



AOPA GERMANY

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

LETTER

Ausgabe 05/2019 | Oktober – November 2019 | Heftpreis 2,80 €

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

5/2019

Oktober/November

U-Space: Jetzt kommen die Drohnen

AOPA SAFETY LETTER: BESONDERE REGELN FÜR VFR-FLÜGE

AOPA-intern!

**Aktion bis 2020 verlängert:
AOPA-Mitglieder erhalten
15% Rabatt bei Jeppesen**

**13. Tag der AOPA-Vereine am
9. November 2019 in Egelsbach**

Stärker vertreten!

**IAOPA Europa trifft sich im
hohen Norden**

**EASA veröffentlicht Stellungnahme
für den Drohnen-Luftraum „U-Space“**

Fliegerisch fit!

**AOPA-Nordatlantik-Seminar
AOPA-Auffrischungsseminar
für Lehrberechtigte VFR/IFR
in Schönhagen (EDAZ)**



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 1 – 4, 2020

Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com

#aerofriedrichshafen





Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Dass die Drohnen, „Unmanned Aerial Systems“ oder kurz „UAS“ genannt, auf die Markteinführung drängen, das ist offensichtlich. Dass sich die Allgemeine Luftfahrt und die UAS im Flugbetrieb in niedrigen Flughöhen nähern werden als UAS und die Großluftfahrt auf Überlandflügen, das ist auch klar. Deshalb hat für uns die Erstellung eines gemeinsamen Betriebskonzepts eine sehr große Bedeutung. Dieses Betriebskonzept wird von der EASA erarbeitet und „U-Space“ genannt. Bis zum Jahr 2022 sollen auch die letzten technischen Fragen geklärt werden. Dieser Thematik widmen wir uns ausführlich in einem Artikel ab Seite 10.

Positiv ist, dass der Part M Light endlich kommt: Im September wurde er veröffentlicht, und zwar als Durchführungsverordnung EU 2019/1383. Sie gilt nach einer Übergangsphase von 6 Monaten ab dem 24. März 2020. Der Part ML wurde zwar schon im Februar 2019 beschlossen, die Veröffentlichung hat sich wegen Übersetzungsfehlern aber weiter verzögert.

Die Betreiber von Luftfahrzeugen bis 2.730 kg sollten sich recht zügig mit ihren Werften in Verbindung setzen, um mit ihnen

gemeinsam die Wartung zu besprechen. Zwar erhalten die Eigentümer viele zusätzliche Entscheidungsfreiheiten, letztlich muss ein Wartungsbetrieb oder freigabeberechtigtes Personal aber nach wie vor ein „Airworthiness Review Certificate (ARC)/ Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“ ausstellen. Hierfür übernehmen sie aber nur die Verantwortung, wenn sie auch vom lufttüchtigen Zustand überzeugt sind. Um hitzige Diskussionen in letzter Minute vor Ablauf der Lufttüchtigkeit zu vermeiden, empfiehlt sich deshalb eine frühzeitige Abstimmung aller Wartungsmaßnahmen. Gemeinsam mit dem Verband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt (BBAL) planen wir, unseren AOPA-Mitgliedern hierzu zeitnah detailliertere Informationen und Empfehlungen anzubieten.

Unglücklich sind wir allerdings darüber, dass die EU-Mitgliedsstaaten in letzter Sekunde und hinter verschlossenen Türen die Wartungsvorschriften für Flugschulen unterteilt haben: Für nicht-gewerbliche Flugschulen gilt der Part ML uneingeschränkt, für gewerbliche Flugschulen gibt es eine Verschärfung, sie sollen weiterhin in einer CAMO oder der neu geschaffenen, etwas weniger restriktiven CAO verbleiben. Eine

vernünftige Begründung wurde uns nicht genannt, schließlich gelten für gewerbliche und nicht-gewerbliche Flugschulen gleichermaßen die Betriebsvorschriften des Part NCO. Die ersten gewerblichen Flugschulen haben schon eine Lösung gefunden, die die Unsinnigkeit der Zweiteilung aufzeigt: Sie wollen ihre Flugschule in eine nicht-gewerbliche Rechtsform überführen, und die Flugzeuge ins Eigentum einer gewerblichen Vermietungsgesellschaft übertragen. Damit können sie die simplen Wartungsvorschriften nutzen und über die Flugzeugvermietung ganz legal weiterhin Gewinne erwirtschaften. Weil schon dieses Beispiel die Unsinnigkeit der neuen Regelungen so deutlich offenbart, hoffen wir noch auf eine Korrektur bis zum Inkrafttreten im kommenden März.

A handwritten signature in blue ink that reads "Michael Erb". The signature is stylized and includes a large, sweeping flourish at the end.

AOPA-Intern

Wir danken ...	5
13. Tag der AOPA-Vereine am 9. November 2019 in Egelsbach	5
FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 13. Dezember 2019 in Egelsbach	6
Aktion bis 2020 verlängert: AOPA Mitglieder erhalten 15% Rabatt bei Jeppesen	6

Stärker vertreten!

IAOPA Europa trifft sich im hohen Norden	8
EASA veröffentlicht Stellungnahme für den Drohnen-Luftraum „U-Space“	10
Mitglieder werben Mitglieder	13

Fliegerisch fit!

<i>BESONDERE REGELN FÜR VFR-FLÜGE</i>	15
AOPA-Nordatlantik-Seminar	23
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ)	23
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF	24
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25
Sunny Swift Cartoons im AOPA-Letter	27

Reisebericht

Slowenien – Eine Liebeserklärung	28
----------------------------------	----

Besser informiert!

Flugsperrgebiet wieder zurückgezogen: ED-P über Rothenburg ob der Tauber für Apache-Hubschrauber	33
--	----

Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	14
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Oktober und November 2019
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

40-jährige Mitgliedschaft

Gernot Glatz

30-jährige Mitgliedschaft

Patrick Heischrek

25-jährige Mitgliedschaft

Uwe Moeller

Juergen Pollner

Toni Eichhorn

Karl Lang

Frank Emmel

Ulf Matthias Mühlbacher

Dr. Klaus Schneider

Harald Andreß

Dr. Harald Grimminger

Ralph Lietzau

Ulrich Schröder

Klemens P. Klein

Werner Spleet

Frank B. Carreras

13. Tag der AOPA-Vereine am 9. November 2019 in Egelsbach



Foto: © Ralf Valerius

Ralf Valerius ist Beirat im Vorstand der AOPA und organisiert den Tag der Vereine seit vielen Jahren

Einmal im Jahr treffen sich die Mitgliedsvereine der AOPA-Germany zum „Tag der AOPA-Vereine“. Es werden Themen der Allgemeinen Luftfahrt diskutiert, die speziell für Vereine interessant und relevant sind. Zum 13. Tag der AOPA-Vereine lädt die AOPA-Germany hiermit herzlich ein:

Wo: AOPA-Geschäftsstelle, Flugplatz Egelsbach

Wann: Samstag, den 09. November 2019

Zeit: 10:00 – 17:00 Uhr

Geplante Themen sind u. a.:

- Aktuelle Entwicklungen für Vereine
- Programm Vereinsflieger in der Praxis
- Clear of Conflict – Wie funktionieren TCAS und FLARM?
- Steuerupdate Vereine

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

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

Dann melden Sie sich per E-Mail (info@aopa.de) mit Angabe der teilnehmenden Personen bis zum 31. Oktober 2019 an.

Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

FAA-Lizenzvalidierungen für AOPA-Mitglieder am 13. Dezember 2019 in Egelsbach

FAA Examiner Adam House ist am 13. Dezember 2019 wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an. Die Kosten betragen ca. 420 £ Britische Pfund zuzüglich anteilmäßig Reisekosten des Examiners. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an Adam House zu entrichten. Voraussetzung für die Teilnahme an dem Termin hier in der Geschäftsstelle in Egelsbach ist die Mitgliedschaft in der AOPA-Germany. Alle weiteren Informationen finden Sie in unserer Meldung vom 4. September 2019 auf unserer Website www.aopa.de.



Foto: © AOPA-Germany

Aktion bis 2020 verlängert: AOPA Mitglieder erhalten 15% Rabatt bei Jeppesen

Durch eine erneut getroffene Vereinbarung mit Jeppesen können Mitglieder wieder einen Rabatt von 15% (limitiert bis 31. August 2020) auf einige der beliebtesten Karten-/Datendienste von Jeppesen sowie EASA-Schulungsprodukten in Anspruch nehmen. Das Angebot gilt für neue Bestellungen und Verlängerung der existierenden Services.

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 & GarminPilot – ForeFlight – Avidyne IFD100 – Jeppesen Mobile FD

Wenn Sie parallel die Vorzüge mehrerer unterschiedlicher Applikationen nutzen wollen, und dabei nicht auf Ihre Ihnen vertrauten Jeppesen-Charts in der gewohnten Qualität verzichten wollen, können Sie „JeppView/JeppView MFD“ als Basis verwenden. Sie können die 4 Installationen beliebig auf die Apps unterschiedlicher Hersteller verteilen und auch autonom über unsere Webseite „myjeppesen.com“ verwalten: heute GarminPilot, morgen ForeFlight. Jede App auf jedem iPad/iPhone zählt dabei als 1 der 4 Installationen.

Und, Sie haben mit JeppView auch den großen Vorteil, dass Sie viel kleinere und günstigere „coverages“ auswählen können, als wenn Sie bei unseren Kooperationspartnern kaufen. Und im

Gegensatz zu unseren Kooperationspartnern, bieten wir Ihnen auch gern für einmalige Flüge außerhalb Ihrer normalen „coverage“ sogenannte „trip-kits“ zu einem stark reduzierten Preis an. Bitte lassen Sie sich gern von uns beraten, um Ihre Kosten und Nutzen mit uns und JeppView zu optimieren.

JeppView

JeppView öffnet die Tür in die Welt der elektronischen Navigation. Es gibt den Piloten die Flexibilität, den Komfort und die Informationswährung, 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-Download (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.

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 Navigationssituation 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.

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-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.

Wie erhalte ich den Rabatt?

Der Rabatt kann nicht in Kombination mit anderen Rabatten genutzt werden und kann nicht rückwirkend angewandt werden. Bitte geben Sie bei Ihrer Bestellung stets ihre AOPA Mitgliedsnummer an und nehmen Sie Kontakt mit Jeppesen auf:

Jeppesen GmbH

Tel.: +49 6102 5070

E-Mail: fra-services@jeppesen.com

Das Angebot gilt für neue Bestellungen und Verlängerung der existierenden Services.



Foto: © Jeppesen

IAOPA Europa trifft sich im hohen Norden

Das 141. Regionaltreffen der IAOPA-Europa fand im finnischen Rovaniemi am 13. und 14. September 2019 statt. Es war das erste Treffen unseres Verbandes nördlich des Polarkreises, das von den Gastgebern der AOPA Finnland unter ihrem Präsidenten Esa Harju sehr professionell und in familiärer Art und Weise organisiert wurde. Unweit des Regionalflughafens von Rovaniemi existiert direkt am Polarkreis ein Christmas Village, das auch die offizielle Heimat von Santa Claus ist, in dessen Tagungszentrum wir uns in einer etwas ungewohnten Kulisse von geschmückten Rentieren und Weihnachtsbäumen eingefunden haben.



Foto: © AOPA-Germany

Nick Wilcock trägt zum Thema Lizenzwesen vor

Viele Themen wurden diskutiert, dazu gehörten die Situation mit Drohnen und die Schaffung eines speziellen U-Space Luftraums durch die Europäische Kommission. Hier bestand angesichts einiger negativer Formulierungen in einem ersten Entwurf für eine U-Space-Verordnung noch die Befürchtung, dass die Allgemeine Luftfahrt aus den niedrigsten Lufträumen ausgeschlossen werden könnte. Diese Befürchtungen haben sich glücklicherweise nach einigen Korrekturen inzwischen wieder weitgehend gelegt, aber es ist klar, dass wir hier weiter aktiv bleiben müssen.

Um dieses Thema kontrollieren zu können, wollen wir nicht nur in den entsprechenden Facharbeitsgruppen tätig sein, sondern auch in Brüssel politischen Einfluss gewinnen. Hierzu benötigen wir professionelle Unterstützung, und zwar zur Ermittlung der politischen Entscheidungsträger, der Entwicklung der wichtigen Fakten und Zahlen, und für ein Besuchsprogramm bei Abgeordneten des neu gewählten EU-Parlaments.

Ein wichtiges Thema auf der Tagesordnung waren Neuigkeiten im Lizenzwesen, hier präsentierte unser Lizenzexperte Nick Wilcock der AOPA-UK, was in seinem Spezialgebiet angefallen ist, unter anderem das Neueste zum nochmals vereinfachten Basic Instrument Rating, über das von den EU-Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission noch in diesem Herbst abgestimmt werden soll.

Zudem wurden unter der Moderation des IAOPA-Europa Vorsitzenden Michael Erb die Wartungsvorschriften des Part M Light, die am 24. März 2020 anwendbar werden, ADS-B, die Notwendigkeit von vereinfachten Vorschriften für kleine gewerbliche Betreiber, der Umgang mit möglichen GPS-Ausfällen und die Problematik der Luftraumverletzungen besprochen.



Foto: © ATOL

Werksbesuch bei ATOL



Foto: © ATOL

ATOL Amphibienflugzeug

Als Gast und Sponsor nahm Daniel Steinhauß, CEO und Gründer des Unternehmens „aerops“ teil, der in seinem Vortrag erläuterte, welche Vorteile seine Bezahlungs-App für Piloten und Flugplätze gleichermaßen bietet.

Im Rahmenprogramm des Treffens erhielten die über 30 Teilnehmer aus ganz Europa die Gelegenheit für einen Werksbesuch beim Leichtflugzeughersteller ATOL, der das Amphibienflugzeug

640 Aurora herstellt sowie Umrüstungen von Cessna 150 auf Rotax-Motoren anbietet. Das besondere der Aurora sind die Zulassung als europäisches LSA, die anklappbaren Tragflächen, das ausfahrbare und sehr robuste Fahrwerk sowie die Verwendung von Holz und Composite-Materialien in der Herstellung. Finnland wird auch das Land der 100.000 Seen genannt, da ist ein Amphibienflugzeug nicht nur ein großer Spaß für Enthusiasten, sondern offensichtlich auch sehr nützlich.



Foto: © Gerrit Brand

Gruppenbild der Teilnehmer am Polarkreis

EASA veröffentlicht Stellungnahme für den Drohnen-Luftraum „U-Space“

Am 8. Oktober 2019 veröffentlichte die EASA eine sog. Opinion bzw. Stellungnahme zum sog. U-Space, dem zukünftigen Luftraum, in dem bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge gemeinsam fliegen sollen. Diese Opinion kann von den Betroffenen und den Verbänden bis zum 30. Oktober 2019 kommentiert werden.

Um was geht es eigentlich? Die Drohnen, oder auf Neudeutsch „Unmanned Aerial Vehicles“, abgekürzt UAS, sollen endlich dem Stadium des Probebetriebs entwachsen und anfangen im täglichen Einsatz Geld zu verdienen. Die UAS-Hersteller und ihre potentiellen Betreiber haben sowohl finanzstarke Investoren als auch politische Unterstützung gefunden, die von ihren Vorteilen überzeugt sind, und sich von ihnen vor allem die staufreie und umweltfreundliche Beförderung von Menschen und Paketen erwarten. Dazu sollen möglichst bald möglichst viele dieser UAS in die Luft kommen. Airbus erwartet alleine für Paris den Einsatz von mehr als 15.000 Paketdrohnen.

Nachdem die EU bereits im Juli diesen Jahres Verordnungen zu Fragen der UAS-Zulassung und -Technik veröffentlicht hat, soll nun auch ihre Nutzung des Luftraums geregelt werden. UAS können aber nicht einfach in den bestehenden Flugbetrieb mit bemannten Luftfahrzeugen integriert werden, denn sie sind nicht in der Lage bei den üblichen VFR-Ausweichregeln mitzumachen. Deshalb bedarf es einer neuen Luftraumkategorie, und die wird U-Space genannt. U-Space soll zunächst unterhalb von 500 Fuß eingeführt werden. Dort, wo die Verkehrsfluffahrt gar nicht, und die Allgemeine Luftfahrt nur selten fliegt. Aber manchmal fliegt dort die AL eben doch, einige sogar regelmäßig: Rettungshubschrauber, Segelflugzeuge bei Außenlandungen, Hängegleiter, Sprühflugzeuge, die Polizei und das Militär.

Für die Begegnungen zwischen unbemannter und bemannter Luftfahrt müssen Lösungen gefunden werden, denn Piloten können die zumeist sehr kleinen UAS nicht optisch erkennen und ihnen ausweichen. Die Lösung soll aus der Perspektive der UAS-Betreiber aus zwei Stufen bestehen:



Preparing a new era
Drones and U-Space:
Where is the EU going?

European Commission
EASA draft Opinion workshop
11 October 2019

@Bulc_EU

Mobility and
Transport

1

Foto: © Europäische Kommission



Volocopter: Eine der Passagierdrohnen, die von der Politik gepusht werden, deren Luftraumintegration aber noch nicht geregelt ist

1. Die bemannten Luftraumnutzer sollen sich vor dem Einflug in den U-Space anmelden, einen sog. 4D-Flugplan mitteilen, der dann auch präzise in Position, Flughöhe und Zeit abgefliegen werden soll, damit die UAS-Routen um sie herumgeplant werden können. Eine Einfluggenehmigung wird dann erteilt, wenn die Verkehrslage es erlaubt. Wer für VFR-Flüge 4D-Flugpläne fordert, der hat allerdings die Grundprinzipien des Sichtflugs nicht einmal im Ansatz verstanden.
2. Die nach Stufe 1) noch verbleibenden Konflikte mit bemannten Luftraumnutzern sollen von einem Drohnen-Verkehrsmanagement elektronisch erkannt werden, so dass ad-hoc ausgewichen werden kann.

Obwohl dieser Ansatz nicht funktionieren kann, hat er Eingang in den ersten Entwurf der EASA-Opinion gefunden, was uns sehr alarmiert hat. Wir haben der EASA und der EU-Kommission daraufhin in Gesprächen und auch schriftlich unsere Sicht der Dinge dargelegt, und danach hat sich zum Glück der Verordnungstext in einigen kritischen Passagen deutlich verbessert:

Die Forderung nach einer vorherigen Genehmigung für die bemannte Luftfahrt zum Einflug in den U-Space ist verschwunden.

Das Kapitel 2.4 verspricht allen Luftraumnutzern einen „gerechten und gleichberechtigten Zugang zum Luftraum“ und Artikel 7 räumt der bemannten Luftfahrt Vorrang vor der unbemannten Luftfahrt ein.

Das ist überaus positiv, dennoch gibt es keinen Grund für uns, bereits heute allzu siegessicher zu sein.

Unsere Hauptgründe für die Skepsis sind, dass die U-Space Opinion viele anscheinend kritische Fragen noch gänzlich unbeantwortet lässt:

1. Kapitel 2.4. besagt, dass „der gesamte U-Space-Ansatz darauf basiert, dass die U-Space-Teilnehmer kooperativ sind, d.h. in Echtzeit Informationen über ihre tatsächliche Position im Luftraum sowie über ihre Absicht während des Flugs liefern.“ Es wird jedoch nicht erwähnt, welche technologischen Lösungen erforderlich sein werden, um kooperativ zu werden. Mode S, UAT, FLARM, Mobilfunkstandards, oder etwas ganz Neues?
2. Die Autoren machen in Kapitel 2.4 deutlich, dass dieser Vorschlag keine SERA-kompatible Luftraumklassifikationen

oder Luftverkehrsregeln enthält. Sie müssen zu einem späteren Zeitpunkt entwickelt werden, da noch niemand weiß, wie eine Trennung zwischen bemannter und unbemannter Luftfahrt funktionieren könnte. In Kapitel 2.1. wird beschrieben, warum „see and avoid“ von Drohnen nicht angewendet werden kann. In Artikel 9.1 wird von der bemannten Luftfahrt, die „in unmittelbarer Nähe“ zu einer U-Space-Zone operiert, verlangt, den U-Space-Dienstleistern Daten zur Verfügung zu stellen, damit sie die beabsichtigten Operationen einschätzen können. Es wird jedoch nicht dargestellt, wie „in unmittelbarer Nähe“ definiert ist und wie die Informationsübermittlung erfolgen kann und soll.

3. In Kapitel 2.6 wird der faire Zugang für alle Luftraumnutzer angesprochen, es wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass der Markt die Bereitstellung der U-Space-Dienste vorantreiben sollte, um den verschiedenen Bedürfnissen der Luftraumnutzer adäquat zu entsprechen. Anders formuliert: Es wird erwartet, dass auch die Allgemeine Luftfahrt für den Zugang zum U-Space bezahlt. Das machten anlässlich eines Workshops auch die Unternehmen deutlich, die zukünftig ein U-Space-Verkehrsmanagement anbieten wollen. „Für die Bereitstellung eines qualifizierten Dienstes wollen wir auch bezahlt werden.“ IAOPA Vertreter Michael Erb machte klar, dass es von der GA aber definitiv keine Zustimmung zu irgendwelchen Zahlungsmodellen geben wird, so-

lange noch nicht einmal klar ist welche Dienste für welchen Preis geliefert werden sollen.

Die Autoren der U-Space-Stellungnahme sind sich jedoch der Schwächen ihres Konzepts bewusst, so schreiben sie in Kapitel 2.6: „Neue Konzepte wie die taktische Trennung (Mindestanforderungen für die Trennung, Regeln und Verfahren) sowie das Erkennen und Vermeiden von Systemen, Fähigkeiten und Technologien gelten derzeit als nicht ausgereift genug, um in eine Verordnung über den U-Raum aufgenommen zu werden. In ähnlicher Weise müssen vielversprechende Entwicklungen in anderen Bereichen, wie der Informations- und Kommunikationstechnologie und der mobilen Telekommunikation, die die Grundlage für die Konnektivität des U-Space bilden könnten, noch für den Einsatz in einer U-Space-Umgebung validiert werden. Eine künftige Aktualisierung der Verordnung wird daher erforderlich sein, um dem technologischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sobald die neuen Konzepte und vielversprechenden Entwicklungen einen angemessenen Reifegrad erreicht haben.“

Ganz ähnlich formulierte es auch EASA Exekutivdirektor Patrick Ky anlässlich eines Workshops am 11. Oktober 2019 in Köln:

Die EASA musste diesen Verordnungsentwurf innerhalb eines Jahres liefern. Innerhalb dieser kurzen Frist konnten nicht alle relevanten Fragen vollständig beantwortet werden. Die „Rules of



Koen De Vos von der Europäischen Kommission trägt vor

the Air“ fehlen noch, die technischen Standards sind noch nicht definiert, genauso wie die Finanzierungsmodelle. Hierzu sind weitere drei Jahre notwendig, so dass bis 2022 Lösungen gefunden werden müssen. Er warnte die UAS-Betreiber auch davor, nach nationalen Lösungen zu streben, denn die müssten letztlich den europäischen Standards angepasst werden. Ggf. getätigte Investitionen wären dann verloren.

Fazit:

Trotz eines umfangreichen Papiers kennt zum derzeitigen Zeitpunkt noch niemand betriebliche Details zum U-Space-Konzept, ein modernes und kooperatives U-Space-Management lässt sich noch über mehrere Jahre nicht anwenden! Die Gefahr besteht darin, dass die EU-Mitgliedstaaten UAS-Operationen außerhalb der Sichtlinie (BVLOS) derzeit nur mit der Einrichtung von Flugverbotszonen zulassen können. Leider besteht die Bedrohung, dass

diese eingeschränkten Lufträume für UAS-Operationen wie Unkraut wachsen und unsere GA-Operationen stark einschränken.

Um großflächige UAS-Sperrgebiete zu vermeiden, haben wir in der Allgemeinen Luftfahrt auch ein sehr großes Interesse daran, dass die U-Space-Planungen zu einem guten, für die bemannte Luftfahrt akzeptablen Ergebnis führen werden. Ein Scheitern des U-Space Konzeptes wäre deshalb für uns sehr nachteilig.

Sie wollen mithelfen? Sie können diese U-Space-Opinion aufmerksam lesen und uns Ihre Kommentare übermitteln. Wir haben bis zum 30. Oktober 2019 Zeit, eine konsolidierte Antwort zu verfassen, aber wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre Kommentare früher zusenden könnten, bitte an info@aopa.de. Der Originaltext mit seinen 34 Seiten ist auf unserer Website www.aopa.de in der Rubrik Downloads hinterlegt.

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 2020 für Deutschland oder ein Lande-Gutscheinheft.

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



Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied



Lande-Gutscheinheft
Ausgabe für 2020

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 Berichtungsdienst für ein Jahr.



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.



100 Tage neuer Vorstand

Politikern gesteht man nach Wahlen 100 Tage „Schonfrist“ zu. Bei der AOPA Austria sind es von der Wahl des neuen Vorstandes bis zum Redaktionsschluss dieses Periodikums 130 Tage, daher ist es Zeit für eine kleine Bestandsaufnahme.

Nabelschau

Wir haben uns erst einmal die nötigsten Organisationsstrukturen aufgebaut. Das ist nicht bei allen auf ungeteilte Gegenliebe gestoßen (Wäh, soviel Bürokratie). Es ist aber, zumindest wenn es sich im Rahmen hält, als Basis für effizientes Arbeiten nötig. Als Beispiel sei die Implementierung eines Consulting-Teams genannt, um Anfragen kompetent und koordiniert beantworten zu können.

Betriebsleiterloses Fliegen

In unsere bisherige Amtszeit fiel u.a. das Inkrafttreten der Verordnung für das betriebsleiterlose Fliegen in Österreich. Hier sehen wir unsere zukünftige Aufgabe darin, das Mindset aller Piloten dahingehend zu beeinflussen, dass mit diesem neuen Werkzeug, das schon sehr lange auf der Wunschliste der AOPA steht, entsprechend verantwortungsvoll umgegangen wird. Weiters wollen wir die Flugplätze unterstützen, um eine möglichst einheitliche Implementierung sicherzustellen, selbstverständlich in Abstimmung mit der Austro Control (ACG) und dem BMVIT.

Flugplanloser Einflug nach Österreich

Eine weitere Verordnung im Begutachtungsstatus ist die Ermöglichung des flugplanlosen Einfluges nach Österreich aus allen angrenzenden Nachbarländern. Ein- und Ausflüge aus und nach Deutschland waren ja schon seit längerer Zeit von der Flugplanpflicht befreit, auch Tschechien verlangt seit November 2017 für Flüge von und nach Schengen-Ländern keinen Flugplan mehr. Wenn hier weitere Länder nachziehen, fällt die Flugplanpflicht damit automatisch in beiden Richtungen.

Erleichterungen beim LPC

Auch auf dem seit einigen Jahren von uns bearbeiteten Thema der auch in Österreich nur als überzogen zu bezeichnenden behördlichen Gepflogenheiten beim Language Proficiency Check ist eine zwar kleine, aber doch merkbare Erleichterung zu konstatieren. Die ACG erkennt ab 18.07.2019 alle LPC-Einträge von anderen EASA-Staaten an, sofern diese den ICAO- und EASA Vorgaben entsprechen.

AOPA Austria ist bei diesen und anderen Themen ein wesentlicher Stakeholder und Gesprächspartner von ACG und BMVIT jeweils in Abstimmung mit dem AeroClub.

Drohnen etc.

Ein Riesenthema in der nächsten und fernen Zukunft wird das schon in dieser Druckschrift eindrücklich angesprochene Thema Drohnen sein. Die privaten Drohnen sind dabei nur ein Teil des Themas, wesentlich schwieriger dürfte die Koordinierung der in den Markt drängenden kommerziellen Dienstleister wie Paketdienste, autonome Lufttaxis und ähnliches sein. Die wirtschaftliche und politische Potenz der dahinterstehenden Konzerne ist erheblich.

Angesichts der massiven wirtschaftlichen Interessen der in den unteren Luftraum (U-Space) drängenden Neu-User wird es hier – in noch intensiverer Weise als bei anderen Themen – Abstimmung und gemeinsames Vorgehen aller Beteiligten und Stakeholder brauchen. Drohnen jeder Art, Polizei- und Rettungshubschrauber, Paragleiter, Segler, Ausbildungsflüge aus dem GA-Bereich etc. wollen aufeinander abgestimmt werden.

Antikollisionsverfahren und deren Infrastruktur auf Basis des 5G-Netzes könnten durchaus auf mögliche Abfallprodukte für die GA abgeklopft werden, um auf diese Weise die ADS-B Technologie zu ergänzen, z.B. auch für MET-Infos. Insbesondere in diesem Bereich braucht es rasches und koordiniertes EU-weites Vorgehen, da der EASA-Plan vorsieht, die U-Space Regeln bereits Mitte 2020 in Kraft zu setzen.



BESONDERE REGELN FÜR VFR-FLÜGE

Nr. 45, Oktober 2019

Als VFR-Pilot muss man eine Fülle von Regeln kennen und beachten. Dabei geht es nicht nur um die Einhaltung von Sichtwetterbedingungen, von Ausweichregeln oder um die Verfahren in einer Platzrunde. Das Themenfeld erstreckt sich über Luftraumstruktur, Transponderschaltung, Flugplanaufgabe, Funkausfallverfahren und vieles mehr.

Alle diese Regeln kann man in den einschlägigen Verordnungen nachlesen, insbesondere im nationalen Bereich in der Luftverkehrsordnung (LuftVO), auf europäischer Ebene in SERA, den Standardised European Rules of the Air (beide über das Internet für jeden frei zugänglich) oder zusammengefasst im deutschen Luftfahrthandbuch AIP VFR oder anderen bekannten Luftfahrtmanuals.

Dieser AOPA Safety Letter stellt eine Auswahl von besonderen Regeln für VFR-Flüge in Deutschland dar. Auch wenn diese Regeln weitestgehend auf SERA basieren, so enthalten sie doch einige nationale Besonderheiten.

VFR-FLÜGE IN KONTROLLZONEN

Für VFR-Flüge gelten im Luftraum Klasse D unter 10.000 ft MSL die Bedingungen: Flugsicht 5 km, Abstand von Wolken horizontal 1.500 m, vertikal 1.000 ft. Da in Deutschland Kontrollzonen der Luftraumklasse D zugeordnet sind, gelten auch in einer Kontrollzone diese Mindestbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken.

Zusätzlich gilt allerdings in Kontrollzonen, dass nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Platzrunde einfliegen dürfen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz die folgenden Mindestwerte erfüllen:

- die Hauptwolkenuntergrenze liegt bei 1.500 ft und
- die Bodensicht beträgt 5 km.

Unter der Hauptwolkenuntergrenze (Ceiling) versteht man die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb 20.000 ft liegt.

Sonder VFR-Flüge

In Kontrollzonen sind auch VFR-Flüge unter schlechteren Sichtwetterbedingungen zulässig, vorbehaltlich einer Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonder VFR-Flug (Special VFR-Flight). In diesem Fall gelten die folgenden zusätzlichen Bedingungen:

- für den Piloten:
 - frei von Wolken und mit Bodensicht;
 - Flugsicht von nicht weniger als 1.500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 - Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden, und
- für die Flugverkehrskontrolle:
 - nur während des Tages, sofern nicht anderweitig von der zuständigen Behörde erlaubt (In Deutschland sind Sonder VFR-Flüge bei Nacht erlaubt);
 - Bodensicht von nicht weniger als 1.500 m oder, für Hubschrauber, von nicht weniger als 800 m;
 - die Hauptwolkenuntergrenze liegt nicht unter 600 ft.

VFR-FLÜGE IM LUFTRAUM C UND D (NICHT KONTROLLZONE) UNTERHALB FL 100

Zum Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs an den großen internationalen Verkehrsflughäfen sind oberhalb der Kontrollzonen zusätzliche Lufträume der Klassen C und D eingerichtet. In beide Luftraumklassen können VFR-Flüge nur mit einer Flugverkehrskontrollfreigabe (ATC Clearance) einfliegen.

Flugverkehrskontrollfreigabe

Voraussetzung für den Einflug bzw. Durchflug durch Lufträume der Klassen C und D (nicht Kontrollzone) ist die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe durch die zuständige Kontrollstelle. Freigaben für VFR-Flüge werden erteilt, sofern Verkehrslage und Flugsicherungskapazität dies gestatten. Der Fluglotse kann also eine Einflug- bzw. Durchflugfreigabe verweigern. Als Pilot sollte man sich daher schon vorher überlegen, wie man den Luftraum umfliegen, unterfliegen oder ggf. überfliegen kann, falls man die gewünschte Freigabe nicht erhält.

Transponderausrüstung

Die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe für motorgetriebene Luftfahrzeuge zum Einflug in die Lufträume C und D (nicht Kontrollzone) wird grundsätzlich von der Schaltung eines Sekundärradar-Antwortgerätes

(Transponder) abhängig gemacht. Der Transponder muss Mode S-Technik verwenden. In Ausnahmefällen können Freigaben auch erteilt werden, wenn Luftfahrzeuge nicht mit dem erforderlichen Transponder ausgestattet sind.

Sprechfunk

Der Sprechfunk wird in englischer und deutscher Sprache durchgeführt. Dabei sind die veröffentlichten Sprechgruppen entsprechend anzuwenden. Mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle ist Sprechfunkverbindung wie folgt aufzunehmen:

- spätestens 5 Minuten vor Einflug in den Luftraum;
- beim Abflug von einem Flugplatz unterhalb des Luftraums sobald wie möglich nach dem Start.

Zur Durchführung dieser VFR-Flüge sind vom Piloten folgende Flugdaten zu übermitteln:

- Luftfahrzeugkennung
- Luftfahrzeugmuster
- Position
- Flugstrecke
- Flughöhe

Kann der Pilot eine Freigabe aus Wetter- oder anderen Gründen nicht einholen, hat er rechtzeitig eine geänderte Freigabe einzuholen. Im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs kann die zuständige Flugverkehrskontrolle den Flug auf eine andere als die beantragte Flugstrecke/ Flughöhe freigeben.

Staffelung und Verkehrsinformation

Im Luftraum C werden VFR-Flüge von IFR-Flügen gestaffelt, jedoch nicht zu anderen VFR-Flügen. Darüber hinaus werden Verkehrsinformationen über anderen VFR-Verkehr gegeben und auf Anfrage auch Ausweichempfehlungen vom Fluglotsen ausgesprochen.

Anders im Luftraum D (nicht Kontrollzone): Dort werden VFR-Flüge nicht zu IFR-Verkehr gestaffelt. In diesem Fall werden Verkehrsinformationen über IFR-Flüge und anderen VFR-Verkehr gegeben und auf Anfrage auch Ausweichempfehlungen.

Regelung für lokale Flüge

Freigaben zum Einflug in die Lufträume C und D (nicht Kontrollzone) für örtliche Flüge an Flugplätzen unterhalb dieser Lufträume richten sich nach besonderen Regelungen mit der zuständigen Flugverkehrskontrolle, sofern diese ein solches Verfahren für vertretbar hält.

VFR-FLÜGE IM LUFTRAUM C IN UND OBERHALB FL 100

Für Luftfahrzeugführer und Luftfahrzeugausrüstung gelten die gleichen Voraussetzungen wie für VFR-Flüge im Luftraum C unter FL 100 in der Umgebung von Verkehrsflughäfen. D.h. vor Einflug ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Freigaben für VFR-Flüge werden erteilt, sofern die Verkehrslage und die Flugsicherungskapazität es gestatten. Allerdings findet in diesem Luftraum der Sprechfunkverkehr ausschließlich in englischer Sprache statt.

Mit dem zuständigen Fluginformationsdienst (FIS) ist rechtzeitig vor Einflug in den betreffenden Luftraum Sprechfunkverbindung aufzunehmen. Dabei sind folgende Flugdaten in nachstehender Reihenfolge zu übermitteln:

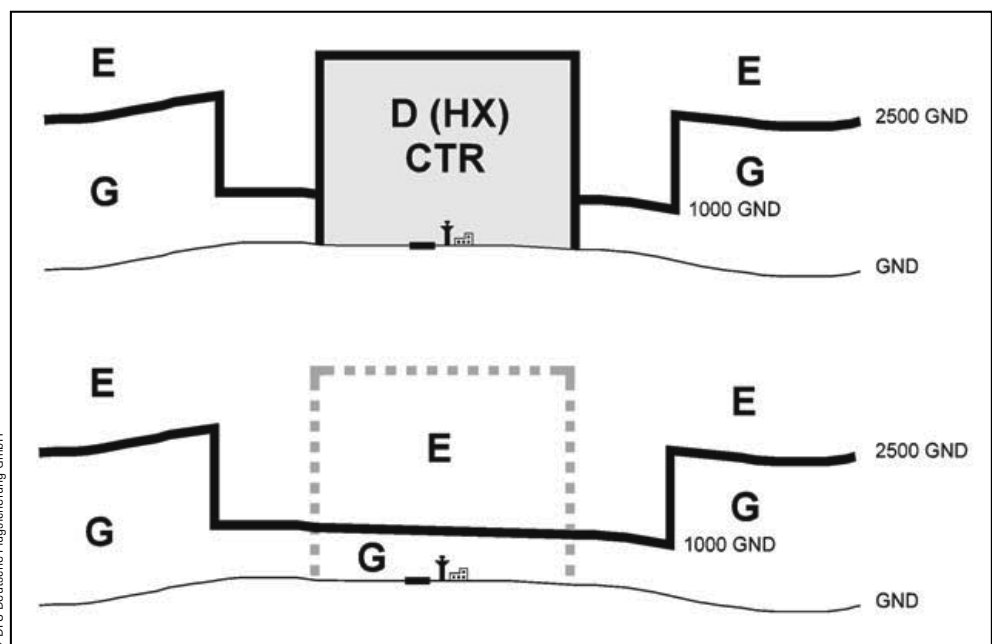
- Luftfahrzeugkennung
- Luftfahrzeugmuster
- Geschwindigkeit
- Position
- Zielflugplatz
- Flugstrecke, bezogen auf Funk-Nav.-Anlagen
- Flugfläche

Führt der VFR-Flug durch mehrere Fluginformationsgebiete, ist der Flug generell auf den veröffentlichten Flugverkehrsstrecken oder anderen Standardstrecken zu planen, um einen reibungslosen Datenaustausch zwischen den betroffenen Flugverkehrskontrollstellen zu gewährleisten.

Im Interesse eines flüssigen Verkehrsablaufs kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle den Flug auf eine andere als die beantragte Flugstrecke/Flugfläche freigeben. Die beantragte/zugewiesene Flugfläche kann von den Halbkreisflughöhen abweichen.

Kann der Pilot eine Freigabe aus Wettergründen oder aus anderen Gründen nicht einholen, hat er rechtzeitig eine geänderte Freigabe einzuholen.

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Aktivierung und Deaktivierung von Luftraum mit HX

Wie beim Luftraum C unter FL 100 werden die VFR-Flüge von IFR-Flügen gestaffelt, jedoch nicht gegenüber anderen VFR-Flügen. VFR-Flüge erhalten Verkehrsinformationen über andere VFR-Flüge und Ausweichempfehlungen auf Anfrage.

VFR-FLÜGE DURCH HX-LUFTRÄUME

Die Lufträume der verschiedenen Klassen sind im Allgemeinen ständig, also 24 Stunden (H24) am Tag, aktiv. Ausnahmen hierzu werden mit einem HX (nicht permanent aktiv) gekennzeichnet. In Deutschland betrifft dies vor allem Kontrollzonen.

Die Aktivierung bzw. Deaktivierung des Luftraums erfolgt durch die zuständige Flugverkehrskontrolle in Abhängigkeit von der Verkehrssituation. In einem deaktivierten Luftraum der Klasse C (HX) oder D (HX) gilt die in diesem Bereich generell festgelegte Luftraumklassifizierung E bzw. G mit den jeweils zugehörigen Regeln.

Für Kontrollzonen (Luftraum D) gilt zusätzlich:

- Die für Kontrollzonen der Klasse D (HX) im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Zeiten geben einen Anhaltspunkt bezüglich der zu erwartenden Aktivierungszeiten. Eine Aktivierung außerhalb der veröffentlichten Zeiten bzw. Deaktivierung innerhalb dieser Zeiten ist jederzeit möglich.
- Bei IFR An-/Abflügen muss die Kontrollzone der Klasse D (HX) aktiviert sein. Der Luftraumstatus

eines mit „HX“ ausgewiesenen Luftraums kann beim Fluginformationsdienst (FIS) sowie zusätzlich für Kontrollzonen bei der zuständigen Flugplatzkontrolle (TWR) bzw. außerhalb der TWR-Besetzungszeiten beim Flugplatzinformationsdienst (INFO) erfragt werden.

Ist das Einholen der Information über den aktuellen Luftraumstatus nicht möglich, oder wird auf die Überprüfung verzichtet, ist dieser Luftraum als aktiv zu betrachten.

Piloten haben bei einem Flug durch einen deaktivierten Luftraum der Klasse C (HX) oder D (HX) dauernde Hörbereitschaft auf der Frequenz, auf der die Statusanfrage erfolgte, aufrechtzuerhalten, damit sie über kurzfristige Statusänderungen benachrichtigt werden können.

VFR-TRANSPONDERSCHALTUNG

Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder (SSR/Sekundärrundstradar), hat der Pilot den Transponder unaufgefordert, das heißt ohne Funkkontakt mit den Flugverkehrsdiensten, durchgängig zu betreiben, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet in dem Sekundärrundstradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird und bei Flügen nach Sichtflugregeln auf den Code 7000 (mit automatischer Höhenübermittlung) zu schalten.

Transponderausrüstung

Für Flüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen, ausgenommen in der Betriebsart Segelflug, oberhalb 5.000 ft MSL oder oberhalb einer Höhe von 3.500 ft AGL, wobei jeweils der höhere Wert maßgebend ist, müssen Luftfahrzeuge mit einem Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) ausgerüstet sein.

Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.

Gebiete mit Transponderpflicht (TMZ)

In der Umgebung einiger Flughäfen sind zum Schutz des an- und abfliegenden IFR-Verkehrs so genannte Transponder Mandatory Zones (TMZ) eingerichtet. In diesen Lufträumen müssen Luftfahrzeuge bei VFR-Flügen mit einem Transponder mit automatischer Höhenübermittlung ausgerüstet sein und den Code 7000 unaufgefordert abstrahlen. Für Segelflüge gelten Sonderregelungen.

Der Flugverkehrskontrolldienst erhält dadurch Informationen (Luftfahrzeugkennung, Position und Flughöhe) über die in einer TMZ befindlichen VFR-Flüge und kann diese auf dem Radarschirm sehen, eine Kontaktaufnahme zu einem einzelnen VFR-Luftfahrzeug, z. B. im Fall eines möglichen Konfliktes mit einem IFR-Luftfahrzeug, ist jedoch in der Regel nicht möglich.

Um diese Situation zu verbessern und die Möglichkeit zu schaffen, dass der Flugverkehrskontrolldienst im Einzelfall einen Piloten beim VFR-Durchflug durch eine TMZ ansprechen kann, sind in Deutschland „TMZs mit Hörbereitschaft“ eingerichtet worden. Es gilt für diese Gebiete die dringende Empfehlung an die VFR-Piloten, die für die jeweilige TMZ auf der Luftfahrtkarte veröffentlichte Frequenz (des zuständigen Fluglotsen) bei Einflug in die TMZ zu rasten und abzuhören. Durch diese Hörbereitschaft erhält der Lotse die Möglichkeit, entweder mittels Broadcast z. B. Informationen über startende oder landende IFR-Luftfahrzeuge an



Gebiet mit Transponderpflicht (TMZ) und Hörbereitschaft (Nicht für navigatorische Zwecke geeignet).

alle auf der Frequenz mithörenden VFR-Piloten zu erteilen, oder auch ein einzelnes VFR-Luftfahrzeug im Fall eines möglichen Konfliktes gezielt anzusprechen und Hinweise zu erteilen.

Die Hörbereitschaft soll für den Lotsen erkennbar sein und wird deshalb mit der folgenden Zusatzregelung unterstützt: Für die einzelnen TMZs ist – neben der sogenannten „Monitor Frequenz“ – jeweils ein spezieller „Listening Squawk“ (Frequency Monitoring Code) veröffentlicht. Mit Schaltung dieser Codes signalisiert der VFR-Pilot, dass er sich auf der entsprechenden Frequenz in Hörbereitschaft befindet und ggf. gezielt angesprochen werden kann. Die Kontaktaufnahme geht dabei vom Lotsen aus. Dieser Funkverkehr selbst kann auch in deutscher Sprache durchgeführt werden.

Nach Verlassen der TMZ und der zugehörigen Funkfrequenz ist der Transponder wieder auf Code 7000 zurückzuschalten.

Auch wenn VFR-Flüge innerhalb der TMZ vom Radarlotsen gesehen werden und im Einzelfall ein Pilot sogar angesprochen werden kann, so findet vom Fluglotsen aus keinerlei Staffellung von diesen Flügen statt. Es besteht für alle Piloten weiterhin die Pflicht, Zusammenstöße zu vermeiden und die festgelegten Ausweichregeln zu beachten.

VFR-FLÜGE IN GEBIETEN MIT FUNKKOMMUNIKATIONSPFLICHT (RMZ)

In einer RMZ (Radio Mandatory Zone) besteht die Pflicht zur Funkkommunikation, also zum Sprechfunk.

Vor Einflug in eine RMZ ist eine Erstmeldung auf der entsprechenden festgelegten Frequenz erforderlich mit Angaben zu Kennung der gerufenen Station, Rufzeichen und Luftfahrzeugmuster, Standort, Flughöhe und Flugabsichten.

Während des Fluges in der RMZ ist eine dauernde Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten.

Der Ausflug aus der RMZ ist ebenfalls zu melden. Sofern seitens der gerufenen Station (Bodenfunkstelle) keine Antwort erfolgen sollte, kann der Flug durch die RMZ trotzdem mit Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft fortgesetzt werden.

Die Sprechfunkmeldungen sind auch für den Fall abzugeben, wenn seitens der Bodenfunkstelle keine Antwort erfolgt.

In Deutschland sind Gebiete mit Kommunikationspflicht (RMZ) um kleinere unkontrollierte Flugplätze eingerichtet, an denen gelegentlich IFR-An- und Abflüge stattfinden. Da es dort keine Flugverkehrskontrolle gibt und die IFR-An- und Abflüge unterhalb des Luftraums E im unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden, dient die RMZ dazu, den Schutz für diese IFR-Flüge zu erhöhen.

VFR-FLÜGE AN FLUGPLATZVERKEHRSZONEN (ATZ)

Eine ATZ (Aerodrome Traffic Zone) ist ein um einen (meist kleineren) Flugplatz zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum. Piloten haben diesen Luftraum zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der ATZ zu landen.

Die Voraussetzungen für den Ein- und Ausflug werden für jede ATZ festgelegt. Der Einflug in die ATZ und der Ausflug aus einer ATZ bedürfen der Genehmigung.

Während im europäischen Ausland an einigen Flugplätzen Flugplatzverkehrszonen eingerichtet sind, gibt es in Deutschland eine entsprechende Regelung nur für den Flugplatz Frankfurt-Egelsbach (EDFE). Details dazu sind im Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR zu finden.

VFR-FLÜGE DURCH FLUGBESCHRÄNKUNGS- GEBIETE UND GEFAHRENGEBIETE

Flugbeschränkungsgebiete

Flugbeschränkungsgebiete sind Gebiete, die dem Schutz von Bodenanlagen (z.B. Atomanlagen, Regierungsgebäude) dienen oder in denen Gefahren für die Luftfahrt durch besondere Aktivitäten (z.B. militärisches Schießen, Munitionssprengungen) ausgehen. Im Allgemeinen können Gebiete mit Flugbeschränkungen während der veröffentlichten Aktivierungszeiten nicht durchflogen werden, es sei denn, eine oder mehrere der folgenden Bedingungen sind erfüllt:

- die Beschränkungen sind explizit festgelegt und lassen das zu;
- das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) hat den Durchflug allgemein genehmigt; die zuständige

Flugverkehrskontrollstelle hat den Durchflug im Einzelfall genehmigt.

Unabhängig von diesen Bedingungen können auch während der zeitlichen Wirksamkeit VFR-Flüge auf Anfrage bei der zuständigen Flugsicherungsstelle Freigaben zum Durchflug erhalten, sofern keine Aktivitäten in dem betreffenden Gebiet stattfinden.

Gefahrengebiete

Gefahrengebiete liegen über der Hohen See außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland. Die Gefahren entsprechen grundsätzlich denen in Gebieten mit Flugbeschränkungen. Allerdings ist aus rechtlichen Gründen eine Beschränkung des Durchfluges nicht möglich.

Der Durchflug durch Gefahrengebiete ist mit erheblichen Risiken verbunden. Daher werden Piloten dringend ersucht, diese Gebiete während der Aktivierungszeiten zu meiden bzw. vor dem Einflug über Sprechfunk mit dem Fluginformationsdienst (FIS) Kontakt aufzunehmen.

VFR NACHTFLÜGE

Für einen Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll und über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt, ist ein Flugplan aufzugeben. Sprechfunkverbindung ist auf der Flugverkehrskontrollfrequenz der für den jeweiligen Luftraum zuständigen Stelle, bzw. auf der Fluginformationsfrequenz herzustellen.

Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann abhängig von der Verkehrslage in den Lufträumen der Klassen C und D eine Maximalflughöhe oder ein Höhenband oder in Ausnahmefällen eine Flughöhe zuweisen.

Für VFR-Flüge bei Nacht gelten die gleichen Mindestwert-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken wie am Tage, wobei jedoch die Bestimmungen zur verringerten Flugsicht keine Anwendung finden. Die Mindest-Flugsicht beträgt also in der Nacht 5 km. Allerdings darf zusätzlich die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 1.500 ft liegen, und in und unter 3.000 ft MSL oder 1.000 ft AGL – maßgebend ist die größere Höhe – muss der Pilot ununterbrochene Bodensicht haben. VFR-Flüge in den Lufträumen der Klassen D und E werden von der Flugverkehrskontrollstelle untereinander und zu IFR-Flügen (wie am Tage) auch bei Nacht nicht gestaffelt.

FUNKAUSFALLVERFAHREN

Für VFR-Flüge sind Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung (Radio Communication Failure Procedures) nur für die Flugteile beschrieben, für die Funkverbindung vorgeschrieben ist, wie z. B. beim Einflug in eine Kontrollzone.

Im Allgemeinen gilt: Ist während des VFR-Fluges Hörbereitschaft zu halten oder ist die Schaltung eines Transponder-Codes Mode A verpflichtend, so hat der Pilot bei Funkausfall

- den Transponder-Code Mode A 7600 zu schalten (sofern möglich); und
- den Flug unter Sichtwetterbedingungen fortzusetzen; und
- auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen; und
- der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle schnellstmöglich die Landezeit zu übermitteln.

Einflug in Kontrollzone

Bei Funkausfall darf ein Luftfahrzeug nach Sichtflugregeln nur in eine Kontrollzone einfliegen, wenn der Pilot vorher eine entsprechende Flugverkehrskontrollfreigabe erhalten hat oder eine Landung auf einem Flugplatz innerhalb der Kontrollzone aus flugbetrieblichen Gründen unumgänglich wird.

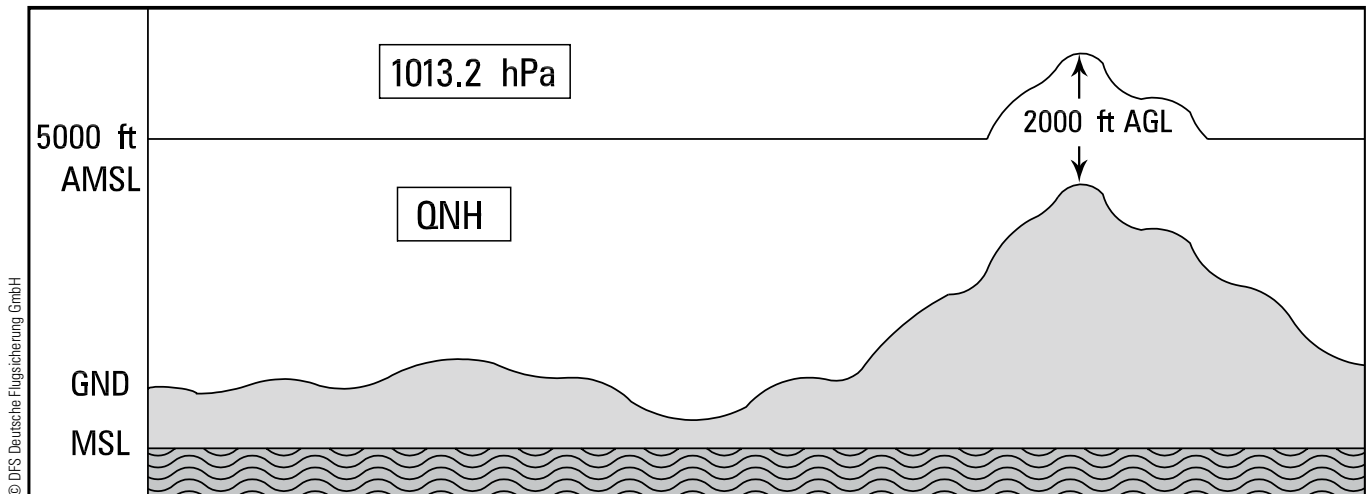
Einflug in Lufträume der Klassen C und D (nicht Kontrollzone)

Fällt die Funkverbindung vor Einflug in Lufträume der Klassen C oder D (nicht Kontrollzone) aus, so sind diese Lufträume unbeschadet einer bereits erhaltenen Einflugfreigabe zu meiden.

Fällt die Funkverbindung innerhalb dieser Lufträume aus, so hat der Pilot diese Lufträume unter Einhaltung der Sichtflugregeln auf dem kürzesten Wege zu verlassen und auf dem nächsten geeigneten Flugplatz zu landen.

HÖHENMESSEREINSTELLUNG FÜR VFR-FLÜGE

Bei VFR-Flügen bis zu einer Höhe von 5.000 ft MSL oder bis zu einer Höhe von 2.000 ft AGL, sofern diese Flughöhe 5.000 ft MSL überschreitet, ist der Höhenmesser auf den Luftdruck, bezogen auf Meereshöhe (QNH-Wert), des zur Flugstrecke nächstgelegenen



Höhenmessereinstellung für VFR-Flüge

Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle einzustellen. Bei VFR-Flügen oberhalb dieser Höhen ist der Höhenmesser auf 1.013,2 hPa (Hectopascal) einzustellen. Diese Einstellung wird allgemein als Standard-Höhenmessereinstellung bezeichnet.

Bei VFR-Flügen nach Standard-Höhenmessereinstellung sind bei Streckenflügen die Halbkreisflughöhen einzuhalten.

VFR-SICHERHEITSMINDESTHÖHE

Außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

- über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 1.000 ft (300 m) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
- in anderen Fällen in einer Höhe von weniger als 500 ft (150 m) über dem Boden oder Wasser oder 500 ft (150 m) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 500 ft (150 m) um das Luftfahrzeug.

Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterflogen werden.

Segelflugzeuge, bemannte Freiballone, Hängegleiter und Gleitsegler können die oben genannten vorgeschriebenen Mindestflughöhen und Mindestabstände unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und dadurch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu befürchten ist.

FLUGPLAN

Flugplanaufgabe

VFR-Flüge unterliegen nur in wenigen besonderen Fällen einer Flugplanpflicht. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

- ein Flug über Staatsgrenzen, sofern die betreffenden Staaten keine andere Regelung getroffen haben;
- ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.
- ein Kunstflug im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle.

Für VFR-Flüge zwischen grenznahen Flugplätzen in Deutschland und Dänemark gibt es eine Sonderregelung. Diese Flüge sind unter bestimmten Bedingungen von der Verpflichtung zur Übermittlung von Flugplänen befreit (siehe Luftfahrthandbuch AIP VFR, Teil ENR oder andere entsprechende Luftfahrtpublikationen).

Abgesehen von den o.a. Flügen mit Verpflichtung zur Abgabe eines Flugplans kann jeder Pilot auch für andere VFR-Flüge der zuständigen Flugverkehrsdienststelle einen Flugplan übermitteln, um im Ernstfall die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes zu erleichtern.

Verspätete Abflugzeit

Wenn sich der Abblockzeitpunkt gegenüber der im Flugplan angegebenen Abblockzeit um mehr als 30 Minuten in die Zukunft verschiebt, ist eine Verspätungsmeldung bei AIS aufzugeben, z. B. telefonisch oder über das online AIS-Portal. Dort findet man ein spezielles Formblatt für eine Verspätungsmeldung (DLA – Delay).

Startmeldung

Der Pilot hat für Flüge, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle die tatsächliche Startzeit unverzüglich nach dem Start zu übermitteln. Dies gilt nicht für Starts von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle.

Erst durch die Übermittlung der Startzeit wird der Flugplan aktiviert.

Die tatsächliche Startzeit ist unverzüglich nach dem Start an AIS, entweder durch

- a) den Piloten oder
- b) einen vom Piloten Beauftragten oder
- c) die für den Flugplatzkontrolldienst zuständige Flugsicherungsorganisation zu übermitteln.

Sie kann auch mittels Sprechfunk in Form einer Startmeldung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle, oder wenn diese nicht erreichbar ist, an den zuständigen Fluginformationsdienst zur Weiterleitung an AIS übermittelt werden.

Landemeldungen

Der Pilot hat für Flüge, für die ein Flugplan abgegeben wurde, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung zu übermitteln. Dies gilt nicht für Landungen auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle.

Die tatsächliche Landezeit ist unverzüglich nach der Landung an AIS, entweder durch

- a) den Piloten oder
- b) einen vom Piloten Beauftragten oder
- c) die für den Flugplatzkontrolldienst zuständige Flugsicherungsorganisation zu übermitteln.

Autor:

Jürgen Mies

Bilder:

Titelbild Seite 1, Fotolia.com - Llistock

Luftraumabbildungen mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Quelle:

Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR, aktuelle Ausgabe
EU VO 923/2012 (SERA) einschließlich Ergänzungen dazu

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.

Anstelle der tatsächlichen Landezeit kann die voraussichtliche Landezeit mittels Sprechfunk an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle oder, wenn diese nicht erreichbar ist, an den zuständigen Fluginformationsdienst zur Weiterleitung an AIS übermittelt werden, sofern sich das Luftfahrzeug bereits in der Platzrunde befindet und die Landung sichergestellt erscheint.

Landemeldung von Luftfahrzeugen muss die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung
- Startflugplatz
- Zielflugplatz (nur bei Ausweichlandung)
- Landeflugplatz
- Landezeit

Wird die Abgabe einer Landemeldung versäumt, so beginnt nach einer bestimmten Zeit die Suche nach dem Luftfahrzeug und der Such- und Rettungsdienst wird informiert.

Flugplanänderung

Wird oder kann der VFR-Flug nicht gemäß der im Flugplan gemachten Angaben (z. B. Streckenführung, Landezeit) durchgeführt werden, so ist der Fluginformationsdienst, im Einzelfall auch der Flugverkehrskontrolldienst darüber zu informieren mit der Bitte, die Änderung an AIS weiterzuleiten. Dies gilt insbesondere für eine voraussichtliche spätere Landezeit oder für einen Flug zum Ausweichflugplatz.

Je genauer der Flugverlauf den im Flugplan gemachten Angaben und später übermittelten Änderungen entspricht, desto besser kann im Ernstfall der Such- und Rettungsdienst ein verunfalltes Luftfahrzeug finden.

HERAUSGEBER

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

www.aopa.de

AOPA-Nordatlantik-Seminar

Mit Weltumrunder Arnim Stief



Termin:	16.11.2019
Ort:	Egelsbach
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	160 €
Nichtmitglieder:	200 €
Anmeldeschluss:	31.10.2019
Anmeldeformular:	Seite 25

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:	30.11. – 01.12.2019
Ort:	Flugplatz Schönhagen (EDAZ)
Zeit:	09:00 – 17:00 Uhr
Teilnahmegebühr:	
AOPA-Mitglieder:	130 €
Anmeldeschluss:	04.11.2019
Anmeldeformular:	Seite 25

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 Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

Die Veranstaltung findet in Schönhagen statt.

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF



Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Termin: 07.12.2019
Ort: Egelsbach

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

Anmeldeschluss: 15.11.2019
Anmeldeformular: Seite 25

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

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

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

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

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



Foto: © Fotolia.com – © Amir

Termin: 25.04.2020
Ort: Flugplatz Egelsbach
Zeit: 09:00 – 17:00 Uhr

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

Anmeldeschluss: 10.04.2020
Anmeldeformular: Seite 25

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-Seminarnehmern bekannt.

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 16.11.2019
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder, Teilnehmer: Min. 8 / Max. 23

AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Schönhagen (EDAZ) vom 30.11. – 01.12.2019
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach (EDFE) am 07.12.2019
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Egelsbach am 25.04.2020
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 20

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. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

JETZT KENNENLERNEN

3 Ausgaben für nur 12,70 € und Prämie zur Wahl!



ÜBER
34%
RABATT



VITALMAXX FITNESS-ARMBAND

Fitness-Tracker sind nicht nur bei Sportlern total angesagt, sondern auch im Alltag eine tolle Möglichkeit das tägliche Bewegungsziel im Blick zu behalten. Dank der 360°-Bewegungserfassung liefert der Tracker präzise Messergebnisse.

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

JETZT BESTELLEN:

www.fliegermagazin.de/aopa

+49 (0)40 - 38 90 68 80

Bitte die Bestellnummer **1803605** angeben.

Sie erhalten 3 Ausgaben *fliegermagazin* für nur 12,70 € (DE) / 14,40 € (AT) / 20,20 CHF (CH) (inkl. MwSt und Versand) zzgl. des jeweiligen Zuzahlungsbetrags. Dieses Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang. Anbieter des Abonnements ist JAHR TOP SPECIAL VERLAG GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



Sunny Swift

"Einfacher und Sicherer: IFR"

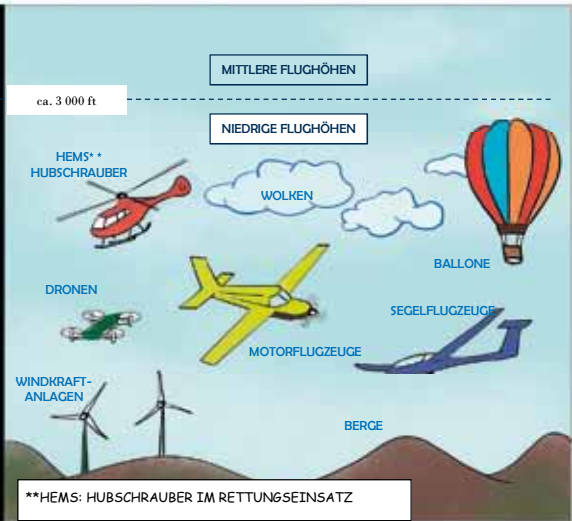
SUNNY BEREITET SICH AUF EINEN VORTRAG FÜR IHRE VEREINSKOLLEGEN VOR.

IFR*
DIE FAKTEN

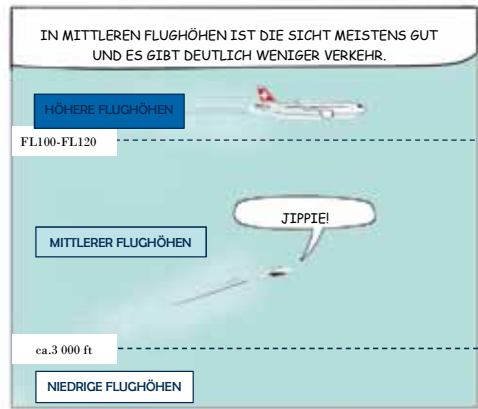
*IFR: INSTRUMENTENFLUGREGELN. IFR BEDEUTET BEI UNZUREICHENDER SICHT (Z.B. WOLKE) DIE FLUGLAGE UND POSITION ALLEIN MIT HILFE VON INSTRUMENTEN ZU KONTROLLIEREN.

IM NIEDRIGEN UNKONTROLLIERTEN LUFTRAUM VOM BODEN BIS CA. 3000FT (JE NACH POSITION) IST MIT VIEL VERKEHR ALLER KATEGORIEN ZU RECHNEN.

DAS RISIKO EINES ZUSAMMENSTOSSES IST HOCH.



ZUSÄTZLICH ZUR VERKEHRSDICHTE IST IN NIEDRIGEN HÖHEN DER LUFTRAUM AUFGRUND VIELER KONTROLLZONEN UND BESCHRÄNKUNGSGEBIETEN KOMPLEXER.



HABT IHR NOCH FRAGEN ODER ANMERKUNGEN?

ES STIMMT, IFR IST EINE GUTE SACHE. ALLERDINGS HABE ICH BISLANG KEIN IFR GEMACHT, DA ES ZU SCHWIERIG, ZU TEUER UND ZU ZEITAUFWÄNDIG IST.

UM DEN ZUGANG ZU IFR ZU ERLEICHTERN, WILL EASA DIE ANFORDERUNGEN FÜR BASIC IFR VEREINFACHEN. ES SOLL EIN KOMPETENZBASIERTER LEHRGANG EINGEFÜHRT WERDEN, DER SICH AUF DIE SPEZIFISCHEN RISIKEN DES IFR MIT NUR EINEM PILOTEN UND EINMOTORIGEN FLUGZEUGEN KONZENTRIERT.

You can find more information on the **BIR opinion** and **GA Rules** on the EASA website:
www.easa.europa.eu/sunny-swift,
 in the downloads section of this issue.

Please send your comments and ideas to generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga

Slowenien

Eine Liebeserklärung

„Dort, wo die Alpen auf die Adria treffen, beginnt Slowenien, im Herzen Europas“, steht in einem Reiseprospekt über den Golf von Venedig.

Im Vergleich zu den Nachbarländern Italien und Kroatien, ist die Adriaküste Sloweniens mit 46 km geradezu winzig. Das ist jedoch kein Nachteil, denn an der kurzen slowenischen Riviera findet man alles, was das Urlauberherz begehrt.

Fliegerisch ist hier Portorož ein Traumziel. Der Flug vom Aeroporto 'Nicelli' auf dem Lido di Venezia durch den Golf von Triest und dann der Einflug in den 'Rosenhafen' über das malerische Städtchen Piran auf der spitz zulaufenden Landzunge sind ein Genuss.

Von Norden her ist der Flug durch das grandiose, tief eingeschnittene Tagliamento-Tal vorbei am Triglav und den höchsten, scharfzackigen Kalksteingipfeln der Julischen Alpen mehr als beeindruckend.

Der Flughafen ist einzigartig, nicht nur weil es nach der Landung einen Begrüßungs-Slivovitz gibt.

In vielen 'Pireps' wird Portorož (LJPZ) in jeder Hinsicht als hervorragend beschrieben und als bester GA-Flughafen in Europa.

Portorož ist ein Ortsteil der Gemeinde Piran. Sie ist unumstritten die schönste Stadt an der Küste von Slowenien. Die Altstadt gehört zu den großen Sehenswürdigkeiten, die Slowenien zu bieten hat. Den Weg bis ans westliche Ende der Landzunge sollte man sich gönnen, in einem kleinen Hotel direkt am Meer übernachten und zuvor einen frischen Fisch aus dem Ofen genießen.

Schöner kann man einen Flugtag nicht beenden.

Obwohl Slowenien zu den kleinen Ländern Europas zählt, kann es eine erstaunliche landschaftliche Vielfalt aufweisen, Hochalpen, Mittelgebirge, Adriaküste, dinarischer Karst, pannonische Tiefebene und die herrlichen Hügellandschaften der Weinanbaugebiete.

Slowenien ist nur 20.273 km² groß. Auch deswegen hat die 'VFR aeronautical chart of Slovenia' einen Maßstab von nur 1:250.000 und eignet sich hervorragend zur terrestrischen Klein-Navigation.

Slowenien ist 'Schengen-Land' und somit im Gegensatz zu Kroatien ohne Zollflugplatz anfliegbar, wie etwa die wunderbaren Plätze Lesce (LJBL) in der Nähe des Bleder Sees oder Bovec (LJBO) am westlichen Rand des Nationalparks Triglav im malerischen Soča-Tal. Bled ist das Wahrzeichen der landschaftlichen Schönheit Sloweniens.

Es ist ein touristisches Highlight mit romantischer Inselkirche und traumhafter Bergkulisse.

Lesce-Bled lässt sich durch's Tal der Sava wunderschön anfliegen.

Am Flugplatz gibt es eine ausgezeichnete Gaststätte mit slowenischen Spezialitäten und ganz in der Nähe günstige Übernachtungsmöglichkeiten. In der Abendstimmung ist ein Rundflug um den See und die Insel ein Hochgenuss.

Bovec, umgeben von den imposanten Gipfeln der Julischen Alpen und den smaragdgrünen Flüssen Soča und Koritnica ist ein Paradies für Aktivurlauber und Naturliebhaber, der Flugplatz ein Zentrum für Segelflieger und vor allem für Fallschirmspringer.



Piran, Einflugpunkt nach Portorož

Foto: © Franz Schubert



Foto: © Franz Schubert

Das smaragdgrüne Wasser der Soča

Nördlich von Bovec liegen der bekannte Oberkrainer Wintersportort Kranjska Gora (Kronau) und Planica, berühmt für seine Skiflugschanzen und Austragungsort der Nordischen Skiweltmeisterschaften 2023.

Der Flughafen der Hauptstadt Ljubljana (LJLJ) ist leider über 20 km von der Stadt entfernt. Die Taxis sind relativ teuer, aber es fährt ein stündlicher Shuttlebus zwischen Flughafen und Stadtzentrum. Außerdem verkehrt ein privater Bus.

Die Altstadt von Ljubljana sollte man sich unbedingt anschauen, die wunderbaren Brücken, die romantischen Gassen, die Jugendstil- und Barock-Fassaden und natürlich die Burg 'Ljubljanski Grad' mit einem phantastischen Panorama-Blick.

Dies ist alles zu Fuß bequem zu erreichen.

Auf der Burg und in der Altstadt finden im Sommer viele Musikveranstaltungen statt, u. a. das jährliche renommierte Jazzfestival.

Man spürt in Ljubljana (Laibach) noch die habsburgische Vergangenheit und gleichzeitig strahlt 'die geliebte Stadt' (ljubezen = lieben) schon mediterranes Flair aus.

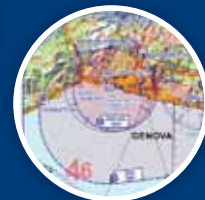
Die Adria ist auch nur 70 km Luftlinie entfernt.

Der Flughafen ist bestens organisiert, die Fluglotsen sind wie überall in Slowenien perfekt, die Preise von LJLJ sind allerdings vergleichsweise hoch, seitdem 2015 die deutsche Fraport AG den Flughafen zu 100% übernommen hat.

Als Alternative bieten sich kleine Plätze südlich oder östlich der Stadt an, z. B. Podpe, Šentvid oder Zagorje, von wo aus man privat sehr günstig Ljubljana und die Umgebung erkunden kann.



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

Ein paar Flugminuten südwestlich im einzigartigen Vipava-Tal liegt der Flugplatz Ajdovščina (LJAJ).

Er ist Testgelände und neben Gorizia (LIPG) sehenswerte Produktionsstätte für einen slowenischen Hersteller von Ultraleichtflugzeugen. Am Platz ist auch ein rühriger 'Aeroklub' angesiedelt.

Hier im Süden kann man in der Karst-Unterwelt Sloweniens Höhlen entdecken. Sie sollen bereits Dante sehr beeindruckt und zu den Beschreibungen der Hölle in seiner 'Göttlichen Komödie' inspiriert haben.

Die Grotte von Postojna und die Höhlenburg Predjama sind weltweite Besonderheiten.

Das mystische Schloss Predjama thront auf einer 123 Meter hohen Klippe, wo es seit mehr als 800 Jahren steht. Im Guinness Buch der Rekorde wird es als das größte Höhlenschloss der Welt erwähnt. Das Höhlensystem von Postojna (Adelsberger Grotte) hat immense Ausmaße und in den Tropfsteinhöhlen finden interessante Konzerte statt.

Am Stadtrand gibt es ein sehr schönes Flugplatzgelände (LJPO) mit hervorragendem Restaurant, Campingmöglichkeit und überaus hilfsbereiten Fliegerfreunden im Aeroklub, die auch Übernachtungen in der Nähe organisieren.

Ein paar Flugminuten südwestlich in der Nähe der Grotte Skocjan liegt der älteste Flugplatz Sloweniens Divača (LJDI) mit Asphalt- und Grasbahn.

Die Höhlen von Skocjan wurden von der UNESCO in die Liste des Weltkultur- und Naturerbes der Menschheit aufgenommen.

Ganz in der Nähe ist der Ort Lipica, ein wichtiges Zentrum der slowenischen Karstregion und bekannt für das Gestüt Lipica, den Ursprung der Lipizzaner Pferde der Hofreitschule in Wien.

Dieses Land südlich und östlich der Karawanken hat sehr viele unterschiedliche Attraktionen.

So ist Slowenien auch ein Land der Wasser und Thermen. Allein um die Stadt und den Flugplatz Celje (LJCL) in der historischen Landschaft Spodnja Štajerska (Untersteiermark) befinden sich sechs Thermalbäder. Der älteste und größte Kurort ist Rogaška Slatina mit wunderbaren klassizistischen Bauwerken und herrlichen Parkanlagen. In der Nähe ist Slovenske Konjice (LJSK).

Die berühmten Heilquellen kannten schon die Römer. Im 19. Jahrhundert strömte der österreichisch-ungarische Adel hierher. Heute sind die slowenischen Thermal- und Kurbäder aus Qualitäts- und Kostengründen sehr zu empfehlen.

Slowenien hat eine Vielzahl von Thermen mit über 80 Quellen, die alles bieten, was das Wellness-Herz begehrt. Vor allem die schwarzen Thermalquellen im Nordosten sind bekannt für ihre heilende und entspannende Wirkung. Und nicht nur an 'Gregori', dem Fest der Verliebten, gibt es interessante Pakete für Verwöhnung zu zweit. Novo mesto im reizvollen Krka-Tal mit dem Flugplatz Prečna (LJNM) ist das Zentrum der Dolenjska, einer Region mit malerischer Natur, herrlichen Thermen, Schlössern und Klöstern.

Auch hier auf dem Flugplatzgelände kann man in einem guten Restaurant die vielseitige slowenische Küche genießen und hilfsbereite Fliegerfreunde vermitteln Übernachtungsmöglichkeiten.



Nach der Landung in Lesce-Bled

Die Stadt der archäologischen Besonderheiten liegt eingebettet zwischen dem geheimnisvollen Höhenzug Gorjanci und den Weinbergen mit der Weinspezialität Cviček.

Ein Eldorado für Weinliebhaber ist der Osten Sloweniens. Er ist geprägt von idyllischen, gastlichen Dörfern umgeben von Weinbergen. In Maribor (Marburg an der Drau) kann man den größten Weinkeller Europas besuchen und in den berühmten Hanglagen von Haloze die goldgelben, aromatischen Weißweine genießen, wie Gelben Muskateller, Welschriesling oder Furmint ebenso wie vollmundige Rotweine. Das Zusammenspiel verschiedener Klimaeinflüsse und Böden ermöglicht Slowenien eine besonders große Weinvielfalt. Es gibt hier 52 verschiedene Rebsorten!

Die ausgesuchten Weine der drei Weinbauregionen und 14 Weinlegenden Sloweniens zählen weltweit zu den qualitativ hochwertigsten Weinen.

An einer Hauswand in der Altstadt von Maribor wächst über 450 Jahre lang der älteste und noch Reben tragende Weinstock der Welt.

Der Flugplatz Maribor (LJMB) ist ein guter Ausgangspunkt, um diese herrlichen Regionen entlang der Drava (Drau) und der Mura (Mur) zu erkunden.

Der 'Letalski Center' ist der größte slowenische Aeroklub, der auf einer abgetrennten Fläche am internationalen Flughafen Maribor mit über 20 Flugzeugen zu Hause ist.

Die Fliegerfreunde dort haben uns jede mögliche, auch touristische Hilfe geboten.

An der Uferpromenade der Drava in Maribor und in den schmalen Gassen der Altstadt herrscht im Sommer ein buntes Treiben. Eben-

so in Ptuj (Pettau), der ältesten Stadt Sloweniens, die sich male- risch an der Drava entlang zieht und auch einen Flugplatz (LJPT) besitzt mit einer 1.100 m-Piste sowie eine großzügig angelegte Therme.

Diese slowenische Steiermark ist eine von dicht bewaldeten Mittelgebirgen, wunderschönen Flusstälern und romantischen Kleinstädten geprägte Region mit einzigartigen historischen Sehenswürdigkeiten, so auch das von deutschen Kreuzrittern im 13. Jahrhundert gegründete Jerusalem inmitten von idyllischen Weingärten. Im Prekmurje 'jenseits der Mura' am östlichen Ende Sloweniens geht's in die pannonische Tiefebene und man spürt dort schon die ungarische Puszta.

An der Mur liegt auch die berühmte Therme Radenci (Bad Radein) mit dem legendären Heilwasser 'Radenska'. Der Ort hat einen kleinen Flugplatz, allerdings nur mit einer 400 m-Piste.

Zwei gekreuzte 1.000 m lange Pisten gibt es 15 km östlich in Murska Sobota (LJMS) mit einem sehr aktiven Aeroklub, einer Pension (14 Zimmer) und einem guten Restaurant auf dem Flugplatzgelände. 2020 werden hier die Heißluftballon-Weltmeisterschaften stattfinden. In der Nähe ist die Therme Moravske Toplice, wo das schwarze Mineralwasser aus Quellen in einer Tiefe von über 1.400 m entspringt.

So vielfältig wie die Landschaft Sloweniens sind auch die Bevölkerung und die Kunst. In der Musik gibt es nicht nur die Oberkrainer Volksmusik und Slavko Avsenik, sondern viele klassische Orchester, Chöre, Jazz-, Pop- und Rockgruppen mit interessanten Künstlern und Konzerten vor allem in der Freiluftsa- ison.



Foto: © Franz Schubert

Flugleitung in Bovec

Fliegerisch ist Slowenien heute ein Paradies besonders für Ultraleichtflieger, Gleitschirm- und Segelflieger mit sehr vielen kleinen Plätzen in den Julischen Alpen, den Karawanken und in den östlichen Mittelgebirgen (Kamniško-Savinjske und Pohorje).

Hier zwischen den Kamniker Alpen und dem Pohor-Gebirge befindet sich auch der komfortable und schön gelegene Flugplatz von Slovenj Gradec (LJSG).

Der Besitzer, ein Logistik-Unternehmer, hat den Platz allerdings 'aus ökonomischen Gründen' zurzeit geschlossen.

Er wird hoffentlich verstehen, dass es bei Fliegern in erster Linie um eine Leidenschaft geht, nicht um Gewinnmaximierung, und die richtigen Konsequenzen ziehen.

Die lieben Fliegerfreunde vom Koroški Aeroklub Slovenj Gradec mussten zum Nachbarflugplatz Šoštanj (LJSO) umziehen.

Für diesen Platz in einem idyllischen Bergtal sollte man allerdings ein bisschen Alpenerfahrung haben.

Ansonsten sind alle erwähnten Flugplätze problemlos anfliegbar.

Einige Plätze haben zwar PPR-Betrieb und an manchen gibt es nur eine 'Air-to-Air-Frequenz'.

Aber ein kurzer Anruf oder eine Meldung auf der Platzfrequenz genügt.

Wie uns überall vor Ort bestätigt wurde, sind Landungen auch ohne Funkverbindung jederzeit möglich. Landegebühren fallen in der Regel nicht an.

Die ansässigen Aeroklubs haben meist bestens gestaltete Websites mit Kontaktadressen und Telefonnummern, wo man im Vorfeld schon alles Mögliche klären kann, auf Englisch oder auch auf Deutsch (vor allem im Osten des Landes).

Wir haben bisher in kaum einem anderen Land generell so gut strukturierte Flugplätze für die allgemeine Luftfahrt und so hilfsbereite Aeroklubs gefunden.

Es lohnt sich sehr, dieses wunderschöne Land auch fliegerisch zu entdecken.

Mit einer Cessna waren wir schon im damaligen Jugoslawien unterwegs, u. a. in Ljubljana und Portorož, und sind immer gut aufgenommen worden.

Nach der Unabhängigkeit 1991 und speziell nach dem EU-Beitritt Sloweniens 2004 hat sich die fliegerische Infrastruktur rasch und sehr positiv entwickelt.

Die Lotsen der FIS und der größeren Flugplätze sprechen ein hervorragendes Englisch und sind überaus freundlich. Das Handling am Boden ist bestens organisiert, das Personal stets hilfsbereit.

Vor allem auf den kleineren Plätzen haben wir immer wieder wunderbare Fliegerkameradschaft erlebt.

Dankeschön Slowenien! Auf Wiedersehen!

Zahvala Slovenija! Na svidenje!

Franz Schubert



Karte Goruma

Flugsperrgebiet wieder zurückgezogen: ED-P über Rothenburg ob der Tauber für Apache-Hubschrauber

Ein rechtsgültiger Nachweis der Flugverbotszone nach § 27 LuFTZO/BERA erfolgt erst mit Erzeugung der Druckversion.



Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Nicht für navigatorische Zwecke geeignet

Ein US-Kampfhubschrauber vom Typ Apache kollidierte am späten Abend des 24. September in Mittelfranken mit einer Starkstromleitung. Die beiden zum Glück unverletzten Piloten konnten ihren schwer beschädigten Apache auf einem Feld notlanden. Solch eine Meldung ist nicht wirklich relevant für einen Verband der Allgemeinen Luftfahrt, ein unerwarteter Umstand machte die Sache für uns aber doch noch relevant:

Ein AOPA-Mitglied hatte uns darauf hingewiesen, dass für die Dauer von drei Tagen eine Flugverbotszone mit einem Radius von 5NM rund um die Apache-Unfallstelle in der Nähe des Militärflugplatzes Illesheim (ETIK) eingerichtet wurde, siehe Screenshot. Die Flugverbotszone erstreckte sich auch über den benachbarten Verkehrslandeplatz Rothenburg ob der Tauber (EDFR) und dessen Platzrunde, sodass dieser Flugplatz nicht mehr nutzbar war.

Als Grund für die Luftraum-Sperrung wurde „air rescue in progress“ genannt. Es war für uns nicht nachvollziehbar, warum die Sperrung für „air rescue operations“ über mehrere Tage erfolgen soll, obwohl die Besatzung bereits unmittelbar nach dem Unfall, zum Glück auch unverletzt, geborgen wurde. Dass bei laufenden Such- und Rettungs-Operationen der Luftraum gesperrt wird, um die Rettungsoperationen nicht zu stören, das ist üblich. Die Bergung von defektem militärischen Gerät mittels Tieflader und Kran mit einer solchen Flugverbotszone zu schützen ist jedoch nicht der Standard. Deshalb haben wir uns an das zuständige Bundesverkehrsministerium (BMVI) gewandt und darauf hingewiesen, dass

- Bergungsoperationen nicht in hohem Maße schutzbedürftig sind,
- ein Risiko darin besteht, dass Piloten im Falle des unbeabsichtigten Durchflugs eine Straftat begehen,
- wirtschaftlicher Schaden entsteht, indem am Flugplatz Rothenburg für diese Zeit zwei Flugschulen nicht tätig sein können, der Flugplatz selbst und die dortige Gastronomie Verdienstauffälle haben, und auch private sowie gewerbliche Betreiber ihr Fluggerät nicht nutzen können.

Unserer Bitte, die Flugverbotszone deshalb so bald wie möglich zu deaktivieren, wurde dann zum Glück auch per NOTAM sehr schnell entsprochen, indem das Gebiet in eine deutlich weniger restriktive „Avoid Overflying Zone“ umgewandelt wurde:

P6452/19 – RECOVERY OPERATIONS IN PROGRESS, AVOID OVERFLYING PSN32UNV9356174218/492448N0101723E WITH A RADIUS OF 5KM/2.7NM. 27 SEP 07:262019 UNTIL 15 OCT 22:00 2019. CREATED: 27 SEP 07:35 2019

Anzeigen



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

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

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

Internet: www.luftfahrt-sv.de E-mail: Info@luftfahrt-sv.de

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



AOPA GERMANY

Termine 2019/2020

November

09.11.2019

13. AOPA Tag der AOPA Vereine

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

16.11.2019

AOPA Atlantikseminar

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

21. – 22.11.2019

AOPA Seminar: HPL – Menschliches

Leistungsvermögen beim Flug-

medizinischen Institut der Luftwaffe

in Königsbrück bei Dresden

Info: www.aopa.de

23. – 24.11.2019

Flugwetter im Selbstbriefingverfahren

pc_met VFR und IFR (Motorflug)

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.flugwetterseminare.de

Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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

www.aopa.de



für den kostenlosen und immer aktuellen AOPA-Newsletter ein.

30.11. – 01.12.2019

AOPA Auffrischungsseminar

für Lehrberechtigte

in Schönhagen (EDAZ)

Info: www.aopa.de

Januar

25. – 26.01.2020

Flugwetterseminar VFR/IFR

bei AOPA in Egelsbach (EDFE)

Info: www.flugwetterseminare.de/Termine.html

Februar

29.02.2020

IFR Flugwetterseminar

bei AOPA in Egelsbach (EDFE)

Info: www.flugwetterseminare.de/Termine.html

März

14. – 15.03.2020

Flugwetterseminar VFR/IFR

bei AOPA in Egelsbach (EDFE)

Info: www.flugwetterseminare.de/Termine.html

April

01. – 04.04.2020

AERO Expo

in Friedrichshafen (EDNY)

Info: www.aero-expo.de

25.04.2020

AOPA Seminar Avgas und

MoGas 20% günstiger, oder:

Das Geheimnis des roten Knopfs

in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen

und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2019

zu folgenden Terminen **im Mercure Hotel**

in 63225 Langen, MAXX6:

Samstag, **09.11.2019**, um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des

Arbeitskreises RA Jochen Hägele unter

der Telefonnummer 0711 – 22046930 oder

per E-Mail an haegele@ajs-luftrecht.de

anmelden.



Foto: © Fotolia-@_kom – Fotolia.com

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

E-Mail: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Dr. Michael Erb
Clemens Bollinger

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

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

Gestaltung/Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Vorderweide 1a
35510 Butzbach

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2019
<http://mediadaten.aopa.de>
IVW geprüft
Druckauflage dieser Ausgabe: 9.000 Exemplare

Bankverbindung

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
E-Mail		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen LAPL PPL CPL ATPL UL SPL

seit

Ich bin Halter Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/Muster/Kennung

Heimatflugplatz

Mitglied in folgendem Luftsportverein

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



JEPPESEN NAVDATA®. **DIE HÖCHSTE QUALITÄT.** **DIE HÖCHSTE QUANTITÄT.**

Jeppesen NavData® versorgt Sie mit den hochwertigsten verfügbaren Daten weltweit. Mit viermal weniger Warnmeldungen als andere Anbieter. Und dank einer Datenbank mit über 18.000 Flughäfen – der einzigen Lösung, die eine wirklich globale Abdeckung bietet – hilft Jeppesen NavData Sie in jeden Winkel unserer Erde zu bringen.

**HIER ERFAHREN SIE, WARUM JEPPESEN NAVDATA
DIE WELTWEITE NUMMER 1 UNTER DEN
LUFTFAHRTINFORMATIONSLÖSUNGEN IST.**