



**AOPA** GERMANY

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

# LETTER

Ausgabe 06/2019 | Dezember 2019 – Januar 2020 | Heftpreis 2,80 € AOPA-Germany, Flugplatz, Haus 10, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

**6/2019**

**Dezember/Januar**

# Happy Landings in 2020

**AOPA SAFETY LETTER: DER WEG ZUR INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG**

## **AOPA-intern!**

Spendenaufwurf für Schweizer Piloten

Neue AOPA Website online

## **Stärker vertreten!**

Der einheitliche europäische Luftraum soll endlich einheitlicher werden

Besuch im Europaparlament

## **Fliegerisch fit!**

AOPA Sprechfunkrefresher AZF/BZF in Egelsbach

AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches

# Ihr fliegermagazin Weihnachtspaket!

✓ **3 AUSGABEN**  
FÜR NUR 12,70 €!

✓ **ÜBER 34%**  
PREISVORTEIL!

✓ **JEDERZEIT KÜNDBAR**  
NACH ABLAUF DER MINDESTLAUFZEIT!

✓ **TOP PRÄMIE**  
ZUR WAHL!



**Amazon Gutschein,  
Wert 10,- Euro**

Ohne Zuzahlung

**oder**



**Sky-Traveller Karten  
und Logbuch**

Zuzahlung nur 1,- €



☎ **040 - 38 90 68 80** 🌐 **www.fliegermagazin.de/xmas-mini**



Bitte bei telefonischer Bestellung die Bestellnummer 1890686 angeben.

Sie erhalten 3 Ausgaben *fliegermagazin* für nur 12,70 € (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. des jeweiligen Zahlungsbetrags. Auslandspreise auf Anfrage. Der Prämienvsrand erfolgt nach Zahlungseingang. 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.

**Unser Weihnachtspaket:  
3x fliegermagazin + Prämie zur Wahl**





Dr. Michael Erb  
Geschäftsführer AOPA-Germany

Liebe Mitglieder,

stellen Sie sich bitte die Situation vor, dass autonome Autos eingeführt werden sollen. Aber dann stellt man fest, dass die anderen Verkehrsteilnehmer von ihnen nicht zuverlässig erkannt werden, die Kollisionsvermeidung ist nicht gewährleistet. Können Sie sich eine Problemlösung vorstellen, die darin besteht, dass Sie sich dann als Fußgänger, Rad- oder Autofahrer auf eigene Kosten mit einem neuen Gerät für autonome Autos elektronisch sichtbar machen, damit man ihnen zuverlässig ausweichen kann? Und dass Sie bei der Annäherung an Straßen, die von autonomen Autos genutzt werden, vorab bei einer Leitstelle anfragen, ob Sie sich dort angesichts der Auslastung durch autonome Autos überhaupt bewegen dürfen?

Sie finden das absurd? Dann werden Sie auch nicht viel Spaß an dem vorgeschlagenen Konzept zur Einführung des Drohnen-Luftraums mit dem Projektnamen „U-Space“ haben, denn das ist genauso gestrickt: Drohnen können die bemannte Luftfahrt nicht zuverlässig erkennen und ihr folglich auch nicht ausweichen. Deshalb wünschen sich die Drohnenbetreiber, dass sich alle anderen Verkehrsteilnehmer elektronisch für sie sichtbar machen, und zudem vorher

anfragen, ob denn im Drohnenluftraum noch Platz für sie ist, wenn sie denn nur in seine Nähe kommen.

Damit das alles nicht so kommt, ist die IAOPA-Europa gerade sehr aktiv. Zum einen diskutieren wir mit der europäischen Luftraumverwaltung über das Thema, zum anderen sprechen wir auch mit den neu gewählten Mitgliedern des Europa-Parlaments, weil das Thema Drohnen-Einführung eine politische Dimension hat, die zudem auch über die Luftfahrt hinausgeht.

Ein weiteres spannendes Thema ist der Part M Light für die Wartung unserer Luftfahrzeuge, der am 24. März 2020 endlich in Kraft treten wird. Gemeinsam mit den Kollegen anderer Verbände werden wir uns in den nächsten Wochen mit dem LBA treffen, um noch offene Fragen zu diskutieren, damit die Vorschriften idealerweise von den Flugzeughaltern, Werftbetreibern und Behörden einheitlich interpretiert werden. Leider dauert diese Abstimmung etwas länger als gedacht, so dass wir in dieser Ausgabe des AOPA-Letters noch nicht wie ursprünglich angekündigt weitere Details zum Thema Part M Light veröffentlichen können.

Eine weitere gute Nachricht: Das neue „Basic Instrument Rating“ (kurz: BIR) ist beschlossene Sache. Es war uns immer eine Herzensangelegenheit, den Zugang zum IFR-Fliegen weiter zu vereinfachen. Mit dem BIR sind wir auf diesem Weg wieder einen großen Schritt vorangekommen. In dem AOPA-Safety-Letter Nr. 46 „Der Weg zur Instrumentenflugberechtigung“ ab der Seite 15 dieser Zeitschrift wird es in seinen Grundzügen vorgestellt, auch wenn die Vorschriften noch nicht in ihrer endgültigen Fassung veröffentlicht sind.

Auch in Sachen Kollisionsvermeidung für Kleinflugzeuge gibt es positive Nachrichten. Die EASA hat das Thema in ihrem Sicherheitsplan „European Plan for Aviation Safety“ als bedeutsam gelistet und Anfang Dezember den Entwurf einer 47-seitigen Interventions-Strategie veröffentlicht. Es wird deutlich, dass durch Zusammenstöße in der Luft in den letzten 10 Jahren bei insgesamt 61 tödlichen Unfällen 144 Menschen in Europa ums Leben gekommen sind. Dabei handelt es sich nicht um die allseits gefürchteten, aber doch recht unwahrscheinlichen Zusammenstöße zwischen Großluftfahrt und Kleinluftfahrt VFR, sondern um die leider recht häufigen Zusammenstöße zwischen Kleinflugzeugen. Die Studie unterstreicht die Bedeutung von elektronischen Helfern zur Vermeidung der Kollisionen, sie will sich aber nicht auf eine spezifische Technologie und ein Ausrüstungsmandat festlegen, sondern stattdessen anregen die Möglichkeiten zur freiwilligen Integration verschiedener Standards wie Mode S und FLARM zu prüfen.

Angesichts all dieser Aktivitäten wird es uns auch in den letzten Wochen dieses Jahres nicht langweilig werden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen als unseren Mitgliedern für die fortgesetzte Unterstützung bedanken und Ihnen frohe und besinnliche Feiertage und einen guten Rutsch ins Neue Jahr 2020 wünschen!

Herzlichst Ihr

## AOPA-Intern

Wir danken ...	5
Am 05. Dezember ist unsere neue AOPA-Website online gegangen	5
Spendenaufruf für Schweizer Piloten	6

## Stärker vertreten!

Besuch im Europaparlament	7
Treffen von AOPA-Austria und Germany	8
Flugplatz Egelsbach: NetJets geht, Triwo kommt	9
Mitglieder werben Mitglieder	11
Der einheitliche europäische Luftraum soll endlich einheitlicher werden	12
Korrekturen zum AOPA Safety Letter Nr. 45	14
ADS-B und Datenschutz – gute Nachrichten	14

## Fliegerisch fit!

<b>DER WEG ZUR INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG</b>	15
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach (EDFE)	23
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF in Egelsbach (EDFE)	23
AOPA-Nordatlantik-Seminar	24
AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE)	24
AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches	25
AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining	25
AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“	26
AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See	26
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	27
Sunny Swift Cartoons im AOPA-Letter	28

## Besser informiert!

Garmin führt Autoland-Funktion ein	30
Buchvorstellung von Gunther Träger: „Flieg nicht so hoch mein kleiner Freund“	31
Presse-Mitteilung, 01.11.2019: AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2020 – das Fliegen wieder günstiger	32
Erinnerung: Frequenzuteilungen sind auf 10 Jahre befristet	32

## Rubriken

Editorial	3
AOPA-Austria News	10
IAOPA News	33
Termine	34
Impressum/Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: © Peter Herr – Beschreibung: Frankfurt bei Nacht

## Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2019 und Januar 2020 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

### 40-jährige Mitgliedschaft

Dr. Heide Riech  
Dr. Folkard Edler  
Gundolf Reitmaier  
Dr. Franz J. Stadtbäumer  
Dieter W. Stricker  
Günther Mühle  
Klaus Zeh

### 30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus-Jürgen Schaaf  
Dr. Alfred Schmitt  
Mirocles Rieser  
Hans Haas  
Norbert A. Skiera  
Dr. Christian Hollenberg

### 25-jährige Mitgliedschaft

Gerhard Waldmann  
Wolf-Rainer Kruska  
Anselm Bothe  
Martin Scholz  
Lutz Rudolph  
Dr. Georg Boeckler  
Anneliese Langner  
Dr. Thomas M. Braun  
Dr. Rolf Kisro  
Manfred Fahr  
Holger Wanders

## Am 05. Dezember ist unsere neue AOPA-Website online gegangen

Die Website [www.aopa.de](http://www.aopa.de) wurde optisch und technisch an aktuelle Endgeräte angepasst, auch der Mitgliederbereich wurde überarbeitet.

Im Mitgliederbereich finden Sie mittlerweile über 400 Vorteilsangebote. Wir hoffen, dass Ihnen die Seite viel Freude bereitet.

**Neue AOPA Website online**  
5. Dezember 2019  
Heute ist unsere neue AOPA Website online gegangen, die unter anderem für mobile Endgeräte optimiert ist. Wenn Ihnen ein Fehler auffällt oder wir noch etwas verbessern können, freuen wir uns über Ihr Feedback. Ihre AOPA-Crew

**AOPA Letter 5-19 und AOPA Safety Letter online!**  
28. Oktober 2019  
Der AOPA Letter für die Monate Oktober und November 2019 sowie der AOPA Safety Letter "BESONDERE REGELN FÜR VFR + IFR" stehen ab sofort zum Download zur Verfügung. ... zum behelfsmäßigen und kostenlosen ...

**Anstehende Veranstaltungen**  
FAA Lizenzvalidierung (ausgebrocht)  
13. Dezember  
Flugwetter im Selbstbesichtigungsverfahren /  
pc\_mel VFR und IFR (Motorflug)  
25. Januar 2020 - 26. Januar 2020

# Spendenaufruf für Schweizer Piloten


Sie haben im AOPA-Letter seit vielen Jahren keinen Spendenaufruf gelesen. Heute machen wir aber eine Ausnahme für einen AOPA-Fliegerkollegen aus der Schweiz, dem wegen eines Zollverfahrens von der deutschen Justiz eine Strafzahlung von annähernd 30.000 € auferlegt wurde. Als Rentner hat er aber das Geld nicht frei verfügbar, er und seine Familie müssen sich in vielen Lebensbereichen stark einschränken. Um was geht es? Um einen eigentlich harmlosen Flug im Jahr 2015 mit einer Cessna 182 zwischen dem Schweizer Flugplatz Birrfeld und dem deutschen Flugplatz Würzburg-Schenkenturm und seine zolltechnische Behandlung. Die juristischen Details zum Fall finden Sie unter diesem Link: <http://bit.ly/2LGHYBB>

Unser Pilot war sich bewusst, dass eine zolltechnische Abfertigung notwendig ist. Aber es ist ihm offenbar nicht gelungen trotz Studium der AIP und Anrufen bei den Flugleitern alles richtig zu machen, auch weil die offiziellen Luftfahrt-Publikationen hierzu verwirrend formuliert waren und nach wie vor sind. Das Hauptzollamt Schweinfurt hat ihm die illegale Einfuhr eines Flugzeugs vorgeworfen, das angerufene Finanzgericht München hat diese Auffassung bestätigt und ein Strafgeld von annähernd 30.000 €

verhängt, das sich aus der Einfuhrumsatzsteuer für das Flugzeug, sonstigen Abgaben und Strafzinsen zusammensetzt.

Das Finanzgericht ließ sich nicht davon beeindrucken, dass dem deutschen Fiskus kein Schaden entstanden ist, dass kein Vorsatz vorlag, dass der Fliegerkollege die Vorschriften angesichts ihrer Komplexität und unglücklichen Veröffentlichung einfach nicht richtig verstanden und umgesetzt hat. Letztlich wird er aber mit dieser Geldstrafe behandelt, als wäre er ein Schwerekrimineller.

Wir haben den Piloten juristisch unterstützt, aber leider ohne Erfolg. Ein solches Ergebnis ist für uns als Verband untragbar, weshalb wir, die AOPA GERMANY zusammen mit der AOPA SCHWEIZ hiermit zu einer gemeinsamen Spendenaktion aufrufen möchten, um den Fliegerkameraden zu unterstützen, da ein solcher Fall grundsätzlich jeden treffen kann. Machen Sie auch mit, jeder Euro ist willkommen! Wir haben hierfür ein AOPA PayPal Spendenkonto (<http://bit.ly/2RCwAKJ>) eingerichtet, Spendenbescheinigungen können wir leider nicht ausstellen, leiten jedoch jeden Euro an den Piloten weiter. Sie müssen kein PayPal Kundenkonto besitzen, um eine Spende zu leisten.



Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 2020 Glück, Gesundheit und viel Erfolg!

Ihre AOPA-Crew

Auch in diesem Jahr werden wir auf das Versenden von Weihnachtskarten verzichten und stattdessen das eingesparte Geld für einen guten Zweck spenden.

© Fotolia.com - Vjgm

**Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt zwischen den Jahren geschlossen.**

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 23. Dezember 2019 bis 03. Januar 2020 geschlossen. Am 06. Januar 2020 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

# Besuch im Europaparlament

Kontakt zu den neu gewählten Mitgliedern des EU-Parlaments zu halten und auszubauen ist für unsere europäische Verbandsarbeit sehr wichtig. Deshalb haben die IAOPA-Vertreter Peter Sodermans (Luxemburg) und Michael Erb (Deutschland/EU-Vorsitzender) am 26. November zusammen mit der Beratungsfirma RPP und ihrem CEO Lutz Dommel in Straßburg mehrere Abgeordnete besucht, um über aktuelle Themen zu diskutieren. Dazu zählten Fragen des europäischen Luftraums, und hier vor allem die bevorstehende Herausforderung der Integration der unbemannten Luftfahrzeuge. Hier bestanden großes Interesse und Einigkeit darüber, dass die europäische Politik sich dieses Themas bislang zu wenig angenommen hat. Denn der geplante massive Einzug von Paketdrohnen und unbemannten Lufttaxis wird enorme Auswirkungen auf viele Bereiche des Lebens der europäischen Bürger haben,



v.l.n.r.: Lutz Dommel, Michael Erb und Peter Sodermans

und nicht nur auf die bemannte Luftfahrt, die sich mit den Drohnen den Luftraum nach noch nicht bekannten Spielregeln teilen muss.



## Treffen von AOPA-Austria und Germany

Am 19. November 2019 besuchte eine Delegation der AOPA Austria die Geschäftsstelle der AOPA Germany am Flughafen Egelsbach (EDFE). Ziel war es, sich persönlich kennenzulernen und die Möglichkeiten für eine zukünftige Zusammenarbeit zu diskutieren. Dies war die erste Dienstreise für den neu gewählten Präsidenten der AOPA Austria, Robert Michl, und die Reise bot den Vorständen beider Organisationen die Gelegenheit, Möglichkeiten zur Zusammenarbeit zu sammeln und zu diskutieren.

Erster Tagesordnungspunkt war eine Diskussion darüber, wie jede Organisation arbeitet, um Mitglieder zu gewinnen und zu halten. AOPA Deutschland meldete eine Erhöhung der Mitgliederzahl um 1-2% pro Jahr und gab Vorschläge weiter, wie Mitglieder engagiert und motiviert werden können. Die Organisation von Fly-Outs und Trainingscamps war nur einer der Vorschläge, die untersucht wurden, und beide Organisationen vereinbarten, eng an der Entwicklung solcher Initiativen zu arbeiten.

Die Teilnahme der IAOPA Europa an Beratungs- und Arbeitsgruppen mit der EASA, der EU-Kommission und Eurocontrol wurde ausführlich erörtert und die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit unter dem Dach der IAOPA Europa wurde bekräftigt. Die Organisation ist stark in EASA-Arbeitsgruppen vertreten, und es ist wichtig, die laufenden Projekte im Auge zu behalten und die Ergebnisse zu verbessern. Ein gemeinsamer Bereich in der Dropbox-Cloud von AOPA Austria wird implementiert, um Dokumente über gemeinsame Pläne und Projekte, Mitgliederinteressen, Aktivitäten und mehr auszutauschen.

Alle waren sich einig, dass die Piloten in beiden Ländern genau verstehen müssen, wie sie im gegenseitigen Luftraum sicher fliegen können. Der nächste Artikel von AOPA Austria im AOPA Germany Letter soll die regulatorischen Unterschiede zwischen Deutschland und Österreich untersuchen.

Weitere Treffen sind geplant, und alle waren mit dem Ergebnis zufrieden und freuen sich auf eine verstärkte Zusammenarbeit.



v.l.n.r.: Thomas Neuland (DE), Hans-Peter Walluf (DE), Robert Michl (AT), Friedrich Buza (AT), Harald Schmid (AT), Dr. Michael Erb (DE), Herbert Licenik (AT), Christof Curati (DE)

© AOPA-Germany

# Flugplatz Egelsbach: NetJets geht, Triwo kommt

In 2009 hat das amerikanische Unternehmen NetJets den Flugplatz Egelsbach den umliegenden Kommunen abgekauft mit dem ambitionierten Ziel, aus dem VFR-Flugplatz einen IFR-nutzbaren Business-Airport im Rhein-Main-Gebiet zu machen, vor allem für die eigene Flotte von Geschäftsreiseflugzeugen. 10 Jahre später ist der Flugplatz leider genauso wetterabhängig wie auch all die Jahre zuvor, die Landebahn wurde nicht wie geplant verlängert, und der einstige Enthusiasmus von NetJets für neue Investments in Egelsbach ist schon seit einigen Jahren angesichts anhaltender Betriebsverluste nicht mehr vorhanden. Deshalb ist es

folgerichtig, dass der Flugplatz einen neuen Eigentümer erhält. NetJets, das dem amerikanischen Investor Warren Buffett gehört, will deshalb ihre Beteiligung von 87,73 Prozent an die Triwo AG aus dem rheinland-pfälzischen Trier verkaufen. Die Kommunen Egelsbach und Langen halten noch 6,61 bzw. 5,66% der Anteile. Die Triwo AG hat bereits umfangreiche Luftfahrt-Erfahrung gesammelt als Eigentümerin der Flugplätze in Oberpfaffenhofen, Zweibrücken und Mendig. Der Verkauf soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.



© AOPA-Germany

Anzeigen



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

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

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

Internet: [www.luftfahrt-sv.de](http://www.luftfahrt-sv.de)

E-mail: [Info@luftfahrt-sv.de](mailto:Info@luftfahrt-sv.de)

## Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



# News



## Gemeinsam sind wir stark!

### Interessensvertretungen

Auf die General Aviation werden in den kommenden Jahren einige, teilweise wohl eher schwer verdauliche Brocken zukommen. Beispielhaft seien hier die Drohnen und ihr Wunsch-Luftraum, der U-Space sowie die geplante 500 CHF Privatflugabgabe in der Schweiz genannt.

Ein weiterer Punkt ist die wachsende Tendenz, Maßnahmen zur Senkung von CO<sub>2</sub> Emissionen zu planen und zu ergreifen. Dieser Trend ist angesichts des (wohl nur mehr von Leuten mit originellen Meinungen geleugneten) Klimawandels verständlich und nachvollziehbar. Hier werden viele Kontakte zu knüpfen sein, eine Menge an Aufklärungs- und Abstimmungsarbeit wird nötig sein. Insbesondere wird es wichtig sein, den Anteil der Luftfahrt insgesamt und der GA im Speziellen an der CO<sub>2</sub> Gesamtemission herauszuarbeiten.

Aus diesem Grund hat AOPA Austria ein ambitioniertes Besuchs- und Gesprächsprogramm gestartet, bei dem Stakeholder aus dem BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie) und der AustroControl kontaktiert werden. Diese Gespräche werden auf unserer Homepage [www.aopa.at](http://www.aopa.at) dokumentiert. Eine besondere Rolle kommt dabei den anderen Interessensvertretungen zu. In Österreich ist dies hauptsächlich der AeroClub, der sich auch mit den anderen Segmenten der GA wie Kunstflug und Wettbewerben etc. beschäftigt.

*Unser Fliegerfreund Clemens Wodak, der sich u. a. der Aerobatik verschrieben hat, hat uns netterweise die folgenden Zeilen zur Verfügung gestellt:*

### Der Kunstflug lebt in Österreich wieder auf

2018 wurde nach langer Pause eine österreichische Meisterschaft ausgetragen, gefolgt von einer sehr erfolgreichen Weltmeisterschaft der Klasse Intermediate 2019 und der zweiten österreichischen Kunstflugmeisterschaft im August 2019.

Der Kunstflug ermöglicht es, das Flugzeug in ungewöhnlichen Fluglagen sicher zu beherrschen, sowie die eigenen theoretisch bekannten Leistungsgrenzen selbst zu erfliegen, besser zu erkennen und weiter auszubauen. Besonders im Hinblick auf die „Situational Awareness“ im konventionellen Flugbetrieb ist es eine wertvolle Erfahrung, ein besseres Gefühl für das Luftfahr-

zeug in allen Dimensionen zu erlangen. Wer mehr als das sucht, dem wird in diesem Sport mentale sowie körperliche Herausforderung im Wettbewerb geboten. Insbesondere werden Orientierung, Konzentration, Gedächtnis und körperliche Fitness belohnt. Der Sport wird in vier Klassen ausgetragen. Gewonnen wird durch präzises Fliegen eines Programms bestehend aus diversen Figuren innerhalb einer genau abgegrenzten virtuellen Box in der Luft. Mitte Juli fanden die diesjährigen Weltmeisterschaften der Klasse Intermediate in Břeclav, Tschechien, nahe der österreichischen Grenze statt. Dabei konnte sich Christian Auer durchsetzen und holte den Titel Vizeweltmeister nach Österreich.

Ein Monat später fanden die österreichischen Meisterschaften im Motor- und Segelkunstflug statt. Highlights waren ein Team aus Argentinien, das extra für die Teilnahme an der Meisterschaft angereist war, sowie die Bronzemedaille in der Motorkunstflugklasse Sportsmen für Alexander Feuchtenhofer, und das nur zwei Wochen nach Abschluss der Kunstflugausbildung. Besonders Letzteres soll jeden Interessierten dazu ermutigen, sich dieser neuen Erfahrung ohne Vorbehalte oder Ängste hinzugeben – es wird mit einem Plus an fliegerischen Fähigkeiten und jeder Menge Spaß reichlich belohnt!



© Clemens Wodak

### Neue Bankverbindung

Ab Montag, 11.11.2019 hat die AOPA Austria eine neue Bankverbindung:

Institut: ERSTE Bank

IBAN: AT89 2011 1841 7774 8400, BIC: GIBAAUWXXX

Wir bitten alle unsere Mitglieder, nur mehr diese Kontodaten zu verwenden.



**AOPA GERMANY**

*We keep you in the air*

Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei.

Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden.

Verlassen Sie sich auf die weltweit präsenste Gemeinschaft der AOPA!

**www.aopa.de**

AOPA-Germany  
 Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.  
 Flugplatz, Haus 10  
 63329 Egelsbach | Deutschland  
 Email: info@aopa.de  
 Telefon: 0049 6103-42081

## 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.

# Der einheitliche europäische Luftraum soll endlich einheitlicher werden

Die Initiative zum einheitlichen europäischen Luftraum, auf Englisch Single European Sky (kurz „SES“), wurde 2004 mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Flugsicherung in Europa in Bezug auf Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz und Umweltschutz zu verbessern. Damals hatte man vor allem die Befürchtung, dass sich das gewünschte europaweite Wachstum des Luftverkehrs nicht ohne einen Ausbau der Flugsicherungskapazitäten realisieren lässt. Zwar gibt es einige Fortschritte hier und da, aber entscheidend weitergekommen ist man trotz intensiver Bemühungen in Sachen grenzüberschreitenden Fortschritts bislang jedoch nicht. Denn viele europäische Flugsicherungen machen trotz formellen Bekenntnissen für ein einheitliches Flugsicherungs-Europa am liebsten weiterhin „ihr eigenes Ding“ auf nationaler Ebene: Moderne europäische Datenlinks sind Fehlanzeige, die ADS-B Einführung stockt (nur am Boden, die Flugzeuge über 5,7 t MTOW haben hingegen schon umgerüstet), die Kosten der monopolistischen Flugsicherung sind im internationalen Vergleich viel zu hoch, Slotmangel und Verspätungen hingegen der Regelfall, grenzübergreifende Abstimmungsverfahren verlaufen eher unverbindlich und deshalb auch schleppend und viel zu oft ergebnislos ab. Und wie man Drohnen integrieren will, das weiß im Detail auch noch niemand.

Doch jetzt soll alles anders werden. Wenn man die diplomatischen Floskeln der Höflichkeit einmal ausblendet, dann will die EU die nationalen Flugsicherungen an die ganz kurze Leine nehmen, in Bezug auf technische Standards, Verfahren und Preisgestaltung direkt auf sie einwirken, notfalls auch sanktionieren. Eine zentrale Funktion kommt dabei dem einflussreichen Network-Manager zu, der bei der Eurocontrol angesiedelt wird, der die neuen Standards mit allen Beteiligten erarbeitet und deren Einhaltung überwacht. Einen Arbeitstitel für das umfangreiche Reformpaket gibt es auch: „Digital European Sky“.

Am 12. September 2019 organisierte die Europäische Kommission zusammen mit der finnischen EU-Präsidentschaft in Brüssel eine hochrangige Konferenz, um für diese Ziele zu werben und die Beteiligten aus Wirtschaft und Politik auf den Digital European Sky einzuschwören.

Die gemeinsame Erklärung zum Digital European Sky finden Sie zum Download auf unserer Website.

Nicht nur die Airlines machen bei diesem Projekt mit, auch die IAOPA-Europa ist wie schon in 2004 unter dem SES wieder mit dabei, genauso wie die Kollegen der European Business Aviation Association (EBAA) und der European Helicopter Association (EHA).



© Europäische Kommission

**Die gemeinsame Erklärung**

Die Unterzeichner fordern die EU-Institutionen und die Mitgliedstaaten auf, die notwendigen Schritte zur Umsetzung der heute angenommenen gemeinsamen Erklärung zu unternehmen und ihr gemeinsames Engagement für die Verbesserung des europäischen Luftraums zu bekräftigen.

Auf der heute unter finnischer EU-Präsidentschaft abgehaltenen Konferenz „Digital European Sky“ unterzeichnen Vertreter von 21 EU-Luftfahrt- und Arbeitnehmerverbänden eine gemeinsame Erklärung, in der sie sich zu konkreten Maßnahmen verpflichten, um die Vision eines einheitlichen europäischen Luftraums/Single European Sky (kurz: SES) endgültig und vollständig umzusetzen.

Die gemeinsame Erklärung, die heute von der A6-Allianz, A4 Airline Group, A4E, AIRE, ACI EUROPE, ASD, ATCEUC, Borealis-Allianz, B4, CANSO, COOPANS, Drone Alliance Europe, EBAA, ECA, EHA, ERA, Gate One, IATA, IFATCA, IFATSEA und IAOPA unterzeichnet wird, sendet das starke Signal aus, dass die SES-Vision nur durch die kollaborativen und koordinierten Bemühungen aller Beteiligten, einschließlich der Mitgliedstaaten und der europäischen Institutionen, erreicht werden kann.

Es wird erwartet, dass sich der weltweite Passagierverkehr bis 2037 verdoppelt – die Anpassung an dieses Wachstum bei gleichzeitiger Berücksichtigung seiner ökologischen und sozialen Aus-



© Europäische Kommission

EU-Generaldirektor für Mobilität und Transport Henrik Hololei und IAOPA-EU Vorsitzender Michael Erb bei der Unterzeichnung der Erklärung

wirkungen zu erreichen ist die Herausforderung. Der einheitliche europäische Luftraum ist ein wirksames Mittel zur Bewältigung der Umweltprobleme im europäischen Luftverkehr, indem ein effizientes und integriertes Flugverkehrsmanagementsystem geschaffen wird. Die Einführung neuer Technologien, die Interoperabilität der Systeme, eine harmonisierte Regulierung und eine angemessene Infrastruktur sind erforderlich. Europa und seine Bürger verdienen einen effizienten und nachhaltigen Luftraum, und wir hoffen, dass die vollständige Umsetzung der SES-Vision zu diesen dringend benötigten Verbesserungen führen wird.

**DIGITAL EUROPEAN SKY**  
High Level Conference on the Future of the Single European Sky

**Future of the Single European Sky (SES)**  
A Joint Stakeholder Declaration

We hereby agree to the following:

- The SES remains a joint endeavour...
- The SES system shall be implemented...
- The SES system shall be implemented...

**Next steps:**

- The stakeholders commit to...
- All parties to the SES shall...
- The stakeholders shall...

Logos of participating organizations: A4 Airline Grouping, A4E, AIRE, ACI EUROPE, ASD, ATCEUC, Borealis-Allianz, B4, CANSO, COOPANS, Drone Alliance Europe, EBAA, ECA, EHA, ERA, Gate One, IATA, IFATCA, IFATSEA, IAOPA.

© Europäische Kommission

## Korrekturen zum AOPA Safety Letter Nr. 45

### VFR Nachtflüge

(Seite 6, linke Spalte)

Unter diesem Abschnitt wurde festgestellt, dass für VFR-Flüge bei Nacht die gleichen Mindestwert-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken wie am Tage gelten. Diese Aussage ist nicht korrekt. Richtig muss es heißen:

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.

### Verspätete Abflugzeit

(Seite 7, rechte Spalte)

Unter diesem Abschnitt wurde erklärt, wie man sich als VFR-Pilot verhalten sollte, wenn ein Flugplan aufgegeben wurde und sich die angegebene Abblockzeit um mehr als 30 Minuten in die Zu-

kunft verschiebt. Es wurde festgestellt, dass, wenn man keine Verspätungsmeldung bei AIS aufgibt, der Flugplan verfällt.

Diese Feststellung trifft nicht zu und ist falsch.

Der Flugplan verfällt nicht automatisch. Wenn sich der Flug um mehr als 30 Minuten verspätet, so ist der Pilot angehalten, so früh wie möglich eine entsprechende Verspätungsmeldung dem AIS-C zu übermitteln.

Die Verspätungsmeldung muss folgende Angaben enthalten:

Feld 7: Luftfahrzeugkennung

Feld 13: Startflugplatz und die neue EOBT

Feld 16: Zielflugplatz

Feld 18: mindestens Tag des Abfluges „DOF/“

Die Verspätungsmeldung kann telefonisch bei AIS-C oder über das online AIS-Portal erfolgen. Dort findet man ein spezielles Formblatt für eine Verspätungsmeldung (DLA – Delay).

Der AOPA Safety Letter Nr. 45 wurde in der Online-Version auf der AOPA Website bereits entsprechend korrigiert.

*Jürgen Mies*

## ADS-B und Datenschutz – gute Nachrichten

Sie erinnern sich an unsere Artikel zum Thema ADS-B und Datenschutz? Seit dem 25. Mai 2018 ist die neue europäische Datenschutzgrundverordnung in Kraft. Sie liefert zwar eine juristische Handhabe gegen die Datenveröffentlichung auf europäischen Flugbewegungsportalen, aber auf der internationalen Ebene hat sie nicht wirklich weitergeholfen, denn viele dieser Portale sitzen in den USA und interessieren sich nicht für die Einhaltung europäischer Rechtsnormen. Ein „Stalker“ benötigt nur die Registrierung des Flugzeugs, schon kann er dessen Flugaktivität auf Portalen wie ADS-B-Exchange aus den USA nachvollziehen. Die europäische IAOPA hat sich deshalb mit den Kollegen aus den USA in Verbindung gesetzt, die Thematik diskutiert und um Unterstützung gebeten. Anlässlich der 30. IAOPA-Weltversammlung im März 2018 wurde dann auch eine Resolution mit dem Titel „Privacy of Surveillance Data“ verabschiedet.

In der Folge haben sich unsere AOPA-USA-Kollegen mit anderen Verbänden wie der NBAA zusammengetan, und es kam tatsächlich Bewegung in die Sache. Die Federal Aviation Administration (FAA) hat eine Strategie entwickelt, wie die Flugverfolgung in Echtzeit mit ADS-B unterbunden werden kann.

Die FAA geht bei dem „Privacy ICAO Address“ Programm (kurz PIA genannt) in zwei Phasen vor.

Die FAA wird in Phase 1 ein Webportal einrichten, um Anfragen von Luftfahrzeug-Betreibern entgegenzunehmen, die eine Sperrung ihrer ADS-B-Positions- und Identifikationsinformationen wünschen. Diesen Betreibern wird eine alternative, temporäre Flugzeugadresse der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zugewiesen, die nicht mit ihren Flugzeuginformationen im FAA-Luftfahrzeugregister verknüpft wird.

Ab Mitte 2020 wird das Programm in Phase 2 auf seine Dauerlösung umgestellt. Die ADS-B Portale werden dann stark in ihren Veröffentlichungsrechten eingeschränkt. Nur Organisationen, die von der FAA überprüft wurden (z. B. Strafverfolgungsbehörden), können dann noch die wahre Identität eines Flugzeugs erkennen. Die Daten aus Phase 1 werden gelöscht, denn in Phase 2 werden grundsätzlich alle Flugzeuge geschützt.

Die IAOPA Europa hat bei der FAA angefragt, ob diese sehr begrüßenswerten Datenschutzregelungen für US-basierte ADS-B-Portale auch auf den ausländischen Luftraum und ausländische Luftfahrzeuge ausgedehnt werden sollen. Wir sind grundsätzlich optimistisch, dass diese Entwicklungen auch dazu führen werden, dass die ADS-B-Portale in den USA zukünftig endlich auch die europäischen Datenschutzrichtlinien beachten werden.

#### IAOPA, at its 30<sup>th</sup> World Assembly, resolves:

To encourage Authorities worldwide to implement and to enforce regulations in order to protect data which is broadcast by private aircraft against uncontrolled publication.



## DER WEG ZUR INSTRUMENTEN- FLUGBERECHTIGUNG

Nr. 46, Dezember 2019

**Wer häufig einen Blick auf die Grafiken des GAFOR wirft, bekommt ein gutes Gefühl dafür, wie oft der Luftraum meteorologisch für Sichtflieger nutzbar ist. An vielen Tagen bleibt der Hangar geschlossen, weil Flugvorhaben, beispielsweise aufgrund tiefer Wolkenuntergrenzen, per VFR nicht durchführbar sind. Man meint die Sonne durch den Stratus schimmern zu sehen oder erkennt am Horizont einen hellen Streifen, der bestes Flugwetter verheißt, und doch bleiben die Räder am Boden.**

**Nun, es gibt eine Möglichkeit, in einigen dieser Fälle doch in die Luft zu gelangen. Grundlage hierfür ist die Instrumentenflugberechtigung. Sie bietet nicht nur mehr Möglichkeiten, dem Wetter gelegentlich ein Schnippchen zu schlagen, sondern auch neue Fertigkeiten zu erlangen, sich umfangreicheres fliegerisches Wissen anzueignen und damit ein hohes Maß an zusätzlicher Sicherheit zu erreichen.**

### INSTRUMENTENFLUG

Wer die Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating, IR) anstrebt, den erwarten im Wesentlichen drei große Themengebiete: Es gilt eine Fülle neuer Verfahren und Regeln kennenzulernen, man muss sich in Zusammenhang mit dem fliegerischen Handwerk intensiv mit der eigenen Physiologie auseinandersetzen und es ist erforderlich, ein hohes Maß an Systemkenntnis zu erlangen, um die zugehörige Avionik sicher zu beherrschen.

Instrumentenflüge haben einen klaren Aufbau. Von Anfang bis Ende betrachtet bestehen sie aus vier Phasen: Departure, Enroute, Arrival und Approach. Jeder dieser Abschnitte hat seine eigenen Karten und Besonderheiten. Das Lesen und Verstehen dieser IFR-Karten nimmt einen großen Raum sowohl in der Ausbildung als auch später in der Ausübung des Instrumentenfluges ein. Mit dem Verständnis der Karten betritt man die Welt der großen Fliegerei und bekommt fundierten Einblick in ein Universum, dem man bislang vor allem nur ausgewichen ist.

Neu und ungewohnt dabei ist das absolute Vertrauen, das man den Instrumenten entgegenbringen muss. Ohne Sicht nach draußen werden sie buchstäblich zum Maß aller Dinge. In der Folge muss man das Fliegen neu lernen, denn unser Gleichgewichtsorgan,

das uns im Sichtflug hilfreich zur Seite steht, beschert uns ohne optische Referenzen Wahrnehmungen, die zu einem deutlichen Spagat zwischen Gefühl und Realität führen können. Der gute alte Hosenboden hat hier ausgedient. Der Grund dafür ist, dass die Rezeptoren für das Gleichgewicht nur auf Beschleunigung reagieren. Findet eine Lageänderung im Raum schleichend statt, etwa weil man mit Checklisten und Karten beschäftigt ist, so bekommen wir diese nicht gemeldet. Anders verhält es sich dann mit der Korrektur, die man ruckartiger anbringt, wenn man feststellt, dass die Fluglage nicht mehr den Erwartungen entspricht. Gerade wenn deutlicher Input in Höhen- und Querruder gleichzeitig notwendig werden, kann der physische Eindruck dramatisch sein.

Diesen simplen Zusammenhängen ist ein guter Teil der relativ hohen Zahl an Ausbildungsstunden der IFR-Berechtigungen geschuldet. Es braucht eine ganze Zeit, bis man gelernt hat, die Fluglage anhand der Instrumentenanzeigen schnell zu interpretieren, in der Lage ist, die passende Korrektur anzubringen und dann mit dem Gefühl fertig wird, welches das notwendige Manöver nach sich zieht. Gerade hierin besteht aber auch der Reiz der praktischen IFR-Fliegerei: in der notwendigen Selbstüberwindung und irgendwann in einem neuen Gefühl von Kontrolle über das Flugzeug, wenn man die Lektionen gemeistert hat. Auch der größte Teil des Sicherheitsgewinnes steckt in dieser Fertigkeit. Erst jetzt ist man wirklich dazu in der Lage, einen ungewollten Einflug in eine Wolke zu korrigieren und diese sicher wieder zu verlassen.



*So ein Anflug bei geringen Sichtverhältnissen gelingt nur mit einer Instrumentenflugberechtigung*

Da das Fliegen nach Instrumenten heutzutage fast ausnahmslos unter Zuhilfenahme moderner Avionik stattfindet, entfällt ein großer Teil der Ausbildung auch darauf, sich die notwendige Systemkenntnis anzueignen, denn die Bedienung der mit wunderbaren Funktionen überbordenden modernen Geräte erscheint nicht unbedingt intuitiv. Die intensive Arbeit mit den Instrumenten und damit zusammenhängend auch der Umgang mit den angezeigten Werten, führen nach einiger Zeit dazu, dass man beginnt, das Flugzeug auf einem neuen Niveau zu bedienen. So merkt man sich zwangsläufig irgendwann Geschwindigkeiten oder Steig- bzw. Sinkraten, die zu bestimmten Settings bei Pitch und Power gehören und wird professioneller darin, bestimmte Flugzustände oder Konfigurationen zügig herzustellen. Zusätzlich entwickelt sich auch eine Sensibilität gegenüber unplausibler Werte. So steigt die Wahrscheinlichkeit, Abnormitäten wie Vergaservereisung oder derlei Dinge frühzeitig zu erkennen, wodurch abermals ein klares Plus an Sicherheit gewonnen wird. Für die Dauer eines Instrumentenfluges ist sowohl ein Flugplan als auch der fortwährende Kontakt zur zuständigen Flugverkehrskontrollstelle notwendig. Allerdings muss nicht ein kompletter Flug nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden. Wenn das Wetter es zulässt, kann ein Flug nach VFR begonnen und mit IFR beendet werden (Z-Flugplan) oder mit IFR begonnen und mit VFR beendet werden (Y-Flugplan).

## DAS FÜR UND WIDER

Um bewerten zu können, ob man einen Nutzen aus der Berechtigung zum Flug nach Instrumenten ziehen kann, lohnt es sich, zunächst ein paar Überlegungen anzustellen. Die Sicherheit eines IFR-Fluges hängt in höchstem Maße vom Trainingsstand des Piloten ab. Ein solches Rating zu halten ist also nur sinnvoll, wenn man auch die Gelegenheit hat, diese Art des Fliegens zu praktizieren. Fliegen nach IFR ist ideal für Piloten, die Flugzeuge beruflich nutzen oder aus anderen Gründen häufig Streckenflüge durchführen. Es erhöht immer die Wahrscheinlichkeit, zu einem gegebenen Zeitpunkt von A nach B zu kommen.

© Jürgen Mies

Die Kehrseite der Medaille ist natürlich, dass Flugzeuge, die sich für das Fliegen nach Instrumenten eignen, eben so selten wie teuer sind. Ob ein für IFR-Flüge ausgerüstetes Flugzeug zur Verfügung steht ist also ein wesentlicher Aspekt der Entscheidung. Dabei sollte mit ins Kalkül gezogen werden, dass man IFR-Flugzeuge möglicherweise nicht so einfach wechseln kann, wie man es vielleicht bislang gewohnt war, denn zu den Besonderheiten einzelner Muster kommen nun auch die Spezialitäten der Avionik, die man traumwandlerisch bedienen können sollte, wenn man sicher unterwegs sein will.

Auch sind in manchen Gegenden Flugplätze, insbesondere kleinere Flugplätze, die ein IFR-Anflugverfahren zur Verfügung stellen, dünn gesät. Es sollte auch nicht vergessen werden, dass die Inanspruchnahme der Services rund um den Instrumentenflug Gebühren nach sich zieht, von denen man als Sichtflieger verschont bleibt.

Im Grundsatz hat man zu entscheiden, ob man dem Fliegen einen verkehrstechnischen Nutzen beimessen möchte oder ob man es nur um seiner selbst willen ausübt. Wenn die Schönheit des Fliegens im Vordergrund steht, so ist kein Instrument Rating nötig. Bestehen Zweifel an der eigenen Eignung, empfiehlt es sich vorab einen echten IFR Flug (wenn möglich in Instrumentenwetterbedingungen, IMC) mit einem Lehrer durchzuführen und anhand der „Gefühlslage“ zu entscheiden. Wie später noch erläutert wird kann so ein Flug der Ausbildung zugerechnet werden, womit er bei positiver Entscheidung kostenneutral wäre und bei negativer verhindert, dass Geld in ein hoffnungsloses Unterfangen investiert wird.

## BERECHTIGUNGEN

Seit Einführung der EASA-FCL (Flight Crew Licensing) kam Dynamik in die Welt der Instrumentenfliegerei. So wurde vor einigen Jahren mit dem Competency-Based Instrument Rating (CB-IR(A)) ein neuer Ausbildungsweg zum Instrument Rating (IR(A)) geschaffen, der sich an den Bedürfnissen von Piloten kleinerer Flugzeuge ausrichtet. Darüber hinaus wurde eine neue Berechtigung für IFR-Flüge auf Strecke, das Enroute Instrument Rating (EIR), eingeführt. Dieses EIR steht nun zur Disposition.

Voraussichtlich zum 8. April 2020 wird mit EU-Verordnung ein Basic Instrument Rating (BIR) eingeführt. Dieses neue Rating soll den Erwerb einer IFR-Berechtigung wesentlich erleichtern. Mit Einführung dieser

neuen Berechtigung wird das Enroute Instrument Rating abgeschafft.

## EIR

Das EIR berechtigt lediglich nach Freigabe zum Durchfliegen von Wolken im Streckenflug, jedoch nicht zur Durchführung von IFR-Approaches oder Departures. Der Pilot ist dafür verantwortlich, sowohl den Start als auch die Landung in VMC durchführen zu können.

Obwohl mit der Einführung des Basic Instrument Rating (BIR) das EIR abgeschafft wird, bleibt für EIR-Inhaber die Berechtigung weiterhin bis zum 8. September 2022 gültig. Bei einer weiterführenden Ausbildung zum Basic Instrument Rating wird die Ausbildung zum EIR voll anerkannt.

## BIR

Das noch im Entwurf vorliegende neue Basic Instrument Rating (BIR) ist zugeschnitten auf den Flugbetrieb mit kleineren Flugzeugen (keine Hochleistungsflugzeuge) und gilt nur in Ländern, die der EASA angehören. IFR-Anflüge sind nur bis zu einer um 200 ft erhöhten Entscheidungshöhe (Decision Height, DH) bzw. Mindestsinkflughöhe (Minimum Descent Height, MDH) erlaubt. Und das nur bei einer Sicht von nicht weniger als 1500 m am Flugplatz. Für den Abflug gilt ebenfalls eine Mindestsicht von 1500 m, zusätzlich eine Hauptwolkenuntergrenze von mindestens 600 ft.

## CB-IR(A)

Das CB-IR(A) erlaubt Instrumentenanflüge bis zu einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 200 ft (60 m) über Grund. Es verleiht dieselben Privilegien wie das klassische IR, ist aber in seiner Anwendung auf eine kleinere Zielgruppe von Luftfahrzeugen beschränkt, denn es gilt nur für Flächenflugzeuge die nicht als High-Performance-Aircraft klassifiziert sind. Abgesehen von dieser Einschränkung stellt es ein vollständiges, ICAO-konformes Instrument Rating dar.

## IR

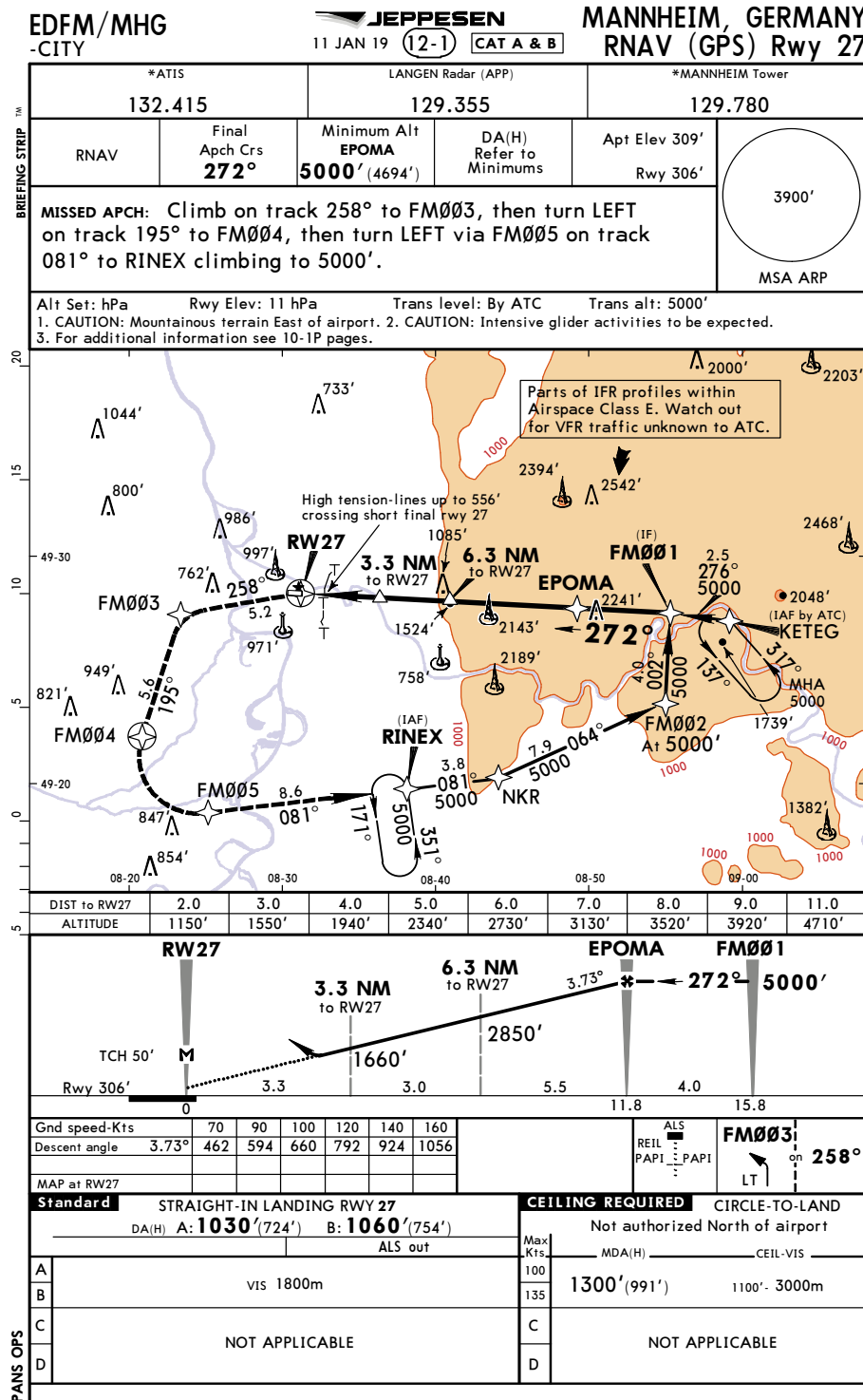
Das klassische IR berechtigt zu allem, wozu auch das CB-IR(A) berechtigt, ist aber nicht auf bestimmte Luft-

fahrzeugklassen beschränkt. Es wird in der Verkehrsluftfahrt für Flugzeuge oder grundsätzlich für Hubschrauber und Luftschiffe benötigt. Es ist nicht Gegenstand dieses AOPA Safety Letters und wird hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

### Verlängerung der Berechtigung

Um die Instrumentenflugberechtigung zu erhalten, wird jedes Jahr ein Checkflug mit einem Prüfer fällig,

der innerhalb von drei Monaten vor Ablauf der Gültigkeit absolviert werden muss. Verfügt man im Zusammenhang mit dem IR oder BIR über ein Multiengine Rating (MEP), so kann man den Checkflug auf der zweimotorigen Maschine absolvieren und erhält trotzdem zusätzlich eine Verlängerung des SEP IR/BIR. Für BIR gilt zusätzlich, dass man jede zweite Verlängerung als Schulfug mit einem BIR-Fluglehrer durchführen kann, wenn man im Jahr zuvor eine Flugerfahrung von mindestens 6 IFR-Stunden als verantwortlicher Flugzeugführer (PIC) sowie mindestens 3 Instrumenten-anflüge nachweisen kann.



## DER WEG ZUR BERECHTIGUNG

### Voraussetzungen

Der Weg zu gleich welcher Instrumentenflugberechtigung steht nur Inhabern einer Privatpiloten-(PPL) oder höherwertigen Lizenz offen (FCL.825(b), FCL.600). Wer einen LAPL hat, muss ihn zunächst zu einem PPL „upgraden“, um eine Instrumentenflugausbildung beginnen zu können. Bewerber für ein EIR müssen 20, Bewerber für ein CB-IR(A) 50 Überland-Flugstunden als verantwortliche Luftfahrzeugführer in Ihrem Flugbuch geloggt haben. Ein paar weitere Feinheiten, die die Anrechnung von Stunden für das IR betreffen, können in EASA FCL.610 nachgelesen werden.

Hat man diese Kriterien erfüllt, so benötigt man zusätzlich noch eine Sprachprüfung in Englisch (mit mindestens Level 4) und das Allgemeine Sprechfunkzeugnis AZF. An das Medical werden keine erweiterten Anforderungen gestellt, ein gültiges Medical der Klasse 2 ist ausreichend.

### Theorie

Hinsichtlich der theoretischen Ausbildung, für die eine Ausbildungszeit von 80 Unterrichtsstunden

Als IFR-Pilot wird man solche Anflugkarten lesen und interpretieren können  
 (Diese Karte ist für navigatorische Zwecke nicht geeignet.)

gefordert ist, sind CB-IR(A) und BIR identisch. Da die theoretischen Kenntnisse, die für das IR erworben werden müssen, nur wenig Überlappung mit dem PPL-Stoff haben, sollte man ordentlich Zeit einplanen.

Man bekommt es mit neuen Regeln, neuen Verfahren, neuen Karten und einer Menge neuer Begriffe zu tun. Auch wenn die Fächer bekannt klingen, so sind doch viele Lerninhalte zu bewältigen, die noch unbekannt sind. Die Fächer sind Luftrecht, Flugplanung und -überwachung, Funknavigation, Instrumentenkunde, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie und IFR-Sprechfunkverfahren. Die theoretische Prüfung wird vor dem Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig abgelegt.

## BIR

Ein Teil der praktischen Schulung muss an einer ATO (Approved Training Organisation) stattfinden. Anders als beim Erwerb einer CB-IR(A) oder einer IR wird für das Basic Instrument Rating (BIR) gemäß dem EASA-Entwurf keine Anzahl von Mindestflugstunden gefordert. Die Ausbildung enthält drei Module. Modul 1: Fliegen ausschließlich nach Instrumenten; Modul 2: IFR-Abflugverfahren, Warteverfahren, IFR-Anflugverfahren (2D und 3D); Modul 3: IFR-Streckenverfahren. Das Modul 1 muss zuerst absolviert werden. Die weiteren Module können wahlweise je nach Anforderung durch den Flugschüler durchgeführt werden. Das Modul 1 (Streckenflug) kann insgesamt außerhalb einer ATO mit einem Fluglehrer absolviert werden. Die anderen Module können außerhalb einer ATO begonnen, müssen aber innerhalb einer ATO abgeschlossen werden.

## CB-IR(A)

Für das Competency-Based IR(A) sind 40 Praxisstunden (davon maximal 25 auf einem Flugsimulator (FNPT II)) notwendig, wenn es für ein SEP erworben wird, die Stundenanzahl erhöht sich auf 45 (davon maximal 30 Stunden auf einem FNPT II), wenn es zu einem MEP erworben werden soll. 30 Stunden können



© Stefan Wahler

*Mit einer Instrumentenflugberechtigung kann man sicher (und entspannt) über einer geschlossenen Wolkendecke fliegen.*

außerhalb einer ATO geschult werden. Für Piloten, die bereits früher ein IR(A) hatten, das seine Gültigkeit verloren hat, ist dies auch eine Möglichkeit, wenigstens noch 30 Stunden früherer IFR-Flugzeit zur Abkürzung der Ausbildung zu nutzen.

Bringt man IFR-Flugzeit von außerhalb mit an eine ATO, so wird dort vor dem Beginn der eigentlichen Praxisschulung eine interne Kompetenzüberprüfung durchgeführt, um den Trainingsstand des Schülers festzustellen und die Lehrinhalte der verbleibenden Praxisschulung von mindestens 10 Stunden abzustimmen. Die Kompetenzüberprüfung kann sowohl im Simulator als auch im Flugzeug erfolgen.

Soweit die Regeln und deren spezifisches Zahlenwerk.

Man kann daran erkennen, dass der zeitliche Aufwand mit dem eines PPL vergleichbar ist. Insofern lässt sich auch eine ähnliche Ausbildungsdauer prognostizieren. Da man nicht in so hohem Maße vom Wetter abhängig ist, kann es gelingen die Ausbildung mit dem Eintrag in die Lizenz innerhalb eines Jahres abzuschließen. Von den Zahlen und dem zeitlichen Aufwand, den sie implizieren, sollte man sich nicht abschrecken lassen, denn letztendlich macht man während der Ausbildung größtenteils nur das, was man ohnehin gerne tut – gemeinsam Fliegen zu gehen. Die neue ungewohnte Nähe zu den Wolken, zu denen man sonst immer Abstand wahren muss, sorgt für viele atemberaubende Eindrücke. Zum ersten Mal selbst eine Wolkendecke zu durchstoßen und on Top legal mit dem Flugzeugbauch darauf entlang zu gleiten beschert ein ähnlich unvergessliches Erlebnis wie der erste Alleinflug.

Wenn die ATO der Wahl die Möglichkeit bietet, die praktische Ausbildung mit einem Simulator zu beginnen, kann man sich der Angelegenheit langsam und stressfrei nähern, denn hier lassen sich die notwendigen Verfahren in aller Ruhe und Konzentration erlernen, ohne Rücksicht auf das reale fliegerische Leben nehmen zu müssen. So ist es möglich, mental aufgeräumt und mit einem klaren Konzept von dem, was vor einem liegt, in die erste richtige Flugstunde zu starten.

Am Ende der Ausbildung steht ein Checkflug mit einem Prüfer. Die Eintragung des IR oder BIR wird dann vom LBA vorgenommen, das ab diesem Zeitpunkt auch die Betreuung der Lizenz übernimmt.

## FORDERUNGEN AN DAS LUFTFAHRZEUG

Die Voraussetzungen, die ein Flugzeug mitbringen muss, um nach IFR betrieben werden zu dürfen, sind nicht an einer Stelle niedergeschrieben und, gerade was die Navigationsausrüstung anbelangt, auch nicht sehr explizit. So müssen zwangsläufig mehrere Regelwerke bemüht werden, um ein Gesamtbild zu bekommen. Fest steht in jedem Fall, dass es keine IFR-Zulassung im Sinne eines Zertifikates gibt, sondern dass eine Reihe von Regeln erfüllt sein muss, um legal nach Instrumenten fliegen zu dürfen.

Die Grundlage für alles weitere bildet dabei, dass das Luftfahrzeug vom Hersteller bauartlich für Flüge nach Instrumentenflugregeln zugelassen sein muss. Ob das

so ist, erfährt man in der Regel durch Lektüre des Flughandbuchs.

Die Mindestanforderungen an die Instrumentierung sind von der EASA in NCO.IDE.A.125 festgelegt. Hier ist zu lesen, dass ein Flugzeug folgende Instrumente braucht, um für Instrumentenflüge als tauglich zu gelten:

Benötigt werden, ein Magnetkompass, eine Uhr mit der Anzeige von Stunden, Minuten und Sekunden, ein barometrischer Höhenmesser, ein Fahrtmesser, ein Variometer, ein Wendezeiger, eine Libelle, ein künstlicher Horizont, ein Kreiselkompass und ein Thermometer zur Anzeige der Außentemperatur. Dazu kommt noch eine Warnanlage bezüglich der adäquaten Energieversorgung der Kreiselinstrumente und eine Pitotrohr-Heizung, um die Funktion des Fahrtmessers vor den Folgen durch Vereisung zu bewahren. Empfohlen wird auch das Vorhandensein einer Alternate Static Source. In den EASA Flugbetriebsvorschriften AMC1 (Acceptable Means of Compliance) zu NCO.IDE.A.125 (Non-Commercial Air Operations with other than Complex Motor-Powered Aircraft) wird erklärt, dass diese Instrumente auch Teil einer integrierten Lösung sein dürfen, wenn diese dieselbe Information mit derselben Sicherheit bereitstellen kann. Der Nachweis hierfür muss durch ein Zertifikat erbracht werden.

Mit der notwendigen Navigations- und Funkausrüstung verhält es sich komplexer. Part NCO bleibt in den Formulierungen recht allgemein. In NCO.IDE.A.195 ist sinngemäß zu lesen, dass man, falls es nicht möglich ist, sich an der Landschaft zu orientieren, Navigations-

instrumente verfügbar haben muss, die die Einhaltung des Flugplanes ermöglichen und den Anforderungen der Lufträume genügen. Des Weiteren heißt es dort, dass man für ausreichende Redundanz sorgen muss, um den Ausfall eines Instrumentes kompensieren zu können. Möchte man in IMC landen, so solle man Equipment mitführen, mit dem man bis zu einem Punkt, von dem aus man visuell landen kann, fliegen kann. Abschließend wird auf die Transponderpflicht gemäß der in den Lufträumen geltenden Vorschriften hingewiesen.

Genauer nimmt es die deutsche Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge



© Stefan Wähler

*Bei diesen Sichtverhältnissen ist offensichtlich kein IFR-Flug möglich, zumindest nicht mit einem Kleinflugzeug der Allgemeinen Luftfahrt*

(FSAV). In ihr ist definiert, was ein Luftfahrzeug für Instrumentenflüge parat haben muss. In Kurzform sind das zwei Funkgeräte (COM) für den Sprechfunk, zwei VOR-Empfänger (NAV), ein Transponder und ein Funkentfernungsmessgerät (DME). Abhängig davon, was für die Strecken oder Approaches, die man fliegen möchte, gebraucht wird, kommen dazu noch ein ADF, ein B-RNAV-Gerät (GPS) und ein Empfänger für ILS, bestehend aus Landekurs- und Gleitwegempfänger sowie einem Empfänger für die Markierungsanlage. Über die genaue Interpretation dieses Regelwerks wurde schon viel geschrieben, insbesondere über daraus ableitbare Auslegungen zur Minimalanforderung und auch darüber, ob die deutsche Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) überhaupt noch ihre Gültigkeit besitzt. Ohne rechtsverbindlichen Charakter sei hier nur dazu gesagt, dass das zumindest von den deutschen Behörden so gesehen wird.

Es bleibt noch festzuhalten, dass nach §32(2) der LuftBO für Instrumentenflüge zwei Piloten vorgeschrieben sind. Es sei denn, das Flugzeug verfügt nicht über mehr als 9 Fluggastplätze, dann reicht auch wahlweise eine Person mit AZF oder ein Autopilot, der Höhe und Kurs halten kann. Will man also alleine IFR fliegen, so führt am Autopiloten kein Weg vorbei.

Werden Flüge nach Instrumentenflugregeln auch nachts durchgeführt, so muss das Luftfahrzeug zusätzlich mit einer Zusammenstoßwarnleuchte, Navigations- bzw. Positionsluchten, Landescheinwerfern, Beleuchtungen für Fluggastraum und Cockpit sowie mit einer an das Bordnetz angeschlossenen Instrumentenbeleuchtung ausgerüstet sein. Zusätzlich ist eine vom Bordnetz unabhängige Handlampe mitzuführen.

## GEFAHREN UND GRENZEN

Dem Fliegen nach Instrumenten, insbesondere mit kleinen ein- und zweimotorigen Flugzeugen, sind einige Grenzen gesetzt, deren häufigste Ursachen meteorologische Umstände sind, die hierzu-lande zu den entsprechenden Jahreszeiten auch gerne anzutreffen sind.

## Vereisung

Fast während der Hälfte des Jahres sind in unseren Breiten regelmäßig die Voraussetzungen für Vereisung gegeben. Die größte Gefahr geht hierbei von unterkühltem Wasser aus, das beim Kontakt mit dem Flugzeug sofort gefriert und so sowohl die aerodynamischen Eigenschaften als auch das Gewicht des Flugzeuges nachhaltig und negativ beeinflusst. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass die Cockpitscheiben vereisen und so auf unbestimmte Zeit einen Anflug unmöglich machen. Es dauert meist nur wenige Minuten, bis sich die Auswirkungen von Eisansatz bemerkbar machen und es bleibt wenig Zeit, die Vereisungszone zu verlassen.

Unterkühltes Wasser tritt im Temperaturbereich von 0°C bis ca. -8°C in Form von Wassertröpfchen innerhalb einer Wolke oder auch als Niederschlag auf. Da IFR-Flüge aufgrund der Luftraumstruktur sowie der notwendigen Radarführung in einer gewissen Mindesthöhe durchgeführt werden müssen, befindet man sich häufig in diesen Temperaturbereichen. Flüge in Vereisungsbedingungen sind lebensgefährlich, und Flugzeuge, mit denen man sich gegen Eisansatz zur Wehr setzen kann, sind rar.

Hat man Zugriff auf ein Flugzeug mit Einteisungsanlagen für Windshield, Propeller und Tragflächenvorderkanten, so kann man dieses Limit ein wenig verschieben, aber selbst umfassend mit De-Icing-Anlagen ausgerüstete Flugzeuge müssen sich immer noch dem Wetter beugen. Ist eine Sauerstoffanlage an Bord oder verfügt man gar über eine Druckkabine, so ist



Bei Wolkenflügen im entsprechenden Temperaturbereich unter 0°C kann sich leicht Eisansatz bilden; meist zuerst als kleiner Eisrand an der Flügelvorderkante, wie hier im Bild zu sehen.

man häufiger in der Lage, schlechtes Wetter zu überfliegen. Im Steigflug aufgesammelter, leichter Eisansatz geht langsam durch Sublimation wieder verloren.

### **Tiefliegende Bewölkung**

Wie bereits erwähnt endet die Berechtigung zum Fliegen nach Instrumenten (IR) im Anflug spätestens in einer Entscheidungshöhe von 200 ft (60 m). Die Voraussetzung dafür, diese Grenze auch ausschöpfen zu können, ist aber das Vorhandensein eines Präzisionsanflugverfahrens am Zielflugplatz, das diese Entscheidungshöhe auch zulässt. Viele der mit Instrumenten anfliegbaren Flugplätze verfügen aber nur über Anflugverfahren mit deutlich größeren Entscheidungshöhen, die infolgedessen auch deutlich höhere Wolkenuntergrenzen benötigen. Da Instrumentenflüge immer mindestens einen Ausweichflugplatz benötigen, kommt noch hinzu, dass man geeignete meteorologische Verhältnisse an wenigstens zwei Flugplätzen finden muss.

### **Nebel und geringe Bodensicht**

Dass Nebel grundsätzlich ein No-Go bedeutet, liegt auf der Hand. Da man als IFR-Pilot aber trotzdem anderen Regeln unterliegt als ein VFR-Pilot, muss man sich mit den Gegebenheiten intensiver auseinandersetzen. Die EASA-Regeln (NCO.OP.110) lassen dem PIC weitgehend freie Hand die Sichten, Untergrenzen und deren fliegerische Verwertbarkeit selbst in Abhängigkeit einer Liste von Kriterien festzulegen. In dieser Liste enthalten sind unter anderem die eigene Kompetenz und Erfahrung, die Art und Leistungsfähigkeit des Luftfahrzeugs und die Dimensionen und Eigenschaften der Startbahn.

#### **Autor:**

Stefan Wahler, Jürgen Mies (Teil Basic Instrument Rating)

#### **Bilder:**

Stefan Wahler, Jürgen Mies, Jeppesen

#### **Quelle:**

Commission Regulation (EU) No 1178/2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation (FCL) Draft of amending Regulation (EU) No 1178/2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation Draft of Annexes to the Commission Implementing Regulation amending Commission Regulation (EU) No 1178/2011 as regards the introduction of the basic instrument rating, and the deletion of the enroute instrument rating as well as of the flight crew licensing requirements for balloons and sailplanes

#### **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.

### **Geographische Grenzen**

Möchte man beispielsweise die Alpen nach IFR überqueren, so wird man feststellen, dass vielerorts die notwendigen Minimalhöhen schon in FL150 liegen, womit man wieder in der Not wäre, Sauerstoff dabei zu haben. Auch die Motorisierung kann sich beim Überqueren der Berge zum Problem entwickeln. Leichtflugzeuge ohne Turbolader sind in diesen Höhen schon nahe an ihrer Dienstgipfelhöhe und werden so leicht Opfer von alpinen Windsystemen.

### **Persönliche Grenzen**

Nicht zuletzt unterliegt die IFR-Fliegerei auch persönlichen Grenzen. Ein langer Flug in Wolken ist anstrengend und kann sich auf die Psyche schlagen. Man muss im Glauben an die Technik und an die eigenen Fähigkeiten sattelfest sein, um solche Flüge gut durchzustehen. Selbst kleine technische oder operative Probleme, werden leicht zu Stress, wenn die Sicht an der Cockpitscheibe endet.

Es ist sicherlich auch nie ein Fehler, sich gegen den Anflug eines Flugplatzes mit komplexem Anflugverfahren oder gefährlicher Umgebung zu entscheiden. Plätze wie Innsbruck in Österreich oder Sion in der Schweiz erfordern ein hohes Maß an Präzision und verzeihen keine Ungenauigkeiten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Instrumentenflüge nur dann sicher sind, wenn man gut trainiert ist und ein gewisses Potential an Stress absorbieren kann.

### **HERAUSGEBER**

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

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

## AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach (EDFE)



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

**Termin:** 15.02.2020  
**Ort:** Flugplatz Egelsbach

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

**Anmeldeschluss:** 15.01.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

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-Sprechfunkrefresher BZF in Egelsbach (EDFE)



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

**Termin:** 22.02.2020  
**Ort:** Flugplatz Egelsbach

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

**Anmeldeschluss:** 22.01.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

Dieses Seminar befasst sich mit den VFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der BZF-Sprechgruppen wahlweise auf Deutsch oder Englisch. Dozent ist Manos Radisoglou, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver CPL Pilot:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Kontakt Flugsicherung und FIS
- Durchflug durch geschützte Lufträume
- METARs / TAFs

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollierten Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert.

## AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder  
Arnim Stief*



© Arnim Stief

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.

<b>Termin:</b>	<b>21.03.2020</b>
<b>Ort:</b>	<b>Flugplatz Egelsbach</b>
<b>Teilnahmegebühr:</b>	
<b>AOPA-Mitglieder:</b>	<b>160 €</b>
<b>Nichtmitglieder:</b>	<b>200 €</b>
<b>Anmeldeschluss:</b>	<b>02.03.2020</b>
<b>Anmeldeformular:</b>	<b>Seite 27</b>

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 Egelsbach (EDFE)



© Fotolia.com – kasko

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

<b>Termin:</b>	<b>28. – 29.03.2020</b>
<b>Ort:</b>	<b>Flugplatz Egelsbach</b>
<b>Zeit:</b>	<b>09:00 – 17:00 Uhr</b>
<b>Teilnahmegebühr:</b>	
<b>AOPA-Mitglieder:</b>	<b>130 €</b>
<b>Anmeldeschluss:</b>	<b>02.03.2020</b>
<b>Anmeldeformular:</b>	<b>Seite 27</b>

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-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches



© Fotolia.com – Johnny Lye

**Termin:** 27. – 30.04.2020  
**Ort:** Flugplatz  
 Rendsburg-Schachtholm

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 200 €  
**Nichtmitglieder:** 300 €  
**Fluglehrerstunde:** 40 €

**Anmeldeschluss:** 04.04.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

Im April 2020 werden wir wieder in Rendsburg-Schachtholm sein und den nahe gelegenen Fliegerhorst Hohn anfliegen. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult:

- verschiedene Radar-Anflugarten Non Gyro-Approaches
- NDB-Approaches Radar-Vectoring-Training
- Radar-Führung allgemein CVFR-Training
- Airwork Notlagentraining

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu.

### Weitere Infos bei der AOPA-Geschäftsstelle.

Direkt im Anschluss an dieses Flugsicherheitstraining findet das Seeflugtraining, ebenfalls am Flugplatz Rendsburg, statt. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2x 200 Euro nur 1x 300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

## AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining



© J. Kaminski

**Termin:** 30.04. – 03.05.2020  
**Ort:** Flugplatz  
 Rendsburg-Schachtholm

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 200 €  
**Nichtmitglieder:** 300 €  
**Fluglehrerstunde:** 40 €

**Anmeldeschluss:** 04.04.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

Das AOPA-Seeflugtraining 2020 findet am Flugplatz Rendsburg statt. Der Flugplatz ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee. Auch Flüge in das nahegelegene Polen, z.B. nach Danzig, Stettin entlang der wunderschönen Ostseeküste oder an nahegelegene Plätze wie Rügen, Stralsund, Barth, Peenemünde und Heringsdorf auf Usedom sind möglich. Die Länder Schweden und Dänemark sind leicht erreichbar, hier z.B. Bornholm und Malmö. Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung mit Schwimmweste, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt. Theorie wird ebenfalls nicht zu kurz kommen. Jedem Flugzeug wird ein Fluglehrer zugeteilt. Im Rahmen des Flugsicherheitstrainings können auch Proficiency Checks für SEP, MEP und FI sowie Sprachprüfungen (VP Lvl 4) abgelegt werden. Die Teilnahmegebühr pro Person beträgt 200 Euro für AOPA-Mitglieder und 300 Euro für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 40 Euro pro Stunde berechnet. In der Teilnahmegebühr enthalten ist der Transport morgens vom Hotel in Rendsburg zum Flugplatz und abends retour sowie das Abschlussbuffet.

Informationen zu Hotelkontingenten lassen wir Ihnen gerne nach der Anmeldung zukommen. Diese Veranstaltung findet direkt nach dem AOPA Flugsicherheitstraining – GCA und Non-Gyro Approaches statt. Beide Veranstaltungen können miteinander kombiniert werden. Sie können sich auch für beide Veranstaltungen anmelden und erhalten einen Nachlass von 100 Euro inkl. MwSt. auf die Teilnahmegebühren. Somit zahlen Sie statt 2x 200 Euro nur 1x 300 Euro für beide Veranstaltungen. (Preise inkl. MwSt.)

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



© Fotolia.com – © Amir

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

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

**Anmeldeschluss:** 04.04.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

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-Seminarteilnehmern bekannt.

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

Er ist europäischer Regionalpräsident der bekannten Grumman-Flugzeuge.

## AOPA Sea Survival Training – Überleben auf See



**Termin:** 08. – 09.05.2020  
**Ort:** Elsfleth

**Teilnahmegebühr:**  
**AOPA-Mitglieder:** 580 €  
**Nichtmitglieder:** 750 €

**Anmeldeschluss:** 04.04.2020  
**Anmeldeformular:** Seite 27

Wir freuen uns, Ihnen in Zusammenarbeit mit dem Maritimen Kompetenzzentrum und Fire Safety Training in Elsfleth wieder unseren beliebten Sea Survival-Lehrgang anbieten zu können. 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.

In Kooperation mit



**MARITIMES  
KOMPETENZZENTRUM  
ELSFLETH gGmbH**

Fotos-Logo: MARIKOM



# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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



- AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach (EDFE) am 15.02.2020**  
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10
- AOPA-Sprechfunkrefresher BZF in Egelsbach (EDFE) am 22.02.2020**  
 Teilnahmegebühr: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach (EDFE) am 21.03.2020**  
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 23
- AOPA-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte VFR/IFR in Egelsbach (EDFE) vom 28. – 29.03.2020**  
 Teilnahmegebühr: 130 € für AOPA-Mitglieder – Teilnehmer: Min. 12 / Max. 25
- AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – GCA und Non-Gyro Approaches vom 27. – 30.04.2020**  
 Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 40
- AOPA-Flugsicherheitstraining Rendsburg – Seeflugtraining vom 30.04. – 03.05.2020**  
 Teilnahmegebühr: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30
- AOPA-Seminar „Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs“ in Egelsbach (EDFE) am 25.04.2020**  
 Teilnahmegebühr: 160 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 20
- AOPA Sea Survival Training in Elsfleth vom 08. – 09.05.2020**  
 Teilnahmegebühr: 580 € für AOPA-Mitglieder, 750 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 12

## 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.



# Sunny Swift

## “Wetter Selfbriefing”

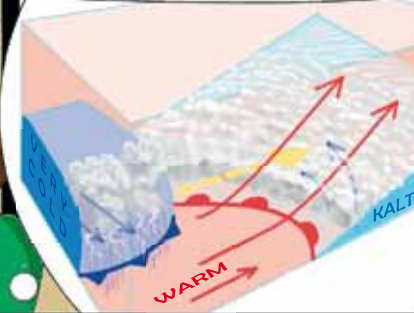
CHARLIE HAT FÜR NÄCHSTE WOCHE EINEN FLUG VON PORTERS NACH RENNES GEPLANT. ER WÄSCHE SEINE SITZPLATZFREUNDIN PRÉFÈRE UND SUNDAY FLIGHT IM FLUGWETTER SELF-BRIEFING.

IN DEN TAGEN VOR DEM FLUG BEOBSACHTEST DU DIE WETTERENTWICKLUNG IM FERNSEHEN UND IM INTERNET.

VORHERSAGE: 21 NOV 12:00



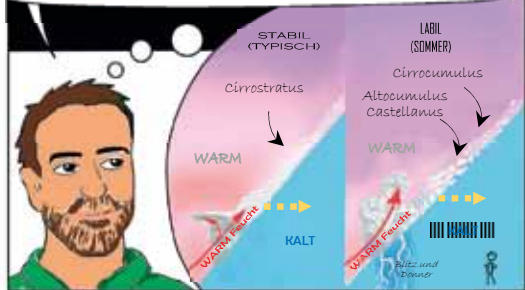
SYNOPTISCHE KARTEN HELFEN DIR DIE GROSßWETTERLAGE UND DIE FRONTVERLÄUFE ZU VERSTEHEN. VERSUCHE DIR DIE TYPISCHEN WOLKENFORMATIONEN ZU VERSTEHEN.



DANN ÜBERLEGE DIR WO DIE LUFTMASSEN HERKOMMEN.

JA, ICH ERINNERE MICH: POLAR-TROPISCH, MARITIM-CONTINENTAL. SO WIE ES AUSZIEHT LIEGT DER NORDWESTEN FRANKREICHS UNTER EINER MARITIM-TROPISCHEN LUFTMASSE.

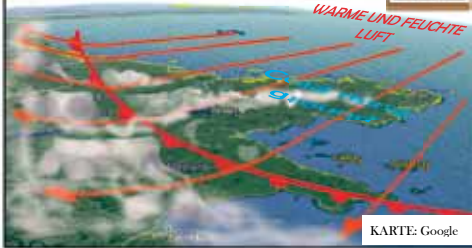
GENAU, BERÜCKSICHTIGE BITTE AUCH DIE TEMPERATUR UND FEUCHTE DIESER LUFTMASSE. IST SIE STABIL ODER LABIL?



WIE ZU ERWARTEN WIRD MORGEN WARM MEERESLUFT VON DEN AZOREN EINFLIEßEN. DAHER IST MIT NIEDRIGEN WOLKEN UND DUNST ZU RECHNEN. IM BINNENLAND LÖSEN SICH WOLKEN UND DUNST NUR LANGSAM AUF.

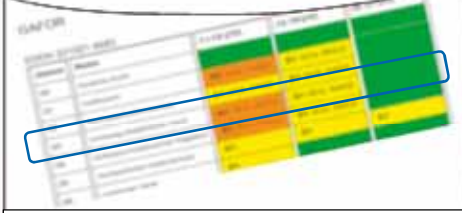
BERÜCKSICHTIGE AUCH DIE JAHRESZEIT UND DIE GEOGRAPHIE.

21



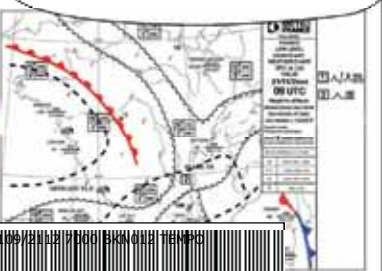
WIR SEHEN UNS DIE BODENWETTERKARTE UND GAFOR AN. HIER FINDEN WIR DAS VORHERGESAGTE WETTER, SICHTWEITEN UND WOLKEN. AUßERDEM PRÜFEN WIR WINDGESCHWINDIGKEITEN UND RICHTUNG.

WENN WIR HIER NIEDRIGE WOLKEN GENAU ÜBER DEM FLUGPfad ZU SEHEN SOLLT ES BESSER WERDEN.



FÜR RENNES ZEIGT DER TAF\* 3 000 METER IM DUNST UND BKN IN 500 FT AAL\*\* BEI TAGESANBRUCH, MIT BESSERUNG AUF 7 KM UND BKN012 UM 12.00 UTC.

DIE METARS VERVOLLSTÄNDIGEN DAS BILD UND DU KANNST DAS NOCH MIT DEM WETTERRADAR UND DEN SATELLITENBILDERN ABGLEICHEN.



ENTSCHEIDUNGSBESTÄNDIGUNG UND WIDERHOLUNG DES WETTER SELF-BRIEFING.

UNSERE VORGEHENSWEISE IST EIN GUTES BEISPIEL FÜR EIN WETTER-SELF-BRIEFING.

AN DEN TAGEN VOR ABFLUG UND AM TAG SELBER:

- 1) SYNOPTISCHE KARTEN
- 2) LUFTMAßSE
- 3) JAHRESZEIT
- 4) GEOGRAPHIE - KÜSTE, BERGE?
- 5) ICAO ZWEIFEL PROFESSIONELLE WETTERBERATUNG

AM TAG DES FLUGES

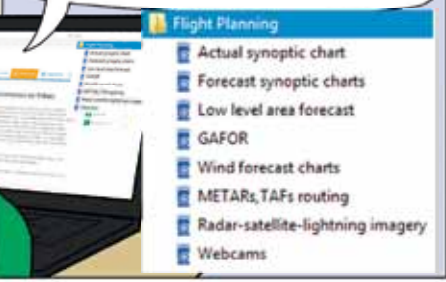
- 1) BODENWETTER VORHERSAGE
- 2) GAFOR (FALLS VERFÜGBAR)
- 3) WINDRICHTUNG UND GESCHWINDIGKEITEN
- 4) TAFS/METARS
- 5) WETTERRADAR, SATELLITENBILDER/BLITZ VORHERSAGE
- 6) BRÄUCHBARE WEBCAMS AUF DEM FLUGWEG
- 7) ICAO ZWEIFEL PROFESSIONELLE WETTERBERATUNG

DIE BEDINGUNGEN SIND VMC, 7KM UND BKN012, ABER DUSOLLTEST AUCH NOCH DEINE PERSÖNLICHEN MINIMA UND MÖGLICHE ABWEICHUNGEN VOM TAF\* BERÜCKSICHTIGEN BEVOR DU EINE ENTSCHEIDUNG TRIFFST.

EINE WIRKLICH GUTE IDEE IST ES DEINE FAVORITEN SO ZU ARRANGIEREN, DAS DU GANZ NATÜRLICH IMMER DEN GLEICHEN SCHRITTEN FOLGST. DIE GOLDENE REGEL LAUTET: STARTE MIT EINER WETTERANALYSE UND MACHE DANN EINE VORHERSAGE.



RENNES UND GAFOR SIND AB 1200 UTC O.K.






Weitere Informationen unter:  
- Air masses, synoptic charts  
- Weather information for pilots  
im Downloadbereich dieser Ausgabe.

Bitte sende Anregungen und Kommentare an: [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)  
Join the GA Community!  
[www.easa.europa.eu/community/ga](http://www.easa.europa.eu/community/ga)



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

<p><b>MODE</b></p>  <p>So kauft man Brillen heute</p>	<p><b>FREIZEIT</b></p>  <p>Guter Kaffee &amp; Espresso – 100% Bio</p>	<p><b>TECHNIK</b></p>  <p>Perfecten Sound erleben</p>
--	--	---

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“.

SIXT LANDS'END cewe adidas LEONARDO EUMERCOO DE WMF Samsonite seidensticker Thalía.de

★ Eine kleine Auswahl aus über **600** Top-Marken

**Ein Muss für jeden Piloten – ideal auch als Geschenk!**

Je 3 Landungen auf 80 Flugplätzen (insgesamt 240 Landungen) in ganz Deutschland, Österreich und Dänemark ohne die sonst fälligen Landegebühren zu zahlen!

Jetzt endlich erhältlich!

AirShampoo

**Lande-Gutscheinheft**

**2020**

**JETZT SCHNELL BESTELLEN!**

\*€5,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder **ODER** Besitzer eines LGH  
€10,00 Rabatt für DAeC-/AOPA-Mitglieder **UND** Besitzer eines LGH

[www.airshampoo.de/lgh](http://www.airshampoo.de/lgh) oder 04402 9739-401

Ab

**€ 69,90\***

Regulär: ~~€ 79,90~~

## Garmin führt Autoland-Funktion ein

Auf die besorgte Frage der Passagiere, was denn eigentlich passiert, wenn dem Piloten schlecht wird und er nicht mehr steuern kann, hat Garmin jetzt eine sehr überzeugende Antwort im Angebot: Sie heißt Autoland und bietet genau das, was der Name verspricht. Flugzeuge mit dieser Avionik können vollautomatisch landen, wenn ein Passagier oder ein Besatzungsmitglied einen roten Knopf drückt. Der rote Knopf löst die in das Glascockpit G3000 integrierte Autoland-Funktion aus. Das System kann aber nicht nur per Knopfdruck aktiviert werden, die Avionik überwacht auch ständig, ob der Pilot noch aktiv ist und kann die automatische Landung im Fall der Fälle auch selbstständig auslösen. Wird das System aktiviert, dann wählt der Autopilot einen geeigneten Notlandeplatz mit GPS-Anflugverfahren aus. Berücksichtigt werden dabei auch kritische Kriterien wie Reichweite, Hindernisse im Terrain und kritisches Wetter.



Der Bordcomputer informiert sowohl die Passagiere als auch die Flugsicherung über den Ablauf der Notlandung. Quelle: [www.garmin.com](http://www.garmin.com)



Wichtig ist, dass der Autopilot nicht nur auf die Steuerorgane Zugriff hat, sondern auch auf die Leistungseinstellung des Triebwerks, auf die Landeklappen, das Fahrwerk und die Bremsen. Nachdem Stillstand schaltet der Autopilot das Triebwerk auch ab. Damit Passagiere und die Flugsicherung informiert bleiben, werden vom Bordcomputer ständig Ansagen und Funksprüche generiert.

Die Zulassung von Autoland in der Turboprop Piper M600, der TBM930 und dem Cirrus Vision Jet steht unmittelbar bevor. Weitere Typen sollen folgen.

In Oshkosh hatte das fliegermagazin die Möglichkeit, den Cirrus Vision Jet mit der Autoland-Funktion auszuprobieren. Falls Sie sich das einmal anschauen wollen: Hier ist der Link zum Video: <https://youtu.be/UKlxqnUslOI>



## Buchvorstellung von Gunther Träger

# Flieg nicht so hoch mein kleiner Freund

Mit einem Bändchen für Flugbegeisterte – ob (Hobby-)Piloten oder Passagiere – erinnert die Frankfurter Kommunikationsagentur C&C Contact & Creation GmbH zum 35. Firmenjubiläum an ihren Gründer und langjährigen Agenturchef Gunther Träger. Der Tourismus-PR-Profi und begeisterte Flieger schrieb die acht Kurzgeschichten unter dem Titel „Flieg nicht so hoch mein kleiner Freund“ (C&C Publishing, 9,80 Euro) ein Jahr vor seinem Tod 2018.

Herausgekommen ist ein 112-seitiges Büchlein im A5-Format, das einige Erzählungen und viele seiner Flugbilder miteinander vereint, die ahnen lassen: Würde Gunther Träger noch leben, er hätte noch Dutzende mehr Geschichten im Pilotenkoffer! Und hätte auf Facebook noch so manches Bild „vom Himmel“ gepostet. Wer ihn persönlich gekannt und mit ihm viele Jahre gearbeitet hat (ich selbst war über elf Jahre in seiner PR-Agentur tätig und eine ganze Weile davon auch für einige seiner fliegerischen Projekte zuständig), hat beim Lesen unwillkürlich seine Stimme im Ohr. Ganz ohne Kopfhörerknacken.

Er erzählt auf die ihm eigene Weise von erstaunlichen und ungewöhnlichen Ereignissen, lässt den Leser teilhaben an seinen Erlebnissen als Pilot, Fluglehrer und Prüfer. Und vor allem seine Faszination spüren, die ihn immer wieder abheben ließ – und die er (ich habe es selbst erlebt) so gekonnt auf zahllose Flugschüler übertragen und sie fit für „über den Wolken“ gemacht hat.

Dabei sind seine Geschichten über gefesselte Passagiere, die mit verbundenen Augen an Bord kamen, Instrumente, die den Dienst verweigerten, oder einen Pilotensitz, der sich plötzlich selbstständig machte, alles andere als frei erfunden. Sie sind, ganz wie es der Untertitel sagt, „Anekdoten eines Fluglehrers“. Alles selbst erlebt. Und entführen den Leser auf Verkehrslandeplätze wie Egelsbach, sozusagen seine *Homebase*, oder lassen ihn den großen Nachbarn Rhein-Main-Airport überfliegen, starten mal unter spanischer Sonne oder landen auf einer Staubpiste mitten in Namibia, lassen einen die technischen Grenzen schlechten Wetters miterleben und dann wieder den Blick bis zum unendlichen Horizont schweifen. Und das alles stets in einem einnehmenden Plauderton mit allerlei fliegerischen Seitenbemerkungen, die selbst für Leser ohne Pilotenlizenz verständlich sind.

Kapitel für Kapitel lernt man so nämlich ganz nebenbei einiges in Sachen Flieger-*Wording*, Instrumentenkunde sowie Luftfahrtgeschichte und sogar, wer genau liest, das eine oder andere Private, dass er, der PR-Profi, im „normalen“ Arbeitsleben meist geschickt außen vor zu lassen wusste.

Doch wer einmal mit ihm geflogen ist, unter seiner Anleitung gar kurzzeitig testweise zum Piloten wurde und das unbeschreibliche Gefühl eines *Low Approach* erleben durfte (wir hatten unvergessliche 30 Minuten in Jerez de la Frontera miteinander in einer



kleinen Katana DA20, vor der ich schon ihrer Größe, besser gesagt Kleinheit wegen einen gewaltigen Respekt hatte!), der durfte diese andere Facette von ihm kennenlernen: Auf der PR-Klavatur in der Touristik hat er gespielt wie kaum ein anderer, in der Luft machte er (fast) den Vögeln Konkurrenz. Und dort blieb manchmal sogar er, der Meister der Worte, ungewohnt still; beeindruckt von dem, was der Himmel ihm bot und auf der Erde zu Füßen lag. Begeistern konnte er sein Gegenüber hier wie dort. Kurzum: Auch wer Gunther Träger an keinem GAT dieser Republik oder sonstwo in Europa je begegnet ist, wird ihn mögen. Und seine Anekdoten. Und, sofern ein genauso langjähriger Flugbegeisterter wie er, selbst ein paar dieser Art zu erzählen haben ... Wer ein literarisches Präsent für Hobbypiloten oder Flugkapitäne sucht, der ist mit dem kleinen, reich bebilderten Band ebenso gut bedient wie alle, die auf dem Weg zum Flugschein sind und es kaum abwarten können bis zur nächsten Flugstunde. Aber nicht vergessen: Flieg nicht so hoch mein kleiner Freund.

Das Buch wurde mir vom Verlag als Rezensionsexemplar zur Verfügung gestellt.

Quelle: Sonja Sahmer, [www.texterlei.de](http://www.texterlei.de)

**PRESSE-MITTEILUNG, 01. November 2019**

# AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2020 – das Fliegen wieder günstiger

Auch im kommenden Jahr wird durch das AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2020 das Fliegen wieder günstiger. Diesmal sind mit Hof-Plauen, Oldenburg-Hatten und Westerstede drei neue Plätze dabei.

Insgesamt können Sie mit dem Lande-Gutscheinheft 240 mal landen, ohne die sonst fälligen Landegebühren zahlen zu müssen. Da macht sich das Lande-Gutscheinheft von AirShampoo schon nach wenigen Landungen bezahlt!

Das AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2020 ist für das gesamte Jahr 2020 gültig und gilt für nichtgewerbliche Flüge bis 2 t.

Die Vielzahl an Flugplätzen bietet jede Menge Anregungen an interessanten An- und Ausflugszielen, auf die die Flieger sonst vielleicht niemals aufmerksam werden würden.

Käufer des AirShampoo Lande-Gutscheinhefts kennzeichnen dieses mit dem eigenen Namen. Gültig werden die Gutscheine erst dann, wenn sie auf einem Flugplatz in Gegenwart des Flugleiters vom Inhaber unterschrieben werden. Der Flugleiter entwertet die

Lande-Gutscheine durch Unterschrift oder Abstempelung nach der Landung.

Das Lande-Gutscheinheft wird nur in Verbindung mit einer gültigen Pilotenlizenz anerkannt. Pro Pilot ist nur ein Lande-Gutscheinheft gültig.

Der Link lautet: [www.airshampoo.de/lgh](http://www.airshampoo.de/lgh)



## Erinnerung: Frequenzuteilungen sind auf 10 Jahre befristet

Wie schon im November 2014 berichtet, haben ausgestellte Frequenzuteilungsurkunden nur eine befristete Laufzeit. Denn mit der Neufassung des Telekommunikationsgesetzes (TKG) im Jahr 2004 wurde auch die Verwaltungsvorschrift für Flugfunk (VV Flufu) geändert. Dieser Verwaltungsvorschrift folgend wurden ab diesem Zeitpunkt Frequenzuteilungen grundsätzlich für zehn Jahre befristet.

Die Bundesnetzagentur weist darauf hin, dass nach Ablauf der Frequenzuteilung die Flugfunkstelle nicht weiter betrieben werden darf. Zuwiderhandlungen sind Ordnungswidrigkeiten und werden mit einem Bußgeld geahndet.

Die Bundesnetzagentur macht auch klar, dass eine nachträgliche Verlängerung einer abgelaufenen Frequenzuteilung nicht möglich ist. Ist die Frist abgelaufen, muss ein Neuantrag gestellt werden.

Bitte prüfen Sie das Ablaufdatum auf der Urkunde und stellen Sie einen formlosen Antrag auf Verlängerung vor diesem Datum. Die Behörde meldet sich nicht vorab mit einem „gentle reminder“. In den Antrag müssen der Bundesnetzagentur die Frequenzuteilungsnummer, das Kennzeichen und die Halterdaten mitgeteilt werden.



# IAOPA News

## Non-commercial OPS of AOC aircraft EU 2019/1384

With the publication of Regulation 2019/1384 it is now clear that you can have mixed commercial/non-commercial use of an aircraft that is on an AOC. Until now it has been a grey area – some States accepted mixed use, some did not, and it was not clear how you could legally shift operational control from a commercial to a non-commercial operator under EASA rules.

Michael Erb and Jacob Pedersen have been involved in the EASA working group and the rules are now clear: an aircraft on an AOC can be used by other non-commercial operators when it is not flying for the AOC holder. It simply requires that the OPS manual has a procedure for how the operational control shifts from one operator to the other.

This is really good news particularly for owners of business aircraft, which may now get more utility out of the aircraft since it can more easily alternate between commercial and non-commercial operators.

The relevant rule is the following:

ORO.GEN.310 Use of aircraft listed on an AOC for non-commercial operations and specialised operations

(a) Aircraft listed on an operator's AOC may remain on the AOC if it is operated in any of the following situations:

(1) by the AOC holder itself, for specialised operations in accordance with Annex VIII (Part-SPO);

(2) by other operators, for non-commercial operations with motor-powered aircraft or for specialised operations performed in accordance with Annex VI (Part-NCC), Annex VII (Part-NCO) or Annex VIII (Part-SPO), provided that the aircraft is used for a continuous period not exceeding 30 days.

(b) When the aircraft is used in accordance with point (a) (2), the AOC holder providing the aircraft and the operator using the aircraft shall establish a procedure:

(1) clearly identifying which operator is responsible for the operational control of each flight and to describe how the operational control is transferred between them;

(2) describing the handover procedure of the aircraft upon its return to the AOC holder.

The link to the new regulation is here: <http://bit.ly/2YCrDTL>

## WE ARE ALL ONE IN THE SKY – IAOPA EUROPE JOINS WITH AVIATION PARTNERS ON JOINT PRINCIPLES FOR SAFE INTEGRATION OF DRONES

Members of Europe's leading aviation associations have today published a joint paper setting out the principles to support the safe integration into European airspace of unmanned aircraft, or 'drones'.

This is one of the most critical issues facing the aviation industry today. Drones will revolutionise many aspects of everyday life, from the way people travel, to agriculture, policing, mapping, deliveries, maintenance, asset management and construction. However, their proliferation also raises questions about how to handle their integration without compromising safety or security or disrupting current airspace operations.

The We are ALL ONE in the Sky initiative, which brings together representatives from the airline, general aviation, airport, air navigation service, manufacturing, staff associations and beyond, has set out five key principles that 'U-Space Regulation', currently under development by the European Union Aviation Safety Agency (EASA) and the European Commission, should meet. They cover aspects such as the importance of information exchange between all airspace users, the need to ensure the safe integration of drones in the airspace – as opposed to

purely segregating them from other users of the airspace – and the fundamental importance of ensuring that today's exceptionally high safety standards are maintained.

The We are ALL ONE in the Sky initiative supports the creation of a proportionate, risk- and performance-based regulatory framework to enable the drone services industry to flourish, and – crucially – to provide for a safe, secure and efficient operation of manned and unmanned aviation.

### Members of the We are ALL ONE in the Sky initiative:

- Airlines for Europe (A4E)
- Airports Council International Europe (ACI EUROPE)
- AeroSpace and Defense Industries Association of Europe (ASD)
- Air Traffic Controllers European Unions Coordination (ATCEUC)
- Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)
- Europe Air Sports
- European Business Aviation Association (EBAA)
- European Cockpit Association (ECA)
- European Helicopter Association (EHA)
- European Regions Airline Association (ERA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- General Aviation Manufacturers Association (GAMA)
- International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)
- International Air Transport Association (IATA)
- International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)
- International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)
- International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)

# Termine 2020

## Januar

**25. – 26.01.2020**

Flugwetterseminar VFR/IFR  
bei AOPA in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.flugwetterseminare.de/Termine.html](http://www.flugwetterseminare.de/Termine.html)

## Februar

**29.02.2020**

IFR Flugwetterseminar  
bei AOPA in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.flugwetterseminare.de/Termine.html](http://www.flugwetterseminare.de/Termine.html)

## März

**14. – 15.03.2020**

Flugwetterseminar VFR/IFR  
bei AOPA in Egelsbach (EDFE)  
Info: [www.flugwetterseminare.de/Termine.html](http://www.flugwetterseminare.de/Termine.html)

**21.03.2020**

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

**28. – 29.03.2020**

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

## Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2020 zu folgenden Terminen:

Samstag, **09.05.2020**, um 10:00 Uhr  
Samstag, **07.11.2020**, um 10:00 Uhr

**Tagungsort ist noch offen, wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.**

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.

## April

**01. – 04.04.2020**

AERO Expo  
in Friedrichshafen (EDNY)  
Info: [www.aero-expo.de](http://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](http://www.aopa.de)

**27. – 30.04.2020**

**AOPA Flugsicherheitstraining**  
in Rendsburg-Schachtholm (EDXR) –  
Anflüge auf Militärflugplatz Hohn  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

**30.04. – 03.05.2020**

**AOPA Seeflugtraining**  
in Rendsburg-Schachtholm (EDXR)  
Info: [www.aopa.de](http://www.aopa.de)

## Mai

**08. – 09.05.2020**

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

**28. – 31.05.2020**

**AOPA Fly-Out 2020**  
Info: in Letter 1/2020



## August

**02. – 08.08.2020**

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

## Oktober

**01. – 04.10.2020**

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

**09. – 10.10.2020**

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

**24. – 25.10.2020**

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

## November

**28. – 29.11.2020**

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

## Kostenloser AOPA-Newsletter per E-Mail

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

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



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 2020  
<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](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

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



# THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 1 – 4, 2020

Friedrichshafen | Germany

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

#aerofriedrichshafen

