teil oder eine Instandhaltungsaufgabe für Bauteile gemäß M.L.A.502(a) oder (b) ist; und/oder

(9) ist Teil der 100-stündigen jährlichen Prüfung (für die Fälle, in denen diese Prüfung mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit durch Instandhaltungsbetriebe oder unabhängiges freigabeberechtigtes Personal kombiniert wird).

Die oben genannten Kriterien (1) bis (9) können nicht durch weniger restriktive Anweisungen gemäß M.L.A.302 AMP außer Kraft gesetzt werden.

Jede im Flughandbuch des Luftfahrzeugs (oder anderen Betriebshandbüchern) beschriebene Aufgabe, wie z. B. die Vorbereitung des Luftfahrzeugs auf den Flug (Zusammenbau der Flugzeugflügel oder Durchführung eines Preflights). Inspektion oder die Montage eines Korbes, Brenners, Brennstoffflaschen und einer Hüllkurvenkombination für einen Ballon usw.) wird nicht als Wartungsaufgabe betrachtet und erfordert daher kein CRS (Certificate of Release to Service). Dennoch ist die Person, die diese Teile zusammenbaut, dafür verantwortlich, dass sie einbaufähig und in betriebsfähigem Zustand sind.

c) Durchführung und Aufzeichnungen der Wartungsarbeiten des Piloten/Eigentümers

Die Wartungsdaten gemäß M.L.A.401 müssen während der Durchführung der Wartung durch den Piloten/Eigentümer stets verfügbar sein und müssen eingehalten werden. Einzelheiten der Daten, auf die bei der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer Bezug genommen wird, müssen in das CRS gemäß M.L.A.803(d) aufgenommen werden.

Der Pilot/Eigentümer muss die beauftragte CAMO oder CAO (falls ein solcher Vertrag besteht) spätestens 30 Tage nach Abschluss der Wartungsarbeiten des Piloten/Eigentümers gemäß M.L.A.305(a) informieren.

# LBA beschränkt die Privilegien von Prüfern für Klassenberechtigungen (CRE)

Mit einem Informationsschreiben informiert das Referat L1 des Luftfahrt Bundesamts am 27. Juni 2018 alle Prüfer für Klassenberechtigungen (CRE) darüber, dass sie Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung und Erneuerungen von Instrumentenflugberechtigungen nur noch abnehmen dürfen, sofern sie die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchst. a) erfüllen. Dies bedeutet im Klartext, dass der CRE auch Inhaber einer IRI oder FI/IR ist und über mindestens 2000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen – davon 450 Flugstunden unter Instrumentenflugregeln und mindestens 250 Stunden als IR-Lehrberechtigter – verfügen muss. Viele der CREs haben jedoch keine IFR-Lehrberechtigung, was sich aber für Fluglehrer noch mit recht geringem Aufwand nachholen ließe. Viel drastischer wirkt sich die geforderte Erfahrung von 250 Stunden als IR-Lehrberechtigter aus, die sich in kurzer Zeit nicht nachholen lassen.

Wir sind jedoch bislang davon ausgegangen, dass die Europäische Union es den nationalen Behörden wie dem LBA erlaubt die sog. „Grandfatherrights“ ohne eine zeitliche Befristung zu gewähren. Und das ist auch weiter unsere feste Überzeugung. Die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE a) gelten zwingend für alle neuen CRE-Anwärter, aber eben nicht für die Prüfer, die ihre Privilegien noch in den alten Rechts-

## Ende der Audioaufzeichnungen bei Sprachprüfungen verkündet, aber wann ist es so weit?

Im Juni 2017 wurde verkündet, dass gemäß §17 der 3. DVO zur Verordnung über Luftfahrtpersonal von sämtlichen Sprachprüfungen Audioaufzeichnungen angefertigt werden müssen. Da war die Aufregung naturgemäß sehr groß.

Im April dieses Jahres haben wir dann verkünden können, dass nach Gesprächen zwischen dem LBA-Präsidenten

systemen erworben haben. Nach unserem Kenntnisstand gibt es auch keine qualitativen Beanstandungen an der Arbeit der Prüfer, die diesen Kurswechsel notwendig machen würden. Das LBA befürchtet aber offenbar im Falle einer dauerhaften Ausnahme gegen EU-Recht zu verstoßen und will dem vorbeugen.

Zum einen werden wir die betroffenen CREs unterstützen, zum anderen befürchten wir im Falle des Fortbestehens der neuen Anordnung aber auch für die Prüflinge Engpässe bei der Verfügbarkeit von qualifizierten CREs mit der notwendigen Erfahrung auf den jeweiligen Flugzeugklassen.

Wir sind mit dem LBA, dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) und der EASA in Verbindung um hier im Sinne der betroffenen CREs für Klarheit zu sorgen.

Anzeige

**READY FOR Theorie Prüfung**

Flugschüler aufgepasst: PPL Fragenkatalog geht online!

[eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://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](http://www.aviationexam.com/de/downloads)

**ONLINE. IMMER AKTUELL. KOMPLETT. DER STANDARD.**

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

**PPL FRAGENKATALOG**

DEUTSCHER AERO CLUB

+49 6103 20596 0  
[www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog)  
[facebook.com/eisenschmidt.aero](https://facebook.com/eisenschmidt.aero)  
[customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)

Jörg Mendel und dem AOPA-Präsidenten Prof. Giumulla das LBA die Absicht erklärt hat, die Audio-Aufzeichnungspflicht komplett zu überarbeiten. Im Kern ist vorgesehen, nur noch die Sprach-Erstprüfungen der Piloten auf Audioträger aufzuzeichnen, und es bei den Verlängerungsprüfungen den Piloten zu überlassen, ob sie zur Wahrung ihrer Rechte gegenüber den Prüfern auf einer Audioaufzeichnung der Prüfungen bestehen oder nicht. Wir erachten

diese Lösung als einen sehr sinnvollen und pragmatischen Kompromiss. Die Umsetzung lässt aber noch auf sich warten, offenbar gibt es offene Fragen, die in der geforderten Abstimmung zwischen dem Bundesjustizministerium und dem Bundesverkehrsministerium geklärt werden müssen. Auf die Frage, wann es denn so weit ist, haben uns die Behördenvertreter mitgeteilt: „Hoffentlich sehr bald“.

## Europäische Kommission bremst neue Vorschriften aus – Luftfahrtverbände protestieren gemeinsam

Die IAOPA Europe ist durch Dr. Michael Erb im Stakeholder Advisory Body (SAB) der EASA vertreten. Der Vorsitzende des SAB schreibt im Juli 2018 im Namen aller dort vertretenen Verbände von Luftfahrtpersonal, Hersteller, kommerzieller und Allgemeiner Luftfahrt, Instandhaltungs-Organisationen, Flughäfen, Ausbildungsorganisationen und Flugsportverbände an die Europäische Kommission, um auf Bedenken angesichts von Verzögerungen bei der Annahme neuer oder geänderter Durchführungsvorschriften aufmerksam zu machen.

Die EASA veröffentlicht durchschnittlich 12 „Stellungnahmen/Opinions“ pro Jahr. Diese sind erforderlich, um sich abzeichnende Sicherheitsbedenken zu beseitigen oder um mit der Innovation in der Industrie sowie mit den notwendigen Anpassungen etwa an ICAO-Vorgaben Schritt zu halten. Die Vorschläge stützen sich auf die langjährige Ausarbeitung und Konsultation mit Verbänden und nationalen Behörden.

In den letzten Jahren war jedoch festzustellen, dass die Ausarbeitung und Annahme dieser Stellungnahmen/Opinions durch die Europäische Kommission nicht mit den Fortschritten bei der EASA Schritt gehalten hat, was zu einem immer größeren Rückstand geführt hat, der heute bei 30 Stellungnahmen liegt. Es wird geschätzt, dass sich dieser Rückstand bis 2021 ohne Gegenmaßnahmen auf etwa 60 Stellungnahmen verdoppeln wird. Z.B. wurde der überarbeitete Part M für die General Aviation im April 2016 vor inzwischen 850 Tagen an die EU-Kommission übergeben, die neuen Vorgaben des Part 66 für vereinfachte Wartungslizenzen bereits im Juni 2016 vor 1.150 Tagen.

Das SAB fordert daher im Namen seiner Verbände die Europäische Kommission auf, die Faktoren zu ermitteln, die den erhöhten Rückstand ausgelöst haben, und entsprechende Abhilfemaßnahmen in Gang zu setzen.

Die IAOPA Europa hat sich bereits in den Monaten zuvor an die EU-Kommission gewandt, jedoch keine befriedigenden Antworten erhalten. Wir hoffen durch die gemeinsame Aktion die EU-Kommission zu einem schnellstmöglichen Umdenken zu bewegen, denn die Verzögerungen wie bei den Vereinfachungen des Part M Light kosten unnötig Geld, sind nicht zuträglich für die Sicherheit in der Luftfahrt und verstärken eurokritische Stimmen.

Anzeige



**SIXT**  
rent a car

**Sommer,  
Sonne, Sixt.**

(Die passenden Sonderangebote finden Sie online  
im Mitgliederbereich von AOPA Germany)

sixt.de **feel the motion.**



Foto: © AOPA-Germany

## METEOROLOGISCHE FLUGVORBEREITUNG

Nr. 38, August 2018

**Die meteorologische Flugvorbereitung, also das Studieren und Interpretieren aller relevanten Wetterberichte und -vorhersagen vor einem Flug, erfordert nicht nur wesentliche Kenntnisse der Wetterkunde, sondern auch eine systematische Herangehensweise an das Wetter-Briefing.**

**Der Deutsche Wetterdienst (DWD) gibt hierzu auf seiner Homepage [www.dwd.de/Luffahrt](http://www.dwd.de/Luffahrt) sowie auf der kostenlosen App RunwayMAP wertvolle Praxistipps zum Thema Flugwetter und Flugvorbereitung. Und jede Woche erscheinen neue Tipps.**

**Mit Genehmigung des DWD erscheint in diesem AOPA Safety Letter ein Auszug aus diesen Praxistipps, der sich vor allem mit der Wetterflugvorbereitung anhand der Briefingplattform des Deutschen Wetterdienstes [pc\\_met](http://pc_met) Internet Service befasst.**

### PFLICHTEN EINES PILOTEN

Die Pflichten eines Piloten bezüglich der meteorologischen Flugvorbereitung sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA) der Europäischen Kommission geregelt. Stichwort SERA.2010, früher war das in Deutschland der §3a LuftVO.

#### SERA.2010 Verantwortlichkeiten

a) Verantwortlichkeit des verantwortlichen Piloten

Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Verordnung verantwortlich, wobei er von diesen Regeln abweichen darf, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen.

b) Flugvorbereitung

Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zur-

kenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.

Interpretationshinweise: Hier werden keine Festlegungen getroffen, von welchem Provider die Daten abgerufen werden müssen, es gibt auch keine Festlegungen über die Art der Daten. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die „verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen“ verwendet werden müssen.

**Merke: Zu jedem Überlandflug gehört eine ausführliche meteorologische Flugvorbereitung!**

## WELCHER PROVIDER IST SERA.2010 KONFORM?

Eine Antwort auf diese Frage ist nicht ganz trivial. Auf jeden Fall auf der sicheren Seite sind Sie, wenn Sie die Plattform eines nationalen Wetterdienstes verwenden. Diese sind i. d. R. von der nationalen Gesetzgebung zur Wahrnehmung dieser Aufgaben verpflichtet. Dabei ist zu beachten, dass Sie als PIC (Pilot in Command) eine Nachweispflicht haben. Das bedeutet in der Praxis, dass die Flugdokumentation gespeichert oder ausgedruckt werden müsste.

Viele Provider von kostenpflichtigen Wetterportalen, die einen Login erfordern, loggen jedoch Ihre Aktivitäten auf deren Servern, wie z. B. das Portal [www.flugwetter.de](http://www.flugwetter.de) des Deutschen Wetterdienstes. In diesem Fall kann beispielsweise die Anfrage von einer anderen Behörde beantwortet werden, wenn es darum geht, welche Daten über Ihren Account abgerufen worden sind.

Bitte prüfen Sie notfalls auch das Impressum des Anbieters, ob die Informa-

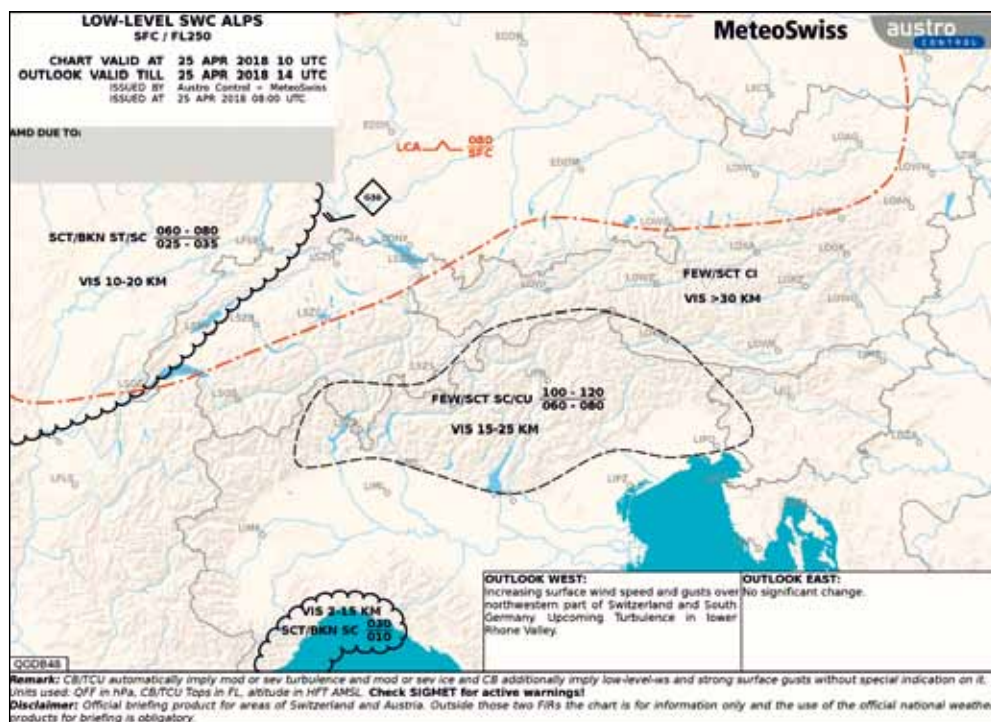
tionen des Anbieters den Anforderungen von SERA.2010 standhalten.

## WELCHE DATEN SIND WICHTIG?

Diese Frage kann man nicht pauschal beantworten.

Minimum für einen Überlandflug nach Sichtflugregeln sind der GAFOR sowie die dazu gehörende Flugwetterübersicht. Also z. B. für einen Flug innerhalb der Schweiz die GAFOR-Karte und die Flugwetterprognose für die Schweiz. Im Alpenraum grundsätzlich zu empfehlen ist auch die LOW-LEVEL SWC ALPS, die das Flugwetter im ganzen Alpenraum bis FL 250 abdeckt.

Immer wenn es im GAFOR eine DELTA-Einstufung oder schlechter entlang Ihrer Flugstrecke gibt, sollten allerdings weitere Daten hinzugenommen werden. Wenn Nebel eine Rolle spielt, dann sind das vorzugsweise Satellitenbilder und aktuelle METARs entlang der Route. Besser als METARs sind Karten mit der Sichtweite, weil man hier eine bessere räumliche Vorstellung von den Sichten erlangt. Falls Schauer und Gewitter das Problem sind, dann sollten RADAR-Daten und Vorhersagekarten bezüglich Schauer und Niederschlag hinzugezogen werden.



LOW-LEVEL SWC ALPS

# SYSTEMATIK WETTERBRIEFING

Jeder Pilot kennt den Pre-flight Check, sicher sogar weitgehend auswendig. Checklisten sind also in der Fliegerei üblich und oft vorgeschrieben, weil sie zur Vermeidung von Fehlern während der Flugvorbereitung und Durchführung dienen.

Was liegt also näher, als auch für die meteorologische Flugvorbereitung ein solches Konzept zu verwenden? Dies wird im Folgenden beschrieben.

Aus der Sicht eines Piloten kann man drei unterschiedliche Phasen der Flugvorbereitung unterscheiden:

1. Die Mittelefristplanung (ggf. täglich; Frage: wann kommt das „Fenster?“)
2. Die Grobplanung (ggf. abends am Tag vor dem Start)
3. Feinplanung (ein bis max. zwei Stunden vor dem Start).  
Nur dieser Teil ist gem. SERA-2010 verpflichtend.

Jede dieser Vorbereitungsphasen erfordert unterschiedliche meteorologische Daten. Während bei Phase 1 nur Vorhersagedaten eine Rolle spielen, werden für die Phase 3 auch viele aktuelle (= gemessene) Flugwetterdaten benötigt, um sich zunächst einen Überblick über die aktuelle Wetterlage zu verschaffen. Bis auf den GAFOR und die Flugwetterübersichten handelt es sich bei den Vorhersagen meist um reine Modelldaten, während zu den beobachteten aktuellen Daten meist METARs, Satelliten-, Radar- und Blitzbilder gehören.

Zur besseren Unterscheidung zwischen beobachteten/gemessenen Daten gegenüber Vorhersagedaten dient die nachfolgende Abbildung. Sie zeigt die pc\_met Sitemap. Aktuelle Daten sind grün, Vorhersagedaten blau hinterlegt.

Produkte in der pc\_met Sitemap: grün = aktuell, blau = Vorhersage

## CHECKLISTEN

Für jede Phase der Flugvorbereitung gibt es Checklisten. Die wichtigste ist die Checkliste für die Feinplanung. Da für VFR-Flüge damit eine Kurzfristvorhersage für wenige Stunden in Verbindung steht, nennt man das Verfahren auch Nowcasting, ein Kunstwort für Now und Forecast.

- In der linken Spalte findet man diejenigen Wetterparameter, die der Pilot für einen VFR-Streckenflug während der Phase 3 (Feinplanung) benötigt.
- In der 2. Spalte findet man diejenigen Informationen im pc\_met Internet, die Auskunft über den Wetterparameter geben. Es handelt sich um Vorschläge – jeder Pilot hat sicher seine eigenen Prioritäten.
- In der 3. Spalte kann sich der Pilot kurze Notizen machen.
- In der 4. Spalte sollte der Pilot die Wetterinformation bewerten und eine Aussage treffen, ob der Flug sicher durchgeführt werden kann.

Wichtig: jeder Pilot sollte in diesem Kontext seine persönlichen NoGo's festlegen, die nicht überschritten werden dürfen. Beispiel: Wolkenuntergrenzen entlang der Strecke verbreitet unterhalb von 1000 ft = Rote Ampel

Wenn als Resultat keine Rote Ampel in Erscheinung tritt, dann kann der Flug durchgeführt werden.

## FAVORITEN

Es macht Sinn, die Produkte, die zu den Checklisten gehören, in Favoriten zu organisieren. Dann hat man zu jeder Phase der Flugplanung einen speziellen Favoriten. Ein Klick auf diesen Favoriten öffnet alle Produkte in unterschiedlichen Tabs im Browser. Der Pilot geht dann entweder Top-Down oder Left-Right vor, interpretiert die Daten und denkt an die Ampel in der Checkliste. Sind alle Produkte durch und keine imaginäre Ampel steht auf ROT, dann heißt es: ab ins Cockpit!

Vordefinierte Favoriten zu allen Phasen der Flugplanung gibt es für die Kundengruppen IFR, VFR, Segel-

### Checkliste VFR Feinplanung

Datum:

Wetter-Element	Produkt	Ergebnis	+ o -
Wetterlage (Schlagwort)	Analyse Boden, 500 hPa GAFOR Flugwetterübersicht		
Startwetter	METAR + Trend Radar-Bild (Loop)		
Landewetter	METAR + Trend TAF Radar-Bild (Loop)		
Wetter Routing	Aktuelles Flugwetter: WetterRADAR GAFOR / GAFOR-Gebietewarnungen SkyView Vorhersage Boden 12 UTC Flugstrecke (METAR + TAF) Radar Europa oder Ausschnitt Blitzkarte Europa Meteogramme TAFs en route		
Sicht Routing	Aktuelles Flugwetter: Sicht GAFOR RGB-Satellitenbild Flugstrecke (METAR + TAF) Flugwetterübersicht / GAMET TAFs en route		
Wolken Routing	Aktuelles Flugwetter: Ceiling/SAT GAFOR Cross Section Vertikalprofile Meteogramme GAMET / PIREP		
Höhenwind	COSMO-DE Windvorhersagen SkyView GAFOR		
Turbulenz	GAFOR-Gebiete-Warnungen AIRMET/SIGMET/GAMET/PIREP LL-SWC		
Gewitter	Blitzkarte Europa GAFOR-Gebiete-Warnungen SkyView AIRMET/SIGMET/GAMET LL-SWC		
Tops	Vertikalprofile Cross Section PIREPs		
Freezing Level	LL-SWC Cross Section Vertikalprofile		

Checkliste VFR Feinplanung

## Arbeiten mit Favoriten : Vorteile

- Ersetzen die Checklisten
- Für jede Phase der Flugplanung ein Projekt
- Standortbezogen
- Systematische Vorgehensweise (Top→Down bzw Left→Right)
- Benutzerfreundliche Bedienung: Ein Klick → Alles da!
- Benutzerbezogene Anpassung und Erweiterung möglich



Vorteile beim Arbeiten mit Favoriten

flug und Ballonfahrt. Weitere Information zu den Favoriten, Hinweise zur manuellen Feinplanung sowie Download der Favoriten finden Sie beim DWD unter dem Link „Selfbriefing – aber RICHTIG!“

Dort können Sie auch die Checklisten in Papierform downloaden.

## DIE 6 GRÖSSTEN MISSVERSTÄNDNISSE UND IRRTÜMER BEI DER INTERPRETATION DES GAFOR

Um nach Sichtflugregeln fliegen zu können, müssen in allen durchflogenen Lufträumen die meteorologischen Mindestbedingungen gegeben sein. Doch bei der Interpretation des GAFOR kann es zu Fehleinschätzungen kommen. Wir zeigen Ihnen die häufigsten Fehler und wie Sie diese erfolgreich vermeiden.

Es gibt gebietsbezogene (Deutschland, Frankreich) und streckenbezogene (Schweiz, Österreich) GAFOR-Vorhersagen. Es handelt sich um eine Vorhersage, in der Aussagen über die erwarteten Sichtflugbedingungen (horizontale Sichtweite am Boden und tiefste Wolkenuntergrenze mit einem Bedeckungsgrad von mehr als 4 Achteln (BKN oder OVC) getroffen werden.

Die Gültigkeit des GAFOR beträgt 6 Stunden, aufgeteilt in 3 Intervalle à 2 Stunden. Er wird tagsüber alle 3 Stunden aktualisiert und bei Bedarf auch korrigiert, wenn die aktuelle Wetterentwicklung nicht der Vorhersage entspricht.

### 1. Wenn der GAFOR MIKE oder X-RAY eingestuft ist, darf ich nicht fliegen!

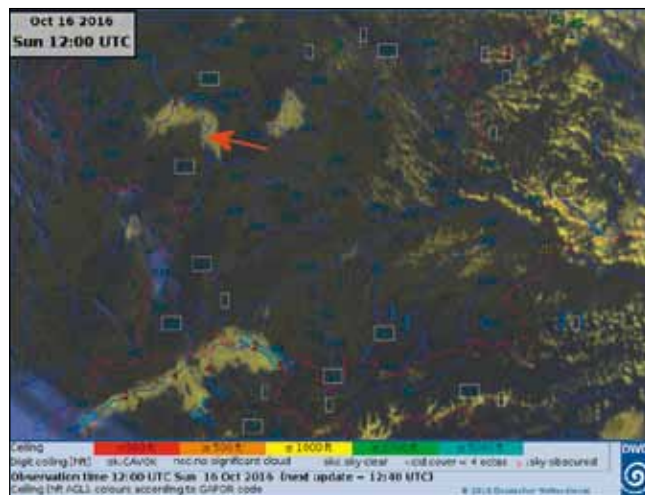
Diese Sichtweise ist ein Trugschluss. Im Luftfahrthandbuch AIP VFR werden die Piloten darauf hingewiesen, dass die vorhergesagten Stufen der Sichtflugmöglichkeiten im größten Teil der jeweiligen Gebiete vorherrschend sein sollen, kleinräumige oder kurzzeitige Abweichungen jedoch möglich sind.

Im Extremfall wäre es also denkbar, dass 51 Prozent eines GAFOR-Gebietes von Bodennebel betroffen sind, und die restlichen 49 Prozent „Blue Skies“ vermelden. Die richtige Einstufung wäre in diesem Fall X-RAY. Ein Pilot im nebelfreien Gebiet würde vermutlich die Qualität des GAFORs in Frage stellen, obgleich die Vorhersage richtig ist.

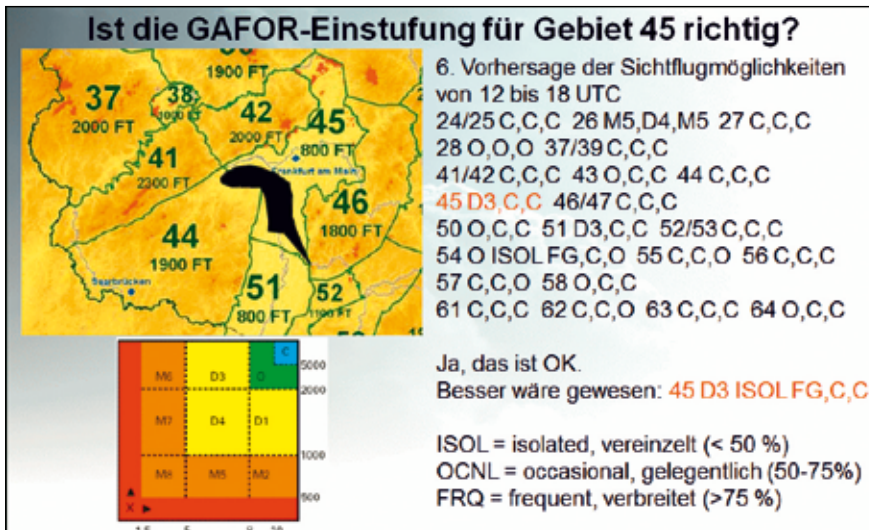
Selbstverständlich darf ein Pilot in den nebelfreien Gebieten starten und auch auf Streckenflug gehen, sofern er sich aus den Nebelgebieten fernhält. Auch ein überqueren der Nebelfelder OnTop ist zulässig, wenn man sich an die Sichtflugregeln hält. Dazu sollte sich der Pilot selbstverständlich weitere Wetterinformationen einholen, um die Situation besser abschätzen zu können.

Das nachfolgende Beispiel zeigt die umgekehrte Situation:

Der größte Teil des GAFOR-Gebietes 45 (Rhein-Main-Gebiet und Wetterau) ist nebelfrei, es hält sich allerdings noch ein Nebelgebiet in der Oberrheinischen Tiefebene. Dieses Nebelgebiet ist in der unteren Abbildung schematisch eingezeichnet.



Satellitenbild mit Ceiling



- Es herrscht ein sehr kräftiger Wind mit Turbulenz in den unteren Luftschichten.
- Es gibt noch Bereiche in einzelnen Gebieten, die schlechter sind als eingestuft. Siehe hierzu das Nebelbeispiel in Punkt 1. Auch in Staulagen von Höhenzügen können die Bedingungen oft schlechter sein als eingestuft.

Typ: sehen Sie sich auch die Details zu den Vorhersagen an. Ergänzend zu der GAFOR – Sicht/Ceiling

**2. Wenn der GAFOR OSCAR oder CHARLIE eingestuft ist, ist Fliegen immer problemlos möglich!**

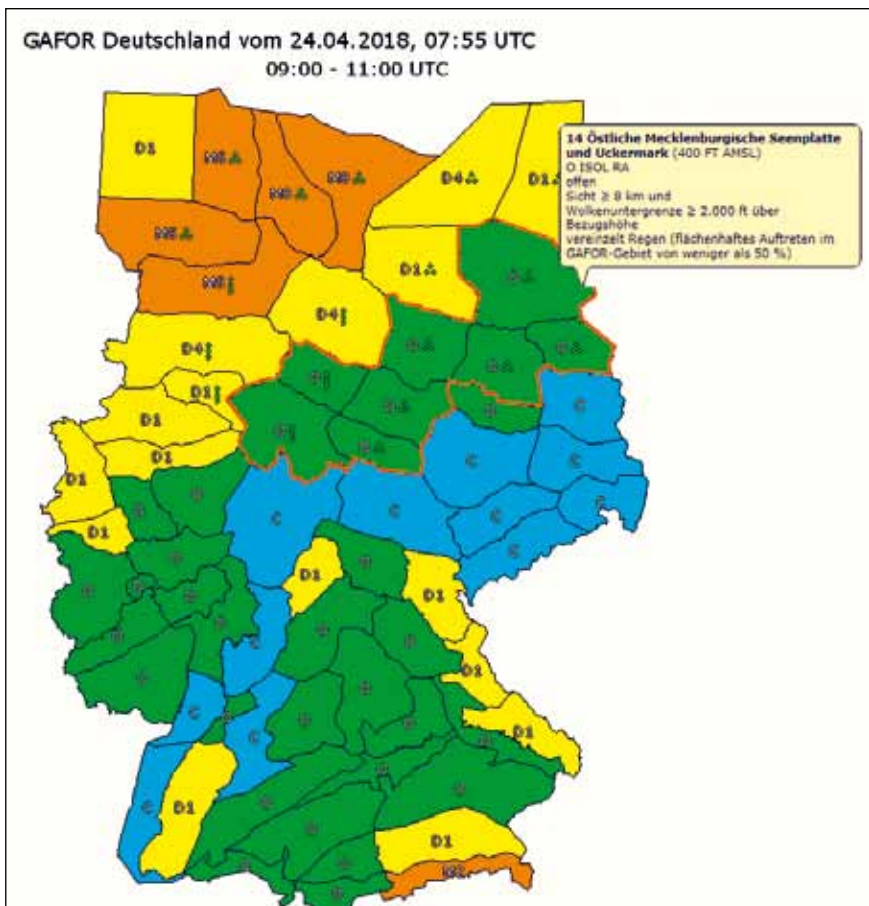
Leider ist auch diese Einschätzung nicht ganz richtig. Selbst wenn alle Gebiete/Strecken entlang der Flugstrecke mit CHARLIE eingestuft sind, so kann es folgende Probleme geben:

- Es treten vereinzelt Gewitter auf, die man umfliegen muss.

*GAFOR-Einstufung*

Einstufung in einem erweiterten nationalen Schlüssel wird als Zusatzinformation für die gleichen Zeiträume eine Angabe einer Wettererscheinung für jedes einzelne GAFOR Gebiet vorhergesagt.

Im nachfolgenden Bild kann man erkennen, dass die rot umrandeten Gebiete zwar alle OSKAR eingestuft sind, jedoch mit einem flächenmäßigen Anteil von unter 50 Prozent Regen vorhergesagt. In diesen Bereichen kann es also niederschlagsbedingt zu Abweichungen nach unten kommen.

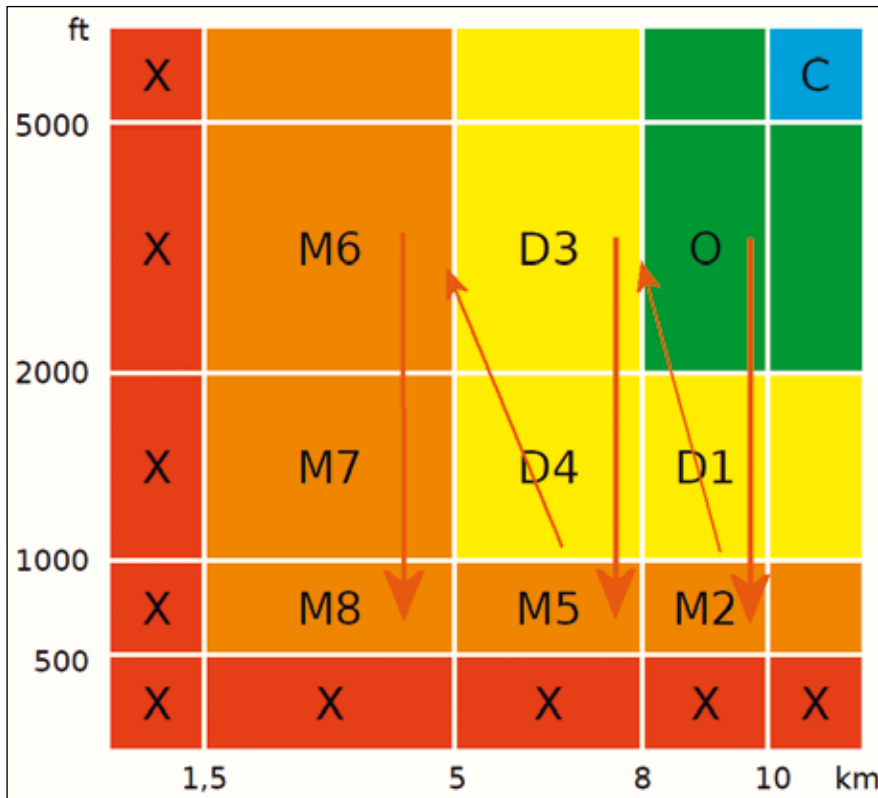


**3. Die Einstufung des GAFOR ersetzt eine vollständige Wetterberatung.**

Leider wieder daneben! Der GAFOR ist eine Gebiets- bzw. Streckenwettervorhersage, in der Aussagen über die erwarteten Sichtflugbedingungen (horizontale Sichtweite am Boden und tiefste Wolkenuntergrenze mit einem Bedeckungsgrad von mehr als 4 Achtel – BKN oder OVC) getroffen werden.

Wolken mit einem Bedeckungsgrad mit weniger als 5 Achtel (SCT oder FEW) werden nicht vorhergesagt. Auch alle anderen Informationen (Wetterlage und Entwicklung, Bodenwind, Höhenwind- und Temperatur, etc.) sind nicht Bestandteil des GAFORs. Erst in Verbindung mit weiteren Daten (Flugwetter-

*GAFOR-Einstufung für Intervall 09:00 bis 11:00*



GAFOR-Legende

übersicht, Low-Level SWC's) wird der GAFOR zu einem kompletten Paket, welches die SERA.2010 Vorgaben erfüllt.

**4. Ich kann mir die Differenzierung von MIKE und DELTA nicht merken, weil ich kein System dahinter erkenne!**

Damit sind Sie nicht alleine. Es gibt aber eine Eselsbrücke, die man sich merken kann. Dazu muss man

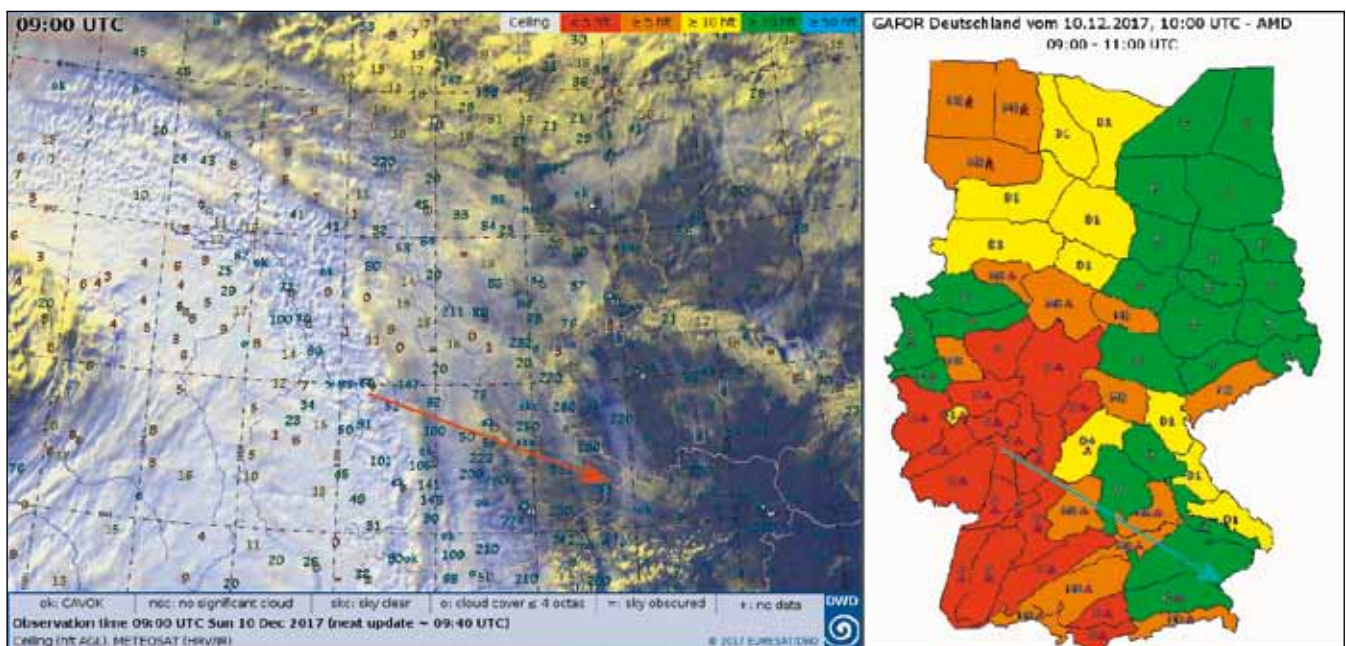
OSKAR als eine Null sehen. Wenn Sie in der vorgeschlagenen Reihenfolge anfangen zu zählen, dann sollte es leichter fallen, sich das Bild mit der Zählweise einzuprägen. Beginnen Sie rechts oben und fahren im Zick-Zack-Kurs wie angedeutet fort.

**5. Der GAFOR und die Flugwetterübersicht reichen für einen Streckenflug vollständig aus!**

Das ist im Prinzip richtig. Es sollte allerdings berücksichtigt werden, dass bei der Einstufung D auch „difficult“ = „schwierig“ gemeint ist. Es wird daher empfohlen, bei Bedingungen schlechter als OSCAR stets zusätzliche Flugwetterdaten anzusehen. Die Karten „Aktuelles Flugwetter“ im pc\_met Internet Service des Deutschen Wetterdienstes und ggf. Satellitenbilder

können eine Entscheidung, ob und wie ich fliege, meist erleichtern.

Das folgende Beispiel zeigt nochmals eine Wetterlage, bei der eine winterliche Warmfront von Westen die Sichtflugbedingungen im Vormittagsverlauf des 10. Dez. 2017 erheblich verschlechtert. Aus dem linken Teil des Bildes kann man entnehmen, dass die Ceiling nach Südosten hin noch verbreitet über 5000 ft liegt.



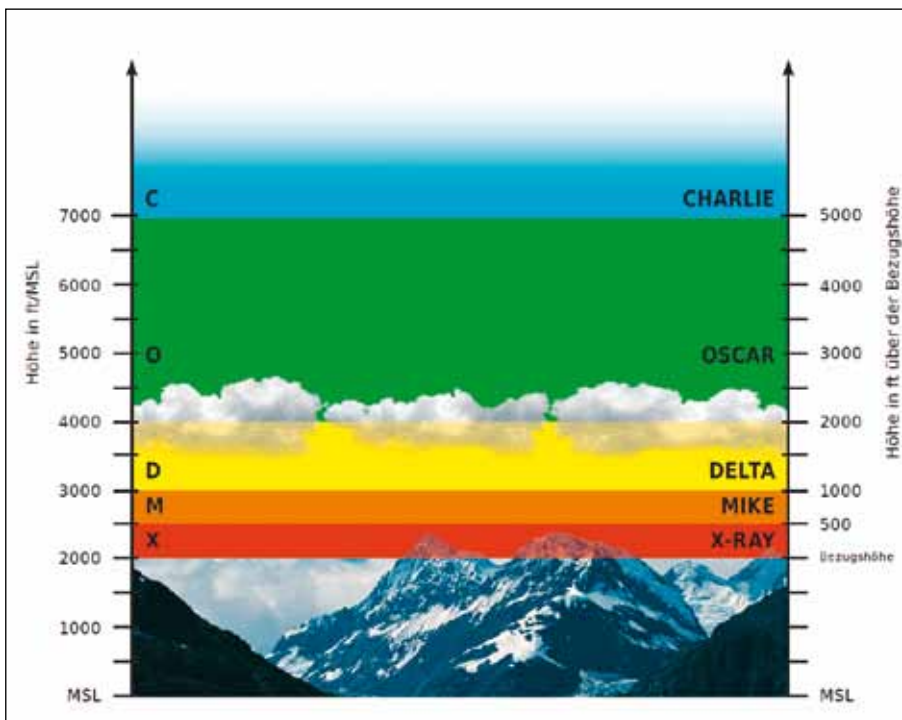
Satellitenbild mit Wolkenhöhen und GAFOR-Einstufung

Auch dieser Fall zeigt, dass trotz X-RAY-Einstufung im Westen ein sicherer Flug durchgeführt werden kann, wenn rechtzeitig vor Beginn des Schneefalls gestartet wird.

## 6. Das mit der GAFOR-Bezugshöhe habe ich nicht verstanden!

Wolkenangaben in der Fliegerei beziehen sich in der Regel immer auf die Platzhöhe bzw. die Stationshöhe.

Folgendes METAR von Bremen EDDW ist also bezüglich der Wolken wie folgt zu interpretieren:



METAR EDDW 241150Z 24013KT 9999 BKN012 11/09 Q1014 BECMG SCT012 BKN030=

Die Hauptwolkenuntergrenze (>4 Achtel) liegt in 1200 ft über dem Flughafen-Referenzpunkt.

Bei einem GAFOR-Gebiet ist man nicht in der Lage, die Wolken über der jeweiligen Geländehöhe anzugeben. Daher wurde für jedes Gebiet eine individuelle Bezugshöhe definiert, die für den überwiegenden Teil des Gebietes repräsentativ ist. Die vorhergesagte Ceiling bezieht sich auf diese Bezugshöhe. Gleichwohl kann es vorkommen, dass einzelne Höhenzüge oberhalb der Referenzhöhe liegen, wie folgendes Beispiel zeigt:

Dargestellt ist das Gelände eines GAFOR-Gebiets mit einer Bezugshöhe von 2000 ft AMSL. Die Ceiling ist im DELTA-Bereich vorhergesagt, also zwischen 1000 und 2000 ft über der Bezugshöhe. Da die Bergspitzen etwa bis 2400 ft AMSL reichen, kann man sich also nicht sicher sein, dass ein Flug in 1000 ft über Grund überall im wolkenfreien Bereich verläuft. Die Hochlagen könnten in Wolken sein, da sie die Bezugshöhe überschreiten.

Diese Gebiete sind übrigens in der GAFOR-Übersichtskarte rot eingefärbt.

GAFOR-Bezugshöhe

### Autor:

Michael Noll, Deutscher Wetterdienst

### Bildnachweise:

Alle Abbildungen sind den in der Quellenangabe genannten Artikeln entnommen.

### Quellen:

„Flugvorbereitung für Dummies“ und „Die 6 größten Missverständnisse und Irrtümer bei der Interpretation des GAFOR“; Deutscher Wetterdienst, [https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/luftfahrt/luftfahrt\\_node.html](https://www.dwd.de/DE/fachnutzer/luftfahrt/luftfahrt_node.html)

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

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



Foto: © Fotofolia.com – © Amir

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

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

**Anmeldeschluss:** 23.08.2018  
**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 Wartungskennnisse gesammelt. Er betreibt eine eigene Flugschule am Verkehrslandeplatz Egelsbach und ist auch als Fluglehrer den AOPA-Seminarernehmern bekannt. Bei den geführten Touren durch USA oder Europa schätzen die Teilnehmer seine lokalen Kenntnisse. Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

## 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:** Elsfleth

**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 Elsfleth 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)



Foto: © Fotolia.com – kasko

**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-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder  
Arnim Stief



**Termin:** 17.11.2018  
**Ort:** Egelsbach

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

**Anmeldeschluss:** 29.10.2018  
**Anmeldeformular:** Seite 26

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

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

## AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)



Foto: © Fotolia.com – Thaut Images

**Termin:** 01. – 02.12.2018  
**Ort:** Flugplatz Schönhagen (EDAZ)  
**Zeit:** 09:00 – 17:00 Uhr

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

**Anmeldeschluss:** 12.11.2018  
**Anmeldeformular:** Seite 26

Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte für Mitglieder der AOPA-Germany wird 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 Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



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

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

**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 19. – 20.10.2018**

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-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 17.11.2018**

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

**AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) vom 01. – 02.12.2018**

Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

## 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.



Pressemitteilung

# Flying Hope stellt sich vor

Der gemeinnützige Verein Flying Hope e.V. startete am 16.10.2010 in Hamburg seinen Gründungsflug von Hamburg Fuhlsbüttel zum Flughafen Düsseldorf. Berufspilot Stefan Klebert, selbst Vater von zwei Kindern und Vorstandsvorsitzender der Schuler AG, gründete den Verein, um kranken Kindern kostenfreie Flüge zwischen zuhause und dem Hospiz und Krankenhaus oder auch nur in die Ferien, zu Kuraufhalten zu ermöglichen. Auch Erlebnisflüge für betroffene Kinder und deren Geschwister sind möglich. Einer der ersten Kooperationspartner von Flying Hope e.V. war das Kinder-Hospiz Sternenbrücke in Hamburg.

„Kranken Kindern zu helfen, in dieser Lebensphase durch das Fliegen Freude und Erleichterung zu erfahren ist unser Ansporn“, erklärt Flying Hope-Gründer Stefan Klebert das Ziel des gemeinnützigen Vereins. „Unsere Piloten möchten ihre Begeisterung für das Fliegen teilen – und wissen, dass sie mit diesen kostenfreien Flügen etwas schenken, was ohne sie gar nicht oder nur schwer zu ermöglichen wäre“.

Flying Hope e.V. absolviert mehr als 70 Flüge pro Jahr. Schirmherr des gemeinnützigen Vereins ist die AOPA, der Verband der allgemeinen Luftfahrt e.V.

Flying Hope koordiniert ein Netzwerk, bestehend aus zur Zeit 30 Berufspiloten und qualifizierten Privatpiloten, die in Flugzeugen (im Normalfall ein- oder zweimotorige Flugzeuge) diesen Transport kostenlos durchführen. Um spezielle Flugzeuge zu chartern, sowie einen Teil der Flugkosten sowie Landegebühren zu decken, ist Flying Hope auf Spenden angewiesen. Der Mitgliedsbeitrag für Flying Hope beträgt 50,00 € pro Jahr. Kontaktmöglichkeiten für Fluganfragen sowie Mitgliedsanträge, Formulare für Piloten und unsere Spendenkontonummer finden Sie unter [www.flyinghope.de](http://www.flyinghope.de)

**Geschäftsstelle Flying Hope e.V.**

Arnheimer Strasse 30, 40489 Düsseldorf

Fon +49 211 408 790 18, [info@flyinghope.de](mailto:info@flyinghope.de)

Bankverbindung:


Stadtparkasse Düsseldorf, IBAN DE33 3005 0110 1005 6732 13

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“.



# Flug nach Belfast



## Sonntag: Exeter (LGTE)

Am nächsten Morgen rufen wir vom Flugplatz Cherbourg aus bei Exeter Operations an. Wir dürfen kommen.

Wir checken das Wetter, VMC, geben einen Flugplan auf, tanken unseren Flieger voll, legen unsere Schwimmwesten an, und los gehts über das NDB MP an der französischen Küste, östlich von Cherbourg, dann auf Nordkurs Richtung Southampton VOR, auf der veröffentlichten VFR-Route über dem Kanal. In der Mitte vom Kanal werden wir an London Information übergeben und erhalten ein Direktrouting nach Exeter.

Je näher wir an Exeter herankommen, umso mehr erkennen wir, wie sich eine tiefe Wolkenschicht direkt über Exeter schiebt. Exeter ist eindeutig zu, d.h. IMC.

In Deutschland würde man nun vielleicht umkehren, also in unserem Fall zurück nach Cherbourg fliegen, denn ob man „spontan“ eine IFR-Clearance bekommt, ist nicht garantiert. Ganz anders im britischen Luftraum. Hier wird einem neben dem Basic Service, der etwa un-

serem FIS entspricht, ein Radar Service angeboten, den man ohne Wenn und Aber, in Anspruch nehmen kann, vorausgesetzt Radar steht zur Verfügung. Den Radar Service haben wir in der Vergangenheit schon ein paar Mal genutzt, und waren jedes Mal begeistert.

Auch diesmal klappt es sofort. Wir werden an Exeter Approach übergeben, erhalten das QNH, die Sinkflugfreigabe und die Runway in use, tauchen in die Wolken ein, und schon kommen die Vektors hin zum ILS RWY 08. Etwa 100 ft oberhalb des veröffentlichten Landeminimums kommen wir aus den Wolken, die Anflugbefehrer vor uns, und landen nach einem Flug von 1:15 h.

## Samstag: Peronne (LFAG) und Cherbourg (LFRC)

Bei bestem Wetter starten wir mit Flugplan in Aschaffenburg, fliegen mit Zwischenlandung am kleinen Flugplatz Peronne, östlich der französischen Stadt Amiens, nach Cherbourg, Ausgangspunkt unserer Tour nach Großbritannien.

Anders als noch vor Jahren sind nun alle britischen Flugplätze, ob klein oder groß, PPR. Das sagt nun nicht aus, dass man da nicht hinfliegen darf, aber man möchte vorher wissen, wer da kommt. Für den Einflug in Großbritannien ist weiterhin ein Airport of Entry vorgeschrieben. Wir wählen für den Einflug am nächsten Tag den Flughafen von Exeter aus, westlich von Southampton gelegen.

Bei Operations warten wir auf die vorhergesagte Wetterbesserung, denn wir wollen eigentlich weiter entlang der Küste in Richtung Lands End fliegen. Aber das Wetter tut uns nicht den Gefallen, und so nehmen wir ein Taxi in die Stadt, finden ein uriges typisch britisches Hotel, und genießen erst Mal im Hotelgarten unter Palmen (!) das erste Bier auf britischem Boden.

Exeter ist gemäß Wikipedia eine „charming city“. In der Tat hat Exeter, abgesehen von der imposanten Kathedrale schöne Ecken, insbesondere entlang des Flusses Exe.

**Montag: St. Mary's, Scilly Isles (LGHE) und Cardiff (LGFF)**

Zum Glück hat sich über Nacht das Wetter gebessert und wir können entlang der Küste nach Sicht fliegen. Wir wollen zum westlichsten Zipfel der britischen Insel, zum Flugplatz Lands End, aber der ist heute geschlossen. So melden wir uns telefonisch am Flugplatz St. Mary's auf der Inselgruppe Scilly Isles an, der noch weiter westlich liegt.

Nach 1:20 h sind wir im Anflug auf St. Mary's, einem kleinen Flugplatz mit zwei kurzen Pisten, aber mit einem schicken Terminal und viel Flugbetrieb. Dort verbindet die Airline Skybus in kurzen Abständen St. Mary's mit verschiedenen Destinationen auf dem Festland. Geflogen wird heute mit 2-motorigen Britten Norman Islander, beinahe im Minutentakt.

Nach einer kurzen Kaffeepause geht es in 10 Minuten Flugzeit zurück zum Festland und von dort entlang der Küste von Cornwall nach Norden bis nach Cardiff, Hauptstadt von Wales, an der Mündung des Severn gelegen.

Cardiff ist eine Großstadt ohne besonderen Reiz, aber mit guten Pubs und hervorragenden Restaurants.



Foto: © Jürgen Mies

*Flug über der Inselwelt von Scilly Isles***Dienstag: Caernarfon (EGCK) und Belfast (EGAC)**

Vom Hotel in Cardiff aus rufen wir schon den Flughafen von Belfast an, um die Genehmigung zur Landung auf dem City Airport zu erhalten. Dabei erfahren wir, dass wir zusätzlich unsere Personaldaten einschließlich Ausweisnummern vorab übermitteln müssen. Das machen wir per Email, noch im Hotel.

Zurück am General Aviation Terminal am Flughafen von Cardiff werden wir von dem ausgesprochen freundlichen jungen Mann von Aeros Cardiff begrüßt. Er hat für uns schon das Flugzeug getankt.

Wir fliegen nach Westen an die Küste und dann Richtung Norden zum uns schon bekannten Flugplatz Caernarfon. Neu ist für uns allerdings, dass nun rechts neben der Piste 02, die wir anfliegen, zwei Windräder, 147 ft hoch, stehen. Sie stehen wirklich direkt neben der Piste, im Sicherheitsstreifen. Wir gehen extra auf den Turm, um das von dort aus per Foto festzuhalten.

Wir tanken unser Flugzeug nochmals voll, auch wenn wir seit Cardiff nur etwa eineinhalb Stunden geflogen sind. Unser Prinzip lautet seit Jahren, da tanken, wo es Sprit gibt. Wer weiß, ob wir auf dem nächsten Flugplatz AVGAS bekommen. Da haben wir schon böse Überraschungen erlebt.



Foto: © Jürgen Mies

*Am Flugplatz Caernarfon stehen die Windräder direkt neben der Piste*

Der Flugplan ist aufgegeben, die Schwimmwesten angelegt, und schon starten wir bei blauem Himmel in Richtung Belfast, fliegen über die Irische See und sind nach einer Stunde im Anflug zum Belfast City Airport, der wirklich direkt an der Stadt liegt.

Bei der Tourist Information am Flughafen bekommen wir gute Tipps, was wir unbedingt in Belfast sehen müssen, und eine Hotelpflichtung.

Schon sind wir mitten in der Großstadt Belfast, moderne Bauten mit altherwürdigen britischen Gebäuden gemischt, und haben bald auch schon den Pub namens Crown gefunden. Wirklich ein typisch britischer Biertempel, die Touristenattraktion in Belfast.

**Mittwoch: Campbeltown (EGEC) und Liverpool (EGGP)**

Noch im Hotel in Belfast rufen wir am Morgen den Flugplatz von Campbeltown an, um die Genehmigung zur Landung dort zu erhalten. Wir erfahren, dass das „eigentlich“ nicht geht, denn wir müssen uns mindestens 12 Stunden vorher bei der Polizei in Glasgow gemeldet haben, schließlich fliegen wir von Nordirland nach Schottland. Wir sind ob dieser für uns eigentümlichen Umstände etwas verwirrt, denn schließlich fliegen wir ja weiterhin in Großbritannien.

Also rufen wir bei der Polizei in Glasgow an, treffen auf einen außerordentlich freundlichen Polizisten, der sich dreimal dafür entschuldigt, dass er uns nun eine extrem lange Emailadresse durchgeben muss. In der Tat besteht die Adresse aus insgesamt 50 Zeichen. Aber wir schaffen das, schicken Fotos unserer Personalausweise und weitere Angaben, und im Taxi auf dem Weg zum City Airport erhalten wir per Email das Okay zur Einreise nach Schottland.

Der Sprung über das Wasser zum Flugplatz Campbeltown, an der Südspitze der Halbinsel Kintyre gelegen, dauert nur etwas mehr als 30 Minuten. Wir nehmen ein Taxi in die kleine Stadt Campbeltown, essen zu Mittag und checken das Wetter.

Wie schon befürchtet, breitet sich über dem britischen Festland ein Tief aus, mit tiefen Wolken und Regen. Unseren Plan, nun nach Newcastle und damit an die Ostküste von England zu fliegen, geben wir auf. So starten wir in Richtung Liverpool, in der Hoffnung, noch vor dem vorhergesagten Regen dort anzukommen. Aber das klappt nicht. Also wechseln wir wieder vom Basic Service zum Radar Service und werden von Liverpool Approach auf das ILS geführt. Nach genau zwei Stunden Flugzeit landen wir auf der RWY 27 des John Lennon Liverpool Airport.

An einen Weiterflug ist heute nicht zu denken. So machen wir Station in Liverpool und erleben die Stadt der Beatles.

## Donnerstag: Bournemouth (EGHH)

Das Wetter ist nicht toll, aber die Wolkenuntergrenze und die Sicht sind ausreichend, um von Liverpool aus entlang der Küste nach Bournemouth, unserem heutigen Tagesziel, zu fliegen. Wir machen noch einige Fotos von typischen britischen Schlössern, kürzen den Flugweg nun über Land ab, und nähern uns dem Flughafen von Bournemouth, den wir nun nur noch mit Special VFR anfliegen können. Aber das „tun“ wir uns nicht an. Also gehen wir zu Bournemouth Approach, requesten einen ILS Approach und erhalten ohne irgendeine Nachfrage sofort den ersten Radarvektor in Richtung zum Final und landen bald danach auf der RWY 08.

Der Flugplatz Bournemouth verfügt über große Hallen für die Flugzeugwartung, und auf den vielen freien Flächen stehen ausrangierte Verkehrsflugzeuge, die wohl darauf warten, neues Leben eingehaucht zu bekommen.

In der Stadt Bournemouth finden wir ein Hotel direkt in Strandnähe, machen uns gleich auf zu einem Spaziergang entlang der Strandpromenade und sind erstaunt, wieviele Menschen am Strand sind, obwohl nun dichter Nebel aufgezogen ist. Das Wetter lässt nichts Gutes für morgen erahnen.

## Freitag: Lille (LFQQ)

Und in der Tat lässt das Wetter an unserem 6. Flugtag nur einen IFR-Flug zu. So sitzen wir beim Handling Agent am Flughafen von Bournemouth und versuchen verzweifelt, die richtige IFR-Flugroute nach Lille in Nordfrankreich, unserem nächsten Ziel, zu finden. Wir brauchen mehrere Anläufe, bis die Flugroute und der Flugplan akzeptiert werden. Kurz nach dem Start tauchen wir in die Wolken ein, erhalten die Freigabe für den Steigflug direkt auf unsere Reiseflughöhe, werden noch im britischen Luftraum zu Lille Approach geschickt und erhalten einen Kurs direkt zum Zielflughafen.

Über Lille hat sich einiges zusammengebraut, dunkle Wolken und viel Regen. So erwischt uns kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste noch ein heftiger Schauer. Ich muss das Steuer fest in der Hand halten, damit die letzten Meter noch klappen.

Wir nehmen ein Taxi in die Stadt, finden dank dem Taxifahrer sofort ein Hotel, und tauchen danach in die Altstadt ein, mit dem typischen französischen Flair wie wir es mögen.



Foto: © Jürgen Mies

*In FL 110 auf dem Weg nach Hause*

## Samstag: Aschaffenburg (EDFC)

Um 9 Uhr sind wir zurück am Flughafen von Lille. Die Wetterprognose für den Heimflug ist nicht gut, zumindest nicht für einen VFR-Flug. Also geben wir wieder einen IFR-Flugplan auf und verzweifeln erneut an der Streckenplanung. Welche Streckenkombination wir auch eingeben, der Flugplan wird nicht akzeptiert. Irgendwann hat Rainer eine Eingebung, besser gesagt, eine Streckenführung gefunden, die das System akzeptiert. Der IFR-Flug verläuft dank der Kursführung durch ATC beinahe auf gerader Linie nach Hause. Über dem Rhein bei Oppenheim sind wir in „plenty VMC“, canceln IFR und landen glücklich und zufrieden in Aschaffenburg, mit 19 Stunden mehr Flugerfahrung, davon ein Großteil unter IFR-Bedingungen.

## Fazit

Diesen Flug hätten wir ohne den exzellenten und so unkomplizierten britischen Radar Service und unseren beiden Ipads mit allen verfügbaren VFR- und IFR-Karten so nicht durchführen können. Wären wir nur VFR geflogen, so hätten wir wohl zwei Tage mehr gebraucht, denn das Tief über dem britischen Festland hatte sich erst zwei Tage später nach unserer Rückkehr komplett verzogen.

Aber auch wenn man „nur“ VFR fliegt, so muss man neben den Karten auf jeden Fall auch ein Airport Directory oder die entsprechenden Seiten aus der britischen AIP (frei verfügbar in der European AIS Database, EAD) dabei haben, um nicht nur die Öffnungszeiten der Flugplätze und die Verfügbarkeit von Kraftstoff zu checken, sondern um die Telefonnummern für PPR herauszusuchen. Nicht immer bekommt man gleich die richtige Person ans Telefon, und so haben wir in den 7 Tagen über 40 (!) Telefongespräche geführt. Besonders praktisch hat sich dabei erwiesen, dass wir das Airport Directory von Jeppesen nicht nur in elektronischer, sondern auch in Papierform dabei hatten. Manchmal lässt sich in Papier doch einfacher blättern als in einem elektronischen Directory.

Zu beachten ist, dass größere Flugplätze die vorherige telefonische Kontaktaufnahme mit einem örtlichen Handling Agent verlangen. Der steht dann bei der Landung mit einem Auto parat und es gibt meist einen extra Crewbereich mit Laptop, Internetzugang und Drucker.

Die Preise für Handling, Landung und Parken sind ausgesprochen unterschiedlich, z. B. 25,44 Pfund in St. Mary's, 36,40 Pfund in Cardiff, 77,81 Pfund in Belfast. Aber auch auf dem europäischen Festland sind die Preise sehr verschieden und manchmal recht hoch, wie am Flughafen von Lille in Frankreich. Da haben wir 103,04 EUR bezahlt, darin enthalten 2,75 EUR Landegebühren und 39,26 „Lighting Fees“.

Großbritannien ist eine (Flug-) Reise wert. Deshalb waren wir nun schon zum dritten Mal da, an insgesamt 32 Flugplätzen. Besonders gefallen haben uns die Landschaften im Norden, Schottland und die Shetland Islands, und die Städte Edingburgh, York, Oxford, Cambridge. Bei gutem Wetter, also VMC, ist Großbritannien, trotz der etwas komplizierten Luftraumstruktur im Süden, gut zu „befliegen“. Wie schon gesagt, der Flugsicherungsservice ist hervorragend, und bei Information oder Radar ist man immer gut aufgehoben.

*Jürgen Mies*

Besser informiert!

# General Aviation Roadmap 2.0, Veranstaltung der EASA in Wien im November

Erinnern Sie sich noch an die EASA-Veranstaltung 2014 in Rom, als die GA-Roadmap angekündigt wurde? Genau, damals war unter den dreihundert anwesenden Behördenvertretern kein einziger Deutscher. Die Veranstaltung war definitiv ein wichtiger Meilenstein, der dazu beigetragen hat, die Art und Weise zu verbessern, wie die Allgemeine Luftfahrt von europäischen Behörden behandelt wird. Jetzt hat die EASA eine weitere Veranstaltung speziell für die Allgemeine Luftfahrt angekündigt.

In diesem Jahr lautet das Thema „Eine Vision für die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt in Europa“. In den letzten 4 Jahren haben wir eine lange Liste von Erfolgen in der GA-Roadmap erreicht, um einfachere, bessere und leichtere Regeln einzuführen, aber es gibt noch viel Raum für weitere Verbesserungen, diese Einsicht teilt auch die EASA. Sie möchte nach vorne schauen und sich unter dem Arbeitstitel „General Aviation Roadmap 2.0“ gemeinsam mit den Branchenvertretern neue Ziele setzen, um eine wirklich moderne Europäische General Aviation zu schaffen. Diskutiert werden soll über folgende Themen:

- Förderung von Innovationen in der Branche
- Neue Technologien wie Elektro- und Hybridantrieb
- Sammlung und Analyse aussagekräftiger Daten
- Gewinnung junger Piloten
- Die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle

Vertreter der europäischen IAOPA werden an der Veranstaltung teilnehmen, auch als Teilnehmer der Diskussionspodien.

Haben Sie Interesse dabei zu sein? Die EASA Annual Safety Conference 2018 findet an zwei Tagen vom 6. bis 7. November im Marriott Hotel, Parkring 12a, 1010 Wien/Österreich, statt. In Kürze finden Sie weitere Informationen zur Veranstaltung unter: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/easa-annual-safety-conference>

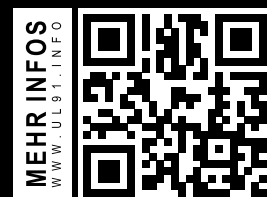
# WARTER

aviation



## AVGAS MIT ZUKUNFT AVGAS UL91 bleifrei

SICHER | ÖKONOMISCH | UMWELTFREUNDLICH



VERTRIEBSPARTNER IN  
DEUTSCHLAND | ÖSTERREICH | SCHWEIZ  
CLEMENS BOLLINGER | M: 0049-173-8546989  
E: [C.BOLLINGER@WARTERAVIATION.COM](mailto:C.BOLLINGER@WARTERAVIATION.COM)

[WARTERAVIATION.COM](http://WARTERAVIATION.COM)

# News



## Offener Brief an den Bundesminister zu wichtigen Themen der General Aviation



Foto: © omerst11 – stock.adobe.com

Im Folgenden dürfen wir Auszüge aus dem offenen Brief des Vizepräsidenten der AOPA Austria und Leiter der Abteilung UL des Österreichischen Aero-Club FAA Ing. Peter Stiasny an den Bundesminister Norbert Hofer über die Positionsbestimmung von Ultralights und Tragschrauber in Österreich veröffentlichen.

Die Gästeflugverordnung ermöglichte es erstmals den zahlreichen Gästen, aber auch Österreichern, ohne teure und jährlich zu erneuernde Einflugbewilligung (Anm.: §18 LFG), mit UL's und Tragschraubern legal im Inland zu fliegen. Im Begutachtungsverfahren haben wir darauf hingewiesen, dass man die entsprechenden ausländischen UL's in Österreich auch ohne §18 LFG mit der höherwertigen österr. UL Lizenz, betreiben können sollte. Dies wurde in der Verordnung leider nicht berücksichtigt, daher ist die österr. UL-Lizenz de facto obsolet geworden.

Ganz besonders unverständlich und logisch nicht nachvollziehbar ist die Situation, dass ein deutsch registriertes UL mit einem österreichischen UL-Schein in Deutschland legal geflogen werden darf, aber in Österreich nicht! Auf Grund des LFG braucht man eine kostspielige zeitlich begrenzte §18 LFG Einfluggenehmigung für dieses UL, um damit in Österreich fliegen zu dürfen.

Die Mehrzahl der in Österreich aktiven UL-Piloten fliegt mit deutsch registrierten Ultraleichtflugzeugen. Da die deutsche Zulassung von Ultraleichtflugzeugen und die damit verbundene Registrierung, Wartung, Nachprüfung, Versicherung wesentlich einfacher, schneller und billiger abgewickelt werden, entscheiden sich die meisten österreichischen Piloten für eine deutsche Registrierung. Ebenso ist der Wiederverkaufswert für ein deutsch registriertes UL erfahrungsgemäß höher.

Die derzeitigen österreichischen Zulassungsvorschriften sind sogar strenger und komplizierter als die EASA Vorschriften für Flugzeuge bis 1200 kg (ELA 1). Deutsche UL-Zulassungen werden für eine österreichische Registrierung nicht anerkannt. So sind im österreichischen Luftfahrzeugregister derzeit z.B. lediglich 6 Tragschrauber vermerkt, davon sind 3 Museumsstücke (Westermeyer), der Rest wird in Ungarn betrieben.

Meine Bemühungen eine lebendige und aktive Flugszene im Bereich UL in Österreich zu etablieren, werden durch solche Hürden empfindlich gestört. Es sollte meiner Meinung nach das Ziel sein, durch fliegerfreundliche Voraussetzungen, möglichst viele UL-Flieger an Österreich zu binden. Derzeit passiert leider das Gegenteil.

Weiters ist zu befürchten, dass sich, ohne gegensteuernde Maßnahmen, das gleiche Szenario bei der „600 kg Problematik“ fortsetzen wird. Nach derzeitigem Stand hat ja die EASA vor, die finale Entscheidung über dieses Thema den Behörden der Member-States zu überlassen.

Im Wissen um Ihr persönliches Interesse an der General Aviation und der ganz klaren Bedeutung des UL-Segmentes in ganz Europa (beeindruckend vorgeführt bei der europaweit größten GA-Messe in Friedrichshafen), bitte ich Sie inständig um Ihre tatkräftige Unterstützung bei dieser Thematik und Einflussnahme auf die Gestaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen.

Letztlich bitte ich Sie – sehr geehrter Herr Bundesminister – auf das derzeit in Ihrem Ressort neu aufgesetzte Projekt zur EU-Basic Regulation einzuwirken und dieses zu forcieren.

Nach unserem Wissenstand wird hier vor allem die rechtliche Sicht abgedeckt. Der ganz besonders wichtige Aspekt einer maßvollen Erleichterung und Vereinfachung der Regeln für die General Aviation wird hier, nach ersten Erfahrungen seitens der Projektleitung, nicht berücksichtigt. Die außerordentlich wertvollen Inputs der ACG, aber auch sonstiger Stake holder laufen daher Gefahr, nicht hinreichend wahrgenommen und gewürdigt zu werden. Eine entsprechende Adaptierung der Projektstruktur ist aus Sicht des Aeroclubs daher dringend erforderlich.

*Ing. Peter Stiasny  
Vizepräsident der AOPA Austria,  
Leiter der Abteilung UL / ÖAeC FAA*



# IAOPA News

## AOPA AUSTRALIA HOSTS GA SUMMIT

AOPA Australia, in coordination with the Australian General Aviation Alliance, gathered the 34 general aviation industry associations in Australia together for the first General Aviation Summit, July 9th and 10th in Wagga Wagga New South Wales. Participating associations at this summit represented 26,500+ members across a broad spectrum of general aviation interest groups in the country.

The purpose of the Summit was to bring together the leadership of Australia's general aviation industry associations in order to develop a consensus proposal for a change to the Civil Aviation Act. The Summit was chaired by independent representative Mr Geoff Breust, former Managing Director of Regional Express.

Both the Deputy Prime Minister, the Honorable Michael McCormack, and the Shadow Minister, the Honorable Anthony Albanese, attended and spoke at the conference and pledged to work together in a bipartisan approach to the general aviation sector's proposed reforms.

Over the coming weeks, the AOPA Australia and the Australian General Aviation Alliance will seek to hold meetings with the Deputy Prime Minister, Shadow Transport Minister, the Senate Rural and Regional Affairs Transport Committee, along with several independent senators to help communicate the Summit Resolutions.

The Summit was seen by all as a landmark achievement for the general aviation industry in Australia and has now opened the door for closer working relations between many of the associations and regulators, proving that working together makes our industry stronger.

The full communique and resolutions can be read on the AOPA Australia **Facebook** page <http://bit.ly/2vPH4K7>.

## AOPA JAPAN HOLDS FLY-OUT TO RUSSIA

On 6 July 2018, an AOPA-Japan group flight of 7 single engine airplanes departed Bibai GA airport in Hokkaido, Japan, landing at Yuzhno-Sakhalinsk/UHSS, Russia. Although it was a short hop, the thick-

ness of the documents required to make the flight made it a long flight.

A local resident of 28 years, and senior member of AOPA-Japan who had crossed the border on a C-172 in the past, Honorary Citizen Mr. Miyanishi welcomed the group, with by assisting with the necessary procedures.

Video clips are available:

<http://bit.ly/2vQarft>

<http://bit.ly/2ATeMEu> (from 13:22)

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.lufffahrt-sv.de](http://www.lufffahrt-sv.de)    **Phone:** +49 7154 21654  
**E-mail:** [Info@lufffahrt-sv.de](mailto:Info@lufffahrt-sv.de)    **Fax:** +49 7154 183824

**Fliegende Juristen und Steuerberater**

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:  
[www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)

Internet: [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)    phone: +49 6103 42081  
e-mail: [info@ajs-luftrecht.de](mailto:info@ajs-luftrecht.de)    fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



AOPA GERMANY

# Termine 2018

## August

**05. – 11.08.2018**

**40. AOPA Flugsicherheitstraining**  
in Eggenfelden (EDME)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**18. – 19.08.2018**

110 Jahre Frankfurter Verein  
für Luftfahrt – Flugplatzfest  
am Flugplatz Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.fvl-online.de](http://www.fvl-online.de)

**25. – 26.08.2018**

Flugplatzfest  
Luftsportverein Degerfeld  
in Albstadt (EDSA)  
Info: [www.lsv-degerfeld.de](http://www.lsv-degerfeld.de)

**25.08.2018**

**AOPA Jahreshauptversammlung**  
in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.aopa.de](http://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](http://www.aopa.de)

**14. – 16.09.2018**

50. Jahreshauptversammlung der  
Vereinigung Deutscher Pilotinnen  
in Speyer  
Info: [www.pilotinnen.de](http://www.pilotinnen.de)

**30.09. – 03.10.2018**

**AOPA Flugsicherheitstraining**  
in Stendal (EDOV)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Oktober

**19. – 20.10.2018**

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

**27. – 28.10.2018**

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

## November

**03.11.2018**

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

**17.11.2018**

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

## Dezember

**01. – 02.12.2018**

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

### 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](mailto:haegele@ajs-luftrecht.de)  
anmelden.

### Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

Sie möchten noch schneller darüber in-  
formiert werden, was in der Allgemei-  
nen Luftfahrt geschieht? Dann tragen  
Sie sich gleich auf unserer Website



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

für den kostenlosen und  
immer aktuellen AOPA-  
Newsletter ein.



Foto: Fotolia.com / 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](mailto:info@aopa.de)  
Internet: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

### Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb  
Clemens Bollinger

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

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

### Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH  
electronic publishing  
Vorderweide 1a  
35510 Butzbach

Telefon: +49 6172 1772345  
Telefax: +49 6172 9985199  
E-Mail: [aopa@mediatur.de](mailto:aopa@mediatur.de)  
Internet: [www.mediatur.de](http://www.mediatur.de)

### Anzeigenpreise

Mediadaten 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](http://www.aopa.de) finden Sie die Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2007.

## Antrag auf Mitgliedschaft

### Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

### Persönliche Daten

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

### Kontaktdaten

Telefon	Telefax
Mobiltelefon	Telefon Geschäftlich
E-Mail	Telefax Geschäftlich

### Fliegerische Daten

Lizenzen  LAPL  PPL  CPL  ATPL  UL  SPL

Lizenznummer  seit

Ich bin  Halter  Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz  Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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



# THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany  
April 10 – 13, 2019  
[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

**aerokurier** **FLUGREVUE** **EGNOS**