

4/2012

August/September



Branchentreff im Vorfeld der ILA:

4. Europäische Konferenz der Allgemeinen Luftfahrt

AOPA SAFETY LETTER: Vermeidung von Zusammenstößen

AOPA-Intern

Specials von TopMeteo
für AOPA-Mitglieder

FAA-Lizenzvalidierungen
in Egelsbach

Stärker vertreten

IAOPA: Die weltweite
Stimme der AL wird 50

Korrekturen bei deutschen
Spracheinträgen geplant

Fliegerisch fit

AOPA-Trainingscamp
in Stendal-Borstel

Rückblick auf das
AOPA-Seeflugtraining



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 24. – Sa. 27. April 2013

Friedrichshafen, Germany



www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier

FLUG REVUE



QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948
TECNAM



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Aktuelles aus der Branche

Liebe Fliegerfreunde,

die nunmehr vierte General Aviation Conference wird wieder einen Tag vor Beginn der ILA in Schönhagen unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer stattfinden. Neu ist diesmal, dass es nicht nur eine Veranstaltung der AOPA-Germany, sondern des neu gegründeten Dachverbandes DARL der Verbände der Allgemeinen, der Regionalen und der Geschäftsflurfahrt sein wird, während der man sich über die Entwicklungen in unserer Branche bestens informieren können wird.

Positives ist aus Brüssel zu vermelden. Die europäische IAOPA arbeitet seit Juli mit dem Lobbyisten Lutz Dommel zusammen, der eine langjährige Erfahrung auf dem Brüsseler Parkett hat: Als Büroleiter eines Europaabgeordneten und als leitender Mitarbeiter in Agenturen für Öffentlichkeitsarbeit. Außerdem ist er selbst leidenschaftlicher Privatpilot. Die IAOPA erwartet sich

von dieser Zusammenarbeit einen intensiveren Dialog mit den politischen Entscheidern in Europa und eine gezieltere und frühzeitigere Einflussnahme auf die uns beeinflussenden Prozesse.

Aber auch aus Bonn und Braunschweig kommen positive Signale. Nach der verständlichen Aufregung über die neuen und völlig überzogenen Vorschriften für den Eintrag von Kenntnissen der deutschen Sprache in die Fluglizenzen gibt es nunmehr klare Signale für eine baldige Kurskorrektur.

In einigen Wochen werden wir auch erfahren, wie Deutschland zukünftig mit den Inhabern von ICAO-PPL und PPL-N umgehen wird, wie sie in das neue EASA-Lizenzsystem übernommen werden sollten. Ein entsprechendes Papier, offiziell „Conversion Report“ genannt, wird gerade vom

deutschen Bundesverkehrsministerium fertiggestellt und der EASA vorgelegt.

Erfreuliches in Sachen Triebwerkstechnik hört man derweil aus Oshkosh in den USA: Ab 2013 wird man die Cessna 182 NXT mit einem 235 hp-starken Dieselmotor des Herstellers SMA erhalten können. Auch der Hersteller Continental arbeitet an drei neuen Dieselmotoren mit einer Leistung zwischen 150 und 350 hp, die von 2013 an in Serie gehen sollen. Gemeinsam mit den Dieselmotoren von Centurion und Austro Engines wird es offensichtlich bald eine sehr breite Produktpalette geben, die unsere Branche vom teuren AVGAS 100LL unabhängiger machen wird. Das wäre ein wichtiger Impuls für die Flugzeuge der E- und G-Klasse, die sich nicht zuletzt auf Grund der Preise von fast drei Euro pro Liter AVGAS derzeit kaum noch verkaufen lassen.

AOPA-Intern

Einladung zur 4. European General Aviation Conference	5
Wir danken...	9
Specials von TopMeteo	9
AOPA-Mitgliedsflugschule: Deutscher Alpenflug, Kempten	10
FAA-Lizenzvalidierungen am 3. November 2012 in Egelsbach	11

Stärker vertreten!

IAOPA: Die weltweite Stimme der Allgemeinen Luftfahrt wird 50	12
BMVBS und LBA kündigen Korrekturen bei Spracheinträgen auf Deutsch an	14

Fliegerisch fit!

<i>AOPA Safety Letter: Vermeidung von Zusammenstößen</i>	15
21. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 20. bis 23.09.2012	23
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 27. und 28.10.2012	24
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Schönhagen am 01. und 02.12.2012	24
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 17.11.2012	24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	25
Harmonie und Herausforderung – AOPA-Seeflugtraining in Flensburg	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Nach Norden bis zu den äußeren Hebriden	28
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Besuchen Sie uns im Internet

www.aopa.de



www.facebook.com/AOPAGermany



www.twitter.com/AOPAGermany

Titelfoto: Diamond Aircraft Industries (DA40 NG)

FLUGPLATZ
SCHÖNHAGEN



EINLADUNG

4. EUROPEAN GENERAL AVIATION CONFERENCE



Quellenangabe: BMVB/S; Fotograf: Frank Ossensbrink

AOPA-Germany lädt zur 4. Europäischen Konferenz der Allgemeinen Luftfahrt am Flugplatz Schönhagen. Zum Austausch über aktuelle Entwicklungen bietet diese Konferenz den idealen Rahmen für Piloten und Flugzeughalter sowie für Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Die Themenpalette der Konferenz ist einmal mehr breit angelegt und trägt somit zur nachhaltigen Fortentwicklung nicht nur der Allgemeinen, sondern auch der Gewerblichen Luftfahrt in Deutschland bei.

Vor dem Hintergrund der Veränderungen des Luftrechts auf europäischer Ebene ist Informations- und Erfahrungsaustausch unerlässlich. Die Schaffung einheitlicher Standards im Bereich der Flugsicherheit ist auch für die Allgemeine Luftfahrt eine Herausforderung. Nicht nur hier ist auf Grund der langjährigen Erfahrung die Mitwirkung des Verbandes der Flugzeugeigentümer und Piloten von unschätzbarem Wert.

Dem Veranstalter der Konferenz möchte ich für das Engagement herzlich danken. Den Teilnehmern wünsche ich als Schirmherr einen informativen Gedankenaustausch – bei der Konferenz und darüber hinaus!

Dr. Peter Ramsauer MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

INVITATION

4TH EUROPEAN GENERAL AVIATION CONFERENCE

AOPA Germany invites to the 4th European General Aviation Conference at Schönhagen Airfield. This Conference offers the ideal framework for an exchange on current developments for pilots and aircraft owners as well as participants from industry, politics and administration. The range of subjects of the Conference is again very wide and thus contributes to the sustainable development not only of general, but also of commercial aviation in Germany.

Against the background of the changes in air law at European level an exchange of information and experiences is indispensable. The development of uniform standards in the field of air safety is a challenge also for general aviation. Not only here the cooperation of the Aircraft Owners and Pilots Association is, because of its long years of experience, invaluable.

I would like to very much thank the organiser of the Conference for the commitment. And as the patron I wish the participants an informative exchange of ideas – at the Conference and beyond!

Dr. Peter Ramsauer, Member of the German Bundestag
Federal Minister of Transport, Building and Urban Development

Flugplatzgesellschaft Schönhagen mbH
Flugplatz, Haus 2, 14959 Schönhagen
Tel. +49 (0)33731 305 0, Fax +49 (0)33731 305 25
info@edaz.de, www.flugplatz-schoenhagen.de

DARL Dachverband der Allgemeinen-, Regionalen- und Geschäftsflugfahrt
AOPA-Germany – Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
BBAL – Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt
GBAA – German Business Aviation Association
IDRF – Interessengemeinschaft der Regionalen Flugplätze

Wir bedanken uns bei unseren Sponsoren:



Die Konferenz wird unterstützt von:

KONFERENZABLAUF VERANSTALTUNGSBEREICH FLUGPLATZ SCHÖNHAGEN

10. September 2012, 10:00 – 17:00 Uhr, MODERATION: VOLKER THOMALLA, Chefredakteur Aerokurier/Flugrevue

10:00 ERÖFFNUNG

Prof. Dr. Elmar Giemulla, Präsident AOPA-Germany

10:15 FLUGPLÄTZE IN NOT – DER ERHALT UNSERER LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die Europäische Kommission warnt vor Kapazitätsengpässen und fordert den Ausbau der Regionalen Flugplätze. Die Luftverkehrskonzeption der Bundesregierung stützt die Regionalen Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt. Die Länder wollen den Luftverkehrsanschluss ihrer Region, beaufsichtigen und genehmigen die Flugplätze. Die Kommunen müssen die meisten Flugplätze betreiben und verlieren vielerorts die Lust.

KOSTENFALLE FLUGPLATZ - KOMMUNEN IM SPANNUNGSFELD ZWISCHEN DASEINSVORSORGE UND FREIWILLIGER AUFGABE

Dr. Schwahn leitet seit über 10 Jahren den Ausbau des einstigen Landeplatzes der GST zum modernen Verkehrslandeplatz und Luftfahrt-Technologiepark Schönhagen. Als Vizepräsident der AOPA und Vorstand der IDRF ist er Sprecher des DARL und kümmert sich auch auf Verbandsebene um Flugplatzthemen. —> [Dr. Klaus-Jürgen Schwahn](#)

PUBLIC RELATION FALLE FLUGPLATZ – GRATWANDERUNG ZWISCHEN WIRTSCHAFTS- UND UMWELTEFFEKTEN

„Nur wenn politisches Management, politische Kommunikation und Interessenrepräsentation wie Zahnräder ineinandergreifen, kann eine beachtliche und beachtete Mechanik entstehen“, so die Arbeitsphilosophie von Sven Rawe, Mitherausgeber des Handlexikons Public Affairs. Als Geschäftsführer der Berliner/Brüsseler Strategieberatung Steltemeier & Rawe hat er viele Infrastrukturprojekte durch die Prozesse der öffentlichen und politischen Meinungsbildung begleitet. —> [Sven Rawe](#)

11:30 Kaffeepause

12:00 PRIVATISIERUNGSFALLE FLUGPLATZ

Flugplätze als Infrastruktur erhalten und dauerhaft subventionieren, privatisieren, teilprivatisieren oder nach ganz anderen Lösungen suchen. Probiert wurde vieles, funktioniert hat wenig. Prof. Desel zieht eine Bilanz. —> [Prof. Dr. Ulrich Desel](#)

WENN DIE LANDUNG TEURER WIRD ALS DIE FLUGSTUNDE: WAS HALTEN EU UND EASA FÜR DIE EUROPÄISCHEN FLUGPLÄTZE BEREIT

Dr. Pierre Moreillon ist General Counsel der Swiss Aerodromes Association, Deputy Secretary General der European Regional Aerodromes Community (ERAC), Mitglied des Safety Standards Consultative Committee (SSCC) der EASA und des ACI Europe Policy Committees. Von 2000 bis 2012 war er Mitglied des Boards of Directors der Skyguide SA, der Schweizer Flugsicherungsorganisation. Thomas Meyer ist Geschäftsführer der IDRF-Interessengemeinschaft der Regionalen Flugplätze und Mitglied in verschiedenen europäischen Gremien. —> [Dr. Pierre Moreillon/Thomas Meyer](#)

13:15 Mittagspause

14:30 WAS HÄLT DIE EASA FÜR PILOTEN UND FLUGZEUGHALTER BEREIT

EASA-Richtlinien und Gesetzesvorhaben sind zwangsläufig ein Dauerthema, auch auf der 4. GA-Konferenz.

Dr. Michael Erb ist stellvertretender Vorsitzender der Europäischen IAOPA und vertritt sie in diversen europäischen Gremien. Er gibt einen Überblick zu aktuellen Vorhaben: „IFR-Berechtigung, künftig für Privatpiloten einfacher zu erwerben?“ – „Berufsverbot für Piloten ab 60 im Einmann-Cockpit“ – „Flugsicherung im Single European Sky: für die Großluftfahrt gemacht, für die General Aviation nicht bezahlbar?“ – „Hat die EASA Angst vor Wettbewerb? Drohendes Flugverbot für Inhaber von Drittstaatenlizenzen.“ —> [Dr. Michael Erb](#)

EASA GENERAL AVIATION STRATEGY

Die Neugestaltung des Europäischen Luftrechts hat zur Überregulierung der General Aviation geführt, der Ansatz „one size fits all“ hat sich nicht bewährt. Insbesondere die Definition „Commercial“ muss für die General Aviation neu gefasst werden, um bei der Umsetzung von Vorschriften flexibler zu werden. Berichtet wird aus der „Task Force zur Neuordnung der General Aviation.“ —> [Klaus Ardey/Juan Anton](#)

15:30 Kaffeepause

16:00 AKTUELLE MARKTSTRUKTUREN UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN FÜR DIE GESCHÄFTSLUFTFAHRT IN EUROPA

Nach einem zunächst rasanten Wachstum zu Beginn des Jahrtausends ist die Business Aviation wieder weit hinter das Niveau des Jahres 2007 zurückgefallen und bleibt hinter ihren Möglichkeiten zurück. Wie sieht die aktuelle Lage aus und welche Wege gibt es, das volle Potential dieses Verkehrsträgers zu erschließen? Christoph Kohler ist Geschäftsführer der WINGX Advance GmbH —> [Christoph Kohler](#)

ALLGEMEINE LUFTFAHRT IN CHINA – CHANCE FÜR EUROPÄISCHE UNTERNEHMEN?

China hat mit dem Aufbau einer eigenen General Aviation begonnen. Das Herangehen und die Perspektiven sind beeindruckend. Das riesige Land mit seinen 1,4 Milliarden Menschen braucht Hunderte von Flugplätzen, viele Tausend Flugzeuge und einfach alles, was diese in die Luft bringt. Prof. Timmermann begleitet den Aufbau der Chinesischen General Aviation. Als Kenner der aktuellen Entwicklung analysiert er die wirtschaftlichen Chancen und Risiken für europäische Partner. —> [Prof. Dr. Andreas Timmermann](#)

17:00 Ende der Veranstaltung

AGENDA SCHÖNHAGEN AIRPORT CENTER

10. September 2012, 10:00 a.m. – 17:00 p.m., PRESENTED BY: VOLKER THOMALLA, Editor-in-Chief, Aerokurier/Flugrevue

- 10:00 OPENING
Prof. Dr. Elmar Giemulla, President AOPA-Germany
- 10:15 AIRPORTS IN TROUBLE - SAFEGUARDING OUR AIR TRAFFIC INFRASTRUCTURE
The European Commission has warned of constraints on capacity and is demanding the expansion of regional airports
The German government's air traffic strategy backs regional airfields for general aviation
The German states want to supervise their regional air traffic access and approve the airports
Local authorities have to operate most airports, and in many places there is no interest to do so
- AIRPORT PITFALLS – LOCAL AUTHORITIES TORN BETWEEN PUBLIC SERVICE OBLIGATIONS AND DISCRETIONARY SERVICES
For over 10 years Dr. Schwahn has managed the expansion of the former GST landing strip into a modern airport and aviation technology park at Schönhagen. As AOPA vice-president and chairman of the IDRF, he is the spokesman for the DARL and also deals with airport issues at association level. → Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
- PUBLIC RELATIONS PITFALLS – WALKING THE TIGHTROPE BETWEEN ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL IMPACT
According to the work philosophy of Sven Rawe, co-editor of the Public Affairs Handbook, "A successful and significant mechanism can only exist if political management, political communication and the representation of interests interlock like cogwheels". As Chief Executive of the Berlin/Brussels strategy consultants Steltemeier & Rawe, he has guided many infrastructure projects through the processes shaping public and political opinion. → Sven Rawe
- 11:30 Coffee break
- 12:00 THE PITFALLS OF PRIVATISING AN AIRFIELD
Should airfields be maintained as infrastructure and permanently subsidised, privatised, partially privatised, or should totally different solutions be looked for? Many ideas have been tried out, but few have worked. Prof. Desel takes stock of the situation. → Prof. Dr. Ulrich Desel
- WHEN LANDING IS MORE EXPENSIVE THAN AIRCRAFT OPERATION: WHAT THE EU AND EASA HAVE IN STORE FOR EUROPEAN AIRFIELDS
Dr. Pierre Moreillon is General Counsel for the Swiss Aerodromes Association, Deputy Secretary General of the European Regional Aerodromes Community (ERAC), and member of the EASA Safety Standards Consultative Committee (SSCC) and the ACI Europe Policy Committee. From 2000 to 2012 he was member of the board of directors of Skyguide SA, the Swiss air traffic control organization. Thomas Meyer is Chief Executive of the IDRF – the Syndicate of Regional Airfields and member of various European committees. → Dr. Pierre Moreillon/Thomas Mayer
- 13:15 Lunch break
- 14:30 WHAT THE EASA HAS IN STORE FOR PILOTS AND AIRCRAFT OWNERS
EASA directives and legislation are inevitably an ongoing subject, even at the 4th GA Conference.
- Dr. Micheal Erb, who is deputy chairman of the European IAOPA and represents them in diverse European committees, will outline the current propositions: "Will it be easier for private pilots to obtain IFR rating in future?" – "Pilots over the age of 60 banned from single-crew cockpits" "Air traffic control in the Single European Sky: Created for commercial aviation, but not affordable for general aviation?" – "Is the EASA afraid of competition? The threat of a flying ban on holders of third-country licences." → Dr. Michael Erb
- EASA GENERAL AVIATION STRATEGY
The restructuring of European aviation law has led to excessive regulation of general aviation: the "one size fits all" approach hasn't worked out. In particular the definition "Commercial" needs to be revised in order to be more flexible in the implementation of regulations. A report from the "General Aviation Reorganization Task Force". → Klaus Ardey/Juan Anton
- 15:30 Coffee break
- 16:00 CURRENT MARKET STRUCTURES AND DEVELOPMENT PROSPECTS FOR BUSINESS AVIATION IN EUROPE
After initially rapid growth at the beginning of the millennium, business aviation has again fallen back below the level of 2007 and is falling far short of its potential. What does the current situation look like and what are the ways of achieving this mode of transport's full potential? Christoph Kohler is the Chief Executive of WINGX Advance GmbH. → Christoph Kohler
- GENERAL AVIATION IN CHINA – AN OPPORTUNITY FOR EUROPEAN COMPANIES?
China has begun expanding its own general aviation. Its approach and prospects are impressive. This enormous country with its population of 1.4 billion people needs hundreds of airports, thousands of planes and simply everything else which is connected with that. Prof. Timmermann is involved in the expansion of Chinese general aviation. As an authority on its current development, he will analyse the economic opportunities and risks for European partners. → Prof. Dr. Andreas Timmermann
- 17:00 End of the conference

SCHNELL VOR ORT, SCHNELL IN DER LUFT

Ob mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln: Vom und zum Flughafen Schönhagen gelangen Sie in wenigen Minuten. Von Potsdam aus erreichen Sie den Flughafen in ca. 25 Minuten, vom Messegelände am Berliner Funkturm oder vom Kurfürstendamm in ca. 35 Minuten und von Berlin Mitte in ca. 45 Minuten. Möglich wird dies durch ein gut ausgebautes und immer dichteres Verkehrsnetz: Mit dem Auto fahren Sie von Berlin oder Potsdam über die A115, folgen dann der Nordverbindung L40 bis zur Anschlussstelle der B101 und fahren diese bis Trebbin.

Doch auch der öffentliche Personennahverkehr bietet Ihnen hervorragende Anbindungen. Mit dem Regionalexpress erreichen Sie in ca. 25 Minuten den Potsdamer Platz oder den Berliner Hauptbahnhof. Zum nahe gelegenen Bahnhof Trebbin bietet der Flughafen einen Shuttle-Service an.

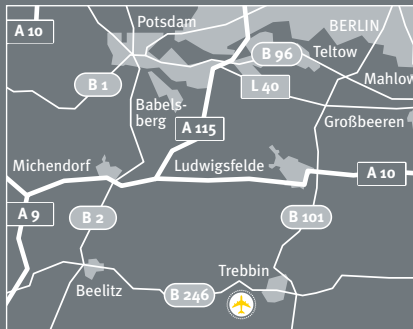
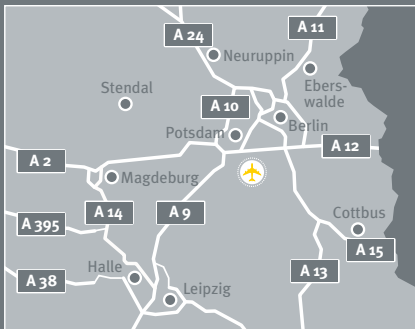
Für weitere Informationen und Auskünfte steht Ihnen das Serviceteam des Flugplatzes Schönhagen gern mit Rat und Tat zur Seite.
Flugplatz Schönhagen – viel näher als gedacht ...

EASY TO REACH, FAST TAKE OFF

By car or public transport, Schönhagen Airport is only a few minutes away. Potsdam is about 25 minutes away, the Convention Centre by Berlin's Funkturm or the Kurfürstendamm about 35 minutes and from Berlin's City Centre it takes about 45 minutes to reach the airport. An excellent and ever-evolving transport network makes this possible: by car from Berlin or Potsdam you follow the A115, then the North Link (Nordverbindung) L40 turn off into B101 and carry on until Trebbin.

However, the airport is also served by excellent public transport connections. You can reach the Potsdamer Platz or Berlin Central Station in about 25 minutes on the regional express. The airport also offers a shuttle service to the near-by Trebbin railway station.

The Schönhagen Airport service team is always available to answer your queries and requests for further information.
Schönhagen Airport – much closer than you might think...



Flugplatzgesellschaft Schönhagen mbH
Besitzgesellschaft
Am Flugplatz
14959 Schönhagen

Service-Telefon: +49 (0) 33731 305-55
service@edaz.de

Telefon +49 (0) 33731 305-0
Telefax +49 (0) 33731 305-25

www.flugplatz-schoenhagen.de

ANTWORTFAX/FAXREPLY +49 (0) 33731 305 25

Anmeldung bitte bis 3.9.2012/Please register by 3rd of September 2012

Die Teilnahme an der Konferenz ist kostenlos.

☐ Ja, ich nehme an der EU-Konferenz zur Allgemeinen Luftfahrt mit ____ Personen teil. (kostenlos)/Yes, I will participate in the Conference together with ____ persons. (exempt from charges)

PER E-MAIL/BY EMAIL: info@edaz.de

Teilnehmerzahl begrenzt!/Number of participants is limited!

TITEL/TITLE	
VORNAME, NAME/FIRST NAME, FAMILY NAME	
FUNKTION/POSITION	
FIRMA/COMPANY	
FAX, EMAIL/FAX, EMAIL	
NAMEN DER WEITEREN PERSONEN/ NAMES OF FURTHER PERSONS	
HOTELLISTE ERWÜNSCHT/LIST OF HOTELS DESIRED	☐ JA/YES ☐ NEIN/NO
DATUM UND UNTERSCHRIFT FÜR VERBINDLICHE ANMELDUNG/DATE, SIGNATURE FOR BINDING REGISTRATION	

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten August und September 2012
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Wolfgang Hüffer
Lothar F. Kickel
Richard Kochmann
Ernst P. Schrotz
Alfred Warncke
Christian F.A. Kunze
Hilmar von Janczewski
Jochen Max Hennig
Norbert Peitzmeier

25-jährige Mitgliedschaft

Hans Grundler
Uwe Soltau
Christian Dries
Hans-Martin Salberg
Manuela Holzapfel
Egon W. Behle
Thomas Mehring
Kurt Kröger
Horst-Günther Hansen
Eberhard Burghalter
Hans-Juergen Ruck
Friedrich Eichinger
Hans-Hubert Schwarz
Eckart Busse

Specials von TopMeteo

Kostenloses 14-Tage-Abo und Rabatt-Aktion für AOPA-Mitglieder

Seit über 10 Jahren realisiert TopMeteo Flugwetter-Vorhersagen unter der Vision „Aufbereitung, Visualisierung und operationelle Verfügbarkeit von Flugwetterinformationen, die JEDER versteht!“ TopMeteo bietet Wettervorhersagen, Routen-METARs und Satellitenbilder für Motor- und UL-Flieger sowie für andere Luftsportler an. Die Informationen zum Wetter sind alle aus einem Guss und haben immer dieselben Kartenausschnitte. Vorhersagen und aktuelle Bilder gibt es für den gesamten europäischen Raum – im Überblick oder als Detailausschnitt. Bis zu vier Tage im Voraus lassen sich mit den Vorhersagen die Flugvorhaben planen. Innovative Parameter, wie zum Beispiel die „Potenziellen VFR-Flugstunden“, konzentrieren das Wissen, das die Entwickler durch ihre eigene, lange Flugerfahrung als Ballonfahrer, Segel- und Motorflieger gesammelt haben.

In diesem Jahr hat TopMeteo bereits zum zweiten Mal das AOPA-Fly-Out unterstützt, so dass wir den Wetterservice von TopMeteo umfassend in der Praxis testen konnten. Die gemachten Erfahrungen haben uns überzeugt und wir freuen uns, dass TopMeteo die Zusammenarbeit mit uns fortsetzen möchte. Folgende Specials haben wir jetzt mit TopMeteo vereinbart:

Kostenloses 14-Tage-Abo

TopMeteo bietet allen Lesern des AOPA-Letters eine 14-tägige kostenlose Testmöglichkeit der gesamten Produktpalette an. Hierzu stellt TopMeteo einen Gutschein-Code zur Verfügung, der bis zum 17.08.2012 auf der Website **www.topmeteo.eu** eingelöst werden kann. Der 14-tägige Testzeitraum beginnt am Einlösetag.

Gutschein-Code: **C-120717-AOPA-AOPA**

10 % Rabatt für AOPA-Mitglieder

Ab sofort erhalten Mitglieder der AOPA-Germany 10% Rabatt auf alle Jahres-Abonnements von TopMeteo. Der Rabatt kann über einen individuellen Gutschein-Code aktiviert werden. Die Gutschein-Codes werden von der AOPA-Geschäftsstelle nach Überprüfung der Mitgliedschaft ausgegeben.



Flugschule Deutscher Alpenflug, Kempten

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor

Die bereits 1962 am Flugplatz Kempten-Durach gegründete Flugschule feiert dieses Jahr ihr 50-jähriges Bestehen.

Als Familie Bergmann die Flugschule „Deutscher Alpenflug“ 1980 von Firmengründerin Ingrid Müller übernahm, war diese als reine Motorflugschule ausgelegt. In den Folgejahren wurde der Flugbetrieb um die Sparten Segelflug und Motorsegler erweitert. Als dann, nach fast 30 Jahren, Sohn Michael 2007 die Flugschule übernahm, wurde der Segelflugbetrieb wegen rückläufiger Nachfrage wieder eingestellt. Der heutige Flugbetrieb ist neben Motorflug und Motorsegler auch auf Ultraleicht ausgerichtet. Bezüglich des Flugzeugparks wurden in jeder Sparte weitverbreitete Typen ausgewählt, um auch Urlaubern oder Kurzbesuchern das Chartern ohne langwierige Typeneinweisungen zu ermöglichen. Die renommierte Flugschule bietet neben einer familiären Atmosphäre einen professionell durchgeführten und organisierten Flugbetrieb auf einem der schönsten Flugplätze Deutschlands.

Das einzigartige Panorama der Allgäuer Alpen lässt nicht nur Pilotenherzen höher schlagen. Ziele wie etwa die Zugspitze, die Königsschlösser (Neuschwanstein) bei Füssen, Oberstdorf mit Nebelhorn oder Lindau am/im Bodensee sind sowohl mit dem Flug-

zeug wie auch mit dem Auto in kürzester Zeit zu erreichen.

Flugzeugpark:

- 2 Cessna C 172 P
- 1 Cessna C 150 L
- 2 Robin DR 400/180 (R)
- 1 Piper PA 18/150
- 2 Scheibe SF 25 C
- 1 Ikarus C 42 b

Nach dem Erwerb der entsprechenden Klassenberechtigung, bzw. nach einem Checkflug, in Verbindung mit einer Flugplatzeinweisung, stehen alle Flugzeuge zum Chartern zur Verfügung.

Angebote:

- Alpeinweisung
- intensives Spornradtraining
- Klassenberechtigung für Reisemotorsegler
- Skifliegen im Winter mit PA 18, C 42 b, SF 25 C

Desweiteren werden F-Schlepp für Gastsegelflieger, der Erwerb der Schleppberechtigung, der Klassenberechtigung SEP/TMG, sowie CVFR (auch auf TMG) in nur einer Woche angeboten. Wochenendkurse zum Erwerb für BZF I/II und das AZF stehen



genauso auf dem Programm wie Umschulungen von/auf: UL/PPL-nat/GPL zu TMG/JAR FCL PPL-A.

Ein großes Freizeitangebot mit schönen Golfplätzen, Tennisanlagen, Reiterhöfen, Badeseen, Erlebnis-Schwimmbädern oder Wellness-Möglichkeiten in unmittelbarer Flugplatznähe ist ebenfalls vorhanden, so dass einer Ausbildung mit Urlaubsatmosphäre nichts im Weg steht.



Postfach 64
87468 Durach-Kempten
Tel. 0831 5700414

info@lu-bergmann.de
www.lu-bergmann.de



Fotos: Flugschule Deutscher Alpenflug

FAA-Lizenzvalidierungen

Neuer Termin für AOPA-Mitglieder am 3. November 2012 in Egelsbach

FAA-Examiner Adam House ist am 3. November wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA-Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an.

Um eine Validierung zu beantragen, schicken Sie das FAA-Antragsformular mit Kopie der deutschen Lizenz und des deutschen Medicals per Fax an die FAA, die FAA überprüft die Angaben und schickt Ihnen einen Antwortbrief, der die Validierung erlaubt. Dieses Bestätigungsschreiben ist 6 Monate gültig. Eine Validierung ohne gültiges Bestätigungsschreiben der FAA ist nicht möglich! Weitere Informationen und den Link zum Antragsformular finden Sie hier:

http://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/foreign_license_verification/

Fax-Nummer der FAA: **001 405 954-9922**

Hinweise zum Ausfüllen des Formulars:

- Wenn Sie einen zweiten Vornamen haben, beachten Sie bitte folgendes: Besitzen Sie bereits eine FAA-Lizenz, geben Sie Ihren Namen im Antragsformular genauso an wie in der FAA-Lizenz aufgeführt. Ist dies Ihre erste FAA-Lizenz, geben Sie Ihren Namen im Antragsformular so an, wie er im Reisepass steht (auch wenn in Lizenz oder Medical der zweite Name fehlt). Das Antragsformular bitte aufheben und zum Validierungstermin im Oktober mitbringen!
- Wenn Sie in Feld 4b) Ihre Faxnummer angeben, erhalten Sie den Antwortbrief per Fax, das spart Zeit. In Feld 11) wird nach dem FAA Büro gefragt, hier tragen Sie ein: New York IFO EA-29 (Adam House)

Zur Anerkennung der IFR-Berechtigung muss eine theoretische Prüfung (IFP, Instrument Foreign Pilot) abgelegt werden, das nächste Testzentrum ist in Le Bourget. Eine Auflistung aller Testzentren finden Sie hier: **http://www.faa.gov/training_testing/testing/airmen/media/test_centers.pdf**

Diese Prüfung sollte man vor der Validierung ablegen, bei einem nachträglichen Eintrag der IFR-Berechtigung muss der gesamte Validierungsprozess noch einmal durchlaufen werden. Unterlagen zur Testvorbereitung erhalten Sie im Flugbedarfshandel, z.B. bei Eissenschmidt (Tel: 06103 205960). Empfehlenswert: ASA oder Gleim Instrument Pilot Prepware.

Während die Ausstellung der Lizenz direkt bei der FAA in den USA kostenlos ist, fallen bei Examinern, die freiberuflich für die Behörde tätig sind, Kosten an. Adam House berechnet für die Lizenzva-

lidierung GBP 385 pro Person zzgl. anteilmäßig Reisekosten. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an den Examiner zu entrichten. Wenn Sie Interesse an einer Validierung Ihrer Lizenz haben, melden Sie sich bitte bei uns.

Anzeigen

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

HKD Business Büro Ing. Horst Knoche, VDI D 40474 Düsseldorf Meineckestrasse 63 Telefon +49 (0)211 45 17 77 Telefax +49 (0)211 43 11 28 E-Mail: hknochedus.claimsoffice@t-online.de *) Lizenz-Nr. OLG Düsseldorf 3712 E 06.74 Mitglied im VdL und AK-Jur Verband der Luftfahrtsachverständigen Arbeitskreis der Luftfahrtjuristen und Steuerberater	Begutachtungs-Engineering Beweissicherungs- und Sachverständigen-Verfahren, Schaden- und Wertgutachten an LFZ bis 5,7t MTOW und Lufttransporten Beratungs-Consulting Beraten, verhandeln und gestalten von Kauf- und Versicherungsverträgen Materiellrechtliche Beratung* Mandantenorientierte Beratung der Fachbereiche: Haftpflicht-, Schaden-, Luftverkehrs-, Transport- und Versicherungsrecht
---	--

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany 

 **VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**

Vorsitzender: RA W. Hirsch, Geschw.-Scholl-Str. 8, D-70806 Kornwestheim

Bewertung von Luftfahrzeugen - Beurteilung von Schäden - Weg/Zeit-Berechnungen - Technische Beratung bei Schadensbehebungen etc.

Internet: www.luftfahrt-sv.de phone: +49 (0) 71 54 / 2 16 54
eMail: hirsch@luftfahrt-sv.de fax: +49 (0) 71 54 / 18 38 24



Die weltweite Stimme der Allgemeinen Luftfahrt wird 50

So fing alles an

Im Jahre 1962 wurde von den nationalen AOPA-Organisationen in Australien, Kanada, Philippinen, Südafrika und USA das International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA) gegründet. Kurz darauf schlossen sich die AOPAs aus Italien, Mexiko, Venezuela und Deutschland der IAOPA an.

Die treibende Kraft hinter der Gründung der IAOPA war zweifellos Joseph B. „Doc“ Hartranft. Im Jahr 1939 war er bereits einer der Mitgründer der AOPA-USA, für viele Jahre ihr einziger Angestellter und von 1952 bis 1977 ihr Präsident.

Der IAOPA haben sich bis heute 68 Länder angeschlossen. Mit deutlich über 470.000 Mitgliedern ist die IAOPA heute die mit Abstand mitgliederstärkste Pilotenvereinigung der Welt und seit 1964 die erste und bis heute einzige Organisation der Privatluftfahrt, die bei der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO akkreditiert ist.

Warum braucht die Allgemeine Luftfahrt eine Interessenvertretung, die wiederum in einem internationalen Dachverband verwurzelt ist? Die Frage und die Antworten darauf sind auch heute 50 Jahre nach der Gründung der IAOPA die gleichen.

Die Geschichte der AOPA begann, als sich 1938 in Philadelphia einige Piloten um Doc Hartranft zu Diskussionen über die Zukunft der privaten Fliegerei trafen. Die Airlines und die Militärs hatten starke Pilotenorganisationen, aber niemand förderte gegenüber dem Kongress und der Verwaltung die Interessen der privaten Piloten. Im darauf folgenden Jahr gründete diese Gruppe von sechs Piloten in Philadelphia die Aircraft Owners and Pilots Association AOPA. Ihr Hauptanliegen in den ersten Jahren nach der Gründung war es, die Freiheit der Zivilluftfahrt gegenüber dem Militär in den schwierigen Kriegszeiten zu behaupten; aus Sicherheitsgründen drohte damals ein komplettes Verbot der Privatluftfahrt.

Die Problematik der Allgemeinen Luftfahrt ist bis heute im Kern unverändert. Sie ist der kleine individualistische Bereich in der Luftfahrt, der von Politik, Gesetzgebung, Verwaltung und Flugsicherung gerne übersehen, oder manchmal auch ganz bewusst als Störenfried empfunden wird, wenn er in die Planungen für Linienflugzeuge und Kampffjets einfach nicht hineinpassen will.

IAOPA Secretary General John Sheehan hat die IAOPA als „die weltweite Stimme der Allgemeinen Luftfahrt, die diese unverzichtbare Form des Luftverkehrs und der Erholung fördert und schützt“ bezeichnet. Und er fügt hinzu: „Die Organisation ist ein Sammelplatz für die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt. Sie ermöglicht, Ideen auszutauschen und eine gemeinsame Politik zu formulieren, zur Verbesserung der Situation der Allgemeinen Luftfahrt und zur Förderung des Wachstums.“

Die unter der IAOPA zusammengeschlossenen 68 AOPAs weltweit sind in fünf Regionen organisiert. Sie treffen sich alle zwei Jahre auf einem Weltkongress, dieses Jahr in Südafrika und zum nun schon 26. Mal. Die dort gefassten Beschlüsse können unter www.iaopa.org nachgelesen werden.

„Naturgemäß“ ist die AOPA-USA mit über 400.000 Mitgliedern mit Abstand die größte Vereinigung. Im AOPA-Hauptquartier in Frederick im US-Bundesstaat Maryland sowie in der Außenstelle in Washington D.C. arbeiten über 200 Mitarbeiter. Dem derzeitigen US-amerikanischen AOPA-Präsidenten Craig Fuller stehen damit personelle als auch materielle Ressourcen zur Erreichung der Ziele zur Verfügung, von denen die Europäer nur träumen können.

IAOPA Europe

Auch wenn nicht so reich ausgestattet wie die amerikanischen Mitglieder, so hat sich IAOPA Europe mit 30 nationalen AOPAs in den letzten Jahren doch zu einer schlagkräftigen Organisation entwickeln können, die im Einzelfall schnell und zielgerichtet agiert. Jüngstes Beispiel ist hier die italienische Luxussteuer für Luftfahrzeuge. Kaum hatte die italienische AOPA Alarm geschlagen, wurden europaweit von AOPA-Mitgliedern Protestbriefe geschrieben und von der IAOPA eine Eingabe beim italienischen Finanzministerium gemacht. Mit Erfolg: die Luxussteuer ist zwar nicht abgeschafft, aber doch so abgemildert, dass sie dem einzelnen Piloten oder Flugzeughalter nicht wirklich weh tut.

Die Probleme, mit denen die IAOPA Europe zu kämpfen hat, sind auf der einen Seite ähnlich wie in den USA, aber letztlich doch ganz anders als dort. Zum einen müssen sich in Europa 30 einzelne Verbände mit zum Teil sehr unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten bezüglich der Allgemeinen Luftfahrt zusammenfinden. Zum anderen erfährt Europa mit der schrittweisen Verlagerung der nationalen Kompetenzen auf europäische Luftfahrtbehörden und der damit einhergehenden Produktion von immer neuen europäischen Luftfahrtgesetzen und Verwaltungsvorschriften eine dynamische Umwälzung, wie sie keine andere Region weltweit bisher erlebt hat. Es ist schwer, selbst für Insider, den Überblick zu behalten, und für die IAOPA Europe ist es noch schwerer, zu allen neuen Entwürfen von Gesetzen und Vorschriften, punktgenau und detailliert Kommentare abzugeben.

Nach nur 10 Jahren wird das System der Fluglizenzen JAR-FCL von EASA-FCL abgelöst, das Flugsicherungsprojekt SESAR soll die Anwendung einheitlicher Flugsicherungstechniken und Verfahren in ganz Europa sicherstellen. Jede einzelne der 30 europäischen AOPAs wäre nicht in der Lage, die vielen Projekte zu verfolgen und im Sinne der Allgemeinen Luftfahrt zu beeinflussen. Dadurch aber, dass

unter der Führung des derzeitigen europäischen Vorsitzenden Martin Robinson aus Großbritannien noch viele andere AOPA-Vertreter für die IAOPA Europe im Verbund tätig werden, kann man trotz aller offensichtlichen Schwierigkeiten sehr wohl auch deutliche Erfolge verbuchen:

- Bis heute müssen von Flugzeugen unter 2 t MTOW keine Streckengebühren entrichtet werden.
- Das gesamte EASA-Vorschriftensystem für die Allgemeine Luftfahrt kommt nach einem gemeinsamen Protest der IAOPA-Europa und Europe Air Sports aktuell auf den Prüfstand.
- Im Flugsicherungsprojekt SESAR wurden die drohenden Kostenprobleme für die Allgemeine Luftfahrt klar identifiziert und ein Forderungskatalog für ein Betriebskonzept aufgestellt, mit dem kleine Flugzeuge und Hubschrauber zukünftig problemlos operieren können.

Nur gemeinsam sind wir stark

Die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt sind zum überwiegenden Teil ausgeprägte Individualisten. Die persönlichen fliegerischen Interessen jedes Einzelnen stehen erstmal im Vordergrund. Wer viel fliegt und vielleicht noch ein eigenes Flugzeug besitzt, wird bald merken, dass die persönliche Entfaltung schnell an Grenzen, an Gesetze und Verwaltungsvorschriften, stößt. Viele dieser Grenzen sind sinnvoll und ermöglichen ein geordnetes Miteinander aller am Luftverkehr Beteiligten. Aber es kommen immer mehr europäische Gesetze und Vorschriften auf den Tisch, die die Luftfahrt, vor allem die Allgemeine Luftfahrt, erschweren und auch teurer machen.

Es wäre zu einfach, den in den europäischen Luftfahrtbehörden tätigen Beamten und Angestellten vorzuwerfen, sie würden mit ihrer Vorschriftenwut die Luftfahrt erschweren oder sogar behindern. Ihre Arbeit wird vielmehr getrieben von einem sehr hohen Sicherheitsanspruch und vielleicht auch von dem Gedanken, alles regeln zu müssen. Dass dabei die Belange der Allgemeinen Luftfahrt manchmal zu kurz kommen, liegt beinahe auf der Hand. Die Starken und die Lob-

byisten sind die großen Airlines Europas, die sich Gehör verschaffen, nicht unbedingt die Individualisten der Allgemeinen Luftfahrt. Es ist auch nicht immer ganz einfach, die unterschiedlichen Wünsche der Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, ob privat oder kommerziell, ob mit einer Cessna 152 oder mit einer Cessna Citation unterwegs, unter einen Hut zu bringen und in Brüssel, Köln oder anderswo in Europa vorzutragen.

Andererseits wissen wir schon genau, was wir, die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, wollen. Wir wollen unsere Freiheit, individuell zu fliegen, behalten. Dafür müssen der Luftraum Europas und auch die Flugplätze weiterhin für uns offen bleiben. Neuen technischen Entwicklungen verschließen wir uns nicht. Vielmehr wollen wir diese genauso nutzen dürfen, wie die großen Airlines.

Allein schaffen wir es nicht, diese für uns so wichtige „Freiheit der Lüfte“ zu verteidigen. Die Vorschriftenwelle, die von den europäischen Luftfahrtbehörden kommt, ist zu groß. Ein Einzelner allein kann nicht alles lesen, geschweige denn verstehen und kommentieren. Die Mitarbeiter der IAOPA Europe haben sich daher die Aufgaben aufgeteilt. Sie beobachten genau, was sich bei den europäischen Luftfahrtbehörden tut und entscheiden, in welchen Fällen ein Kommentar fällig ist oder an einer Sitzung teilgenommen werden muss. Das alles geht nur mit Unterstützung der einzelnen nationalen AOPAs, und letztlich mit dem Geld der Mitglieder.

Eine Mitgliedschaft bei AOPA ist wichtiger als je zuvor, zumindest für die Piloten und Luftfahrzeughalter, die noch in 10 Jahren ohne große Beschränkungen fliegen wollen. Es geht bei AOPA längst nicht mehr nur um das Eintreten für nationale Luftfahrtbelange. Es geht um die Frage, wie die berechtigten Interessen der Allgemeinen Luftfahrt in Europa weiterhin Gehör finden können. Nur gemeinsam sind wir stark und nur gemeinsam können wir dafür eintreten, dass die Allgemeine Luftfahrt in ihrer Existenz nicht gefährdet wird und weiterhin als ein gleichberechtigter Partner im Luftverkehr akzeptiert wird.

*Dr. Michael Erb
Jürgen Mies*



Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle der AOPA-Germany (v.r.n.l.):
Dr. Michael Erb, Petra Schellhorn, Christof Curati, Anette Neumann, Anita Butler, Kathrin Diederich, Jürgen Mies

BMVBS und LBA kündigen Korrekturen bei Spracheinträgen auf Deutsch an

Wer im Mai diesen Jahres von seiner Landesluftfahrtbehörde hörte, dass er demnächst seine Sprachkenntnisse in Deutsch nachweisen muss, um einen entsprechenden Eintrag in seine Fluglizenz zu erhalten, der hat wohl zunächst an einen verspäteten Aprilscherz gedacht.

Aber tatsächlich, die deutschen Behörden wollen hier ernst machen. Oder sollte man besser sagen, wollten? Denn inzwischen hat sich etwas getan. Aber zuerst schön der Reihe nach:

Die europäische Flugsicherheitsagentur EASA sieht in ihrem neuen Regelwerk für das Lizenzwesen vor, dass Sprachkenntnisse in der Fluglizenz vermerkt sein müssen:

FCL.055 Sprachkenntnisse

Piloten (...), die das Funktelefon benutzen müssen, dürfen die Berechtigungen ihrer Lizenzen und Erlaubnisse nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für die Funkkommunikation verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein.

Die deutschen Behörden regeln aber tiefer als die EASA – es wäre ja noch schöner würde man einfach nur deren Texte abschreiben – indem im §125 LuftPersV festgelegt wird, dass „geeignete“ Dokumente vorgelegt werden müssen, oder es wird streng formell geprüft:

Ein Nachweis über Kenntnisse der deutschen Sprache gemäß Stufe 6 der Anlage 3 wird von der für die Lizenzerteilung zuständigen Stelle auf Antrag in eine bereits erteilte Lizenz eingetragen, wenn der Bewerber geeignete Dokumente vorlegt, aus denen sich ergibt, dass die deutsche Sprache seine Muttersprache ist oder seine Kenntnisse gleichwertig sind. Sind die Voraussetzungen des Satzes 1 nicht erfüllt, überprüft eine vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 125a anerkannte Stelle die Kenntnisse der deutschen Sprache. Absatz 3 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend.

Jetzt könnte man davon ausgehen, wer in Deutschland einen Flugschein erworben hat und eine Flugfunkprüfung abgelegt hat, der hat wirklich umfassende Deutschkenntnisse nachgewiesen. Aber

weit gefehlt. Welche Dokumente anerkannt werden, das verrät uns der § 2 Absatz 2 der 3. DV LuftPersV:

- 2) Die Muttersprache kann durch die Vorlage von Dokumenten nachgewiesen werden, aus denen hervorgeht, dass der Antragsteller
 1. die entsprechende Sprache in der frühen Kindheit ohne formalen Unterricht als Erstsprache erlernt hat und
 2. mindestens acht der ersten zwölf Lebensjahre in einem Land verbracht hat, in dem die entsprechende Sprache als Amtssprache verwendet wird.

Das Land Brandenburg verlangt jetzt ernsthaft, dass ein Bekannter oder Verwandter des jeweiligen Piloten an Eides statt unter der Strafandrohung von drei Jahren erklärt, dass dieser zumindest acht seiner ersten zwölf Lebensjahre in Deutschland verbracht hat. Falls man niemanden findet, der die Erklärung unterschreiben kann und will, dann muss man zum Sprachtest antreten.

Der Blick über den Tellerrand hilft ja zuweilen bei der Ermittlung des eigenen Standortes, interessant wäre es zu wissen, wie denn z.B. die Briten auf die neue EASA-Vorschrift reagieren, ob sie ihre Muttersprachler auch zum Englischtest schicken? Ein Anruf bei der AOPA-UK löste dort eigentlich nur eine Mischung aus Erheiterung und Mitleid aus.

„Warum sollen wir denn auf Englisch getestet werden? Wir sprechen das doch jeden Tag. Und in Deutschland sprecht ihr Deutsch, warum sollt ihr das nachweisen? Willst du mich veräppeln, oder seid ihr Deutschen wirklich nicht ganz dicht?“ Die Kritik war deutlich.

Erfreulicherweise zeigt die Kritik, die wir als AOPA auch gemeinsam mit unseren Kollegen des Dachverbandes DARL vorgetragen haben, jetzt offenbar Wirkung. Die zuständigen Referatsleiter im BMVBS und im LBA haben uns zugesichert, dass das LBA die Regelungen für Spracheinträge in der 3. DV LuftPersV überarbeiten und eine pragmatischere Lösung suchen wird, „die sowohl die Luftfahrer als auch die Luftfahrtbehörden nicht über Gebühr belastet“.

Eine in Deutschland absolvierte Pilotenausbildung wird dann hoffentlich für das Erstellen eines Spracheintrags Level 6 (=Muttersprachler) ausreichen, so wie das in anderen Staaten auch gehandhabt wird.

Vielleicht kann man die Geschichte mit William Shakespeare auf Englisch und Deutsch zusammenfassen: **„Much Ado about Nothing – Viel Lärm um nichts.“**

Dr. Michael Erb



Vermeidung von Zusammenstößen

Nr. 3, August 2012

URSACHEN VON ZUSAMMENSTÖSSEN

Zweifellos sind der überlastete Luftraum und die Flugeschwindigkeiten Gründe für die Gefahr eines Zusammenstoßes. In der Frontalsituation können z.B. ein Jet und ein viersitziges Motorflugzeug eine relative Annäherungsgeschwindigkeit von 650 kt haben. Der Pilot benötigt mindestens 10 Sekunden, die Verkehrssituation zu überblicken, ein Luftfahrzeug zu erkennen, es als Bedrohung einzuschätzen, zu reagieren und diese Reaktion auf das Luftfahrzeug zu übertragen. Dazu kommt noch die Reaktionszeit des Flugzeuges selbst.

Aber zwei Flugzeuge, die mit 650 kt aufeinander zu-rasen, sind in Wirklichkeit vielleicht weniger als 10 Sekunden entfernt, nachdem sich die Piloten zum ersten Mal gegenseitig gesehen haben. Hinzu kommt, dass die Konstruktion des Flugzeuges unter Umständen die Sicht einschränkt. Die Situation wird vielleicht dadurch erschwert, dass ATC und die Radaranlagen teilweise überlastet und nur begrenzt vorhanden sind, so dass Warnungen vom Boden aus nicht immer gegeben werden können.

Optische Eigenschaften der Atmosphäre verändern die Erscheinung eines Luftfahrzeuges, insbesondere bei diesigem Wetter. „Beschränkte Sicht“ bedeutet letztlich „reduzierte Sicht“. Man ist vielleicht legal nach VFR unterwegs, wenn die Flugsicht 5 km beträgt, und selbst wenn ein anderes Luftfahrzeug in dieser Entfernung sichtbar wird, kann ein Zusammenstoß auf Grund der hohen Annäherungsgeschwindigkeit unvermeidbar sein. Erwägen Sie deshalb wenn möglich oberhalb einer Dunstschicht zu fliegen.

„Sehen und vermeiden“ (engl. „see and avoid“) ist das primäre Verfahren, das ein Pilot anwendet, um das Risiko eines Zusammenstoßes (engl. mid-air collision) bei einem Flug nach Sicht so gering wie möglich zu halten. Es ist ein fester Bestandteil der „situational awareness“ des Piloten, also der Fähigkeit, aus dem Cockpitfenster zu schauen und sich bewusst zu machen, was um das Luftfahrzeug herum geschieht.

Die Effektivität des Sehens kann enorm verbessert werden, wenn es dem Piloten gelingt, Fähigkeiten zu erwerben, die die Grenzen des menschlichen Sehvermögens kompensieren. Grundlegende Kenntnisse über die Grenzen des Sehvermögens bei der Zielerfassung ist wahrscheinlich die beste Versicherung eines Piloten gegen Zusammenstöße.

Statistiken belegen, dass Zusammenstöße in der Luft in allen Flugphasen und in jeder Flughöhe geschehen können. Jedoch, beinahe alle Zusammenstöße ereignen sich bei Tageslicht und unter besten Sichtflugwetterbedingungen. Ein Zusammenstoß ist dort wahrscheinlicher, wo sich mehrere Luftfahrzeuge konzentrieren, vor allem in Flugplatznähe, und wenn eines oder beide Luftfahrzeuge kurven, sinken oder steigen.

Erfahrene ebenso wie unerfahrene Piloten können in Zusammenstöße verwickelt werden. Während ein Anfänger durch die Flugdurchführung noch stark belastet ist und daher vielleicht nicht zu einer intensiven Luftraumbeobachtung kommt, könnte der erfahrene Pilot, nach vielen Stunden der Routinefliegerei, nachlässig werden und der Luftraumbeobachtung nur noch geringe Bedeutung beimessen.

Hinzu kann auch noch die Geistesabwesenheit durch Langeweile kommen, die den Piloten so ablenkt, dass er überhaupt nichts mehr sieht, d.h. der Pilot starrt gedankenverloren auf ein Instrument, ohne die Daten mental aufzunehmen.

Der Unterschied zwischen Hochdecker und Tiefdecker spielt bei Zusammenstößen in der Luft keine große Rolle.

Wenn Sie lernen, Ihre Augen für ein effizientes Abtasten (Scanning) zu gebrauchen und Ihre Wachsamkeit durch ein entsprechendes Bewusstsein zu erhalten, wird es nicht schwierig sein, Zusammenstöße zu vermeiden.

GRENZEN DES SEHVERMÖGENS

Ohne Frage, die Augen sind wichtig für das Prinzip „Sehen und vermeiden“.

Das menschliche Auge ist ein sehr komplexes System. Seine Aufgabe ist es, die aufgenommenen Bilder dem Gehirn zu melden, wo sie erkannt und gespeichert werden. Etwa 80 % unserer gesamten Information erhalten wir über das Auge. Es ist der wichtigste Sensor, um zu erkennen, was um uns herum geschieht.

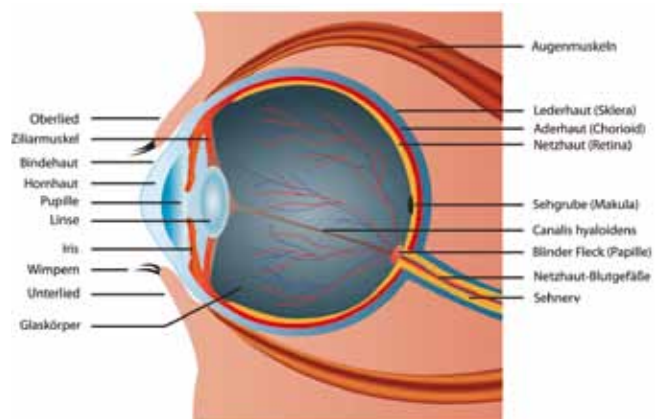
Während des Fluges versorgen uns die Augen mit den meisten Basisinformationen, die erforderlich sind, um das Luftfahrzeug zu steuern, wie Höhe, Geschwindigkeit, Kurs und die Annäherung zu anderem Verkehr. Wenn die Verkehrsdichte zunimmt und sich die An-

näherungsgeschwindigkeit der Luftfahrzeuge erhöht, dann wächst die Gefahr eines Zusammenstoßes, und damit nimmt die Notwendigkeit zu, effektiv zu scannen, also den Luftraum gezielt abzusuchen. Ein Grundverständnis der Beschränkungen der Augen bei der Erkennung von Zielen wird dem Piloten helfen, einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Das Auge, und damit das Sehen, kann durch viele Dinge gestört werden, wie z.B. Dunst, Ermüdung, Emotionen, Fremdkörper (z.B. Wimpern im Auge), optische Täuschung, Alter, und die Wirkungen von Alkohol und bestimmten Medikamenten. Während des Fluges wird die Sicht beeinflusst durch atmosphärische Bedingungen, Blendung, Blitze, alte oder deformierte Frontscheibe, Konstruktion des Luftfahrzeuges, Kabinentemperatur, Sauerstoffzufuhr (insbesondere bei Nacht), Beschleunigungskräfte usw. Nicht vergessen darf man auch die Empfindlichkeit gegenüber Einbildungen. Wir „sehen“ nur das, was uns das Gehirn erlaubt zu erfassen.

Wenn man Brillenträger ist, dann sollte man die Augen regelmäßig überprüfen lassen, um sicherzustellen, dass die Stärke der Gläser noch stimmt. Außerdem sollte man immer eine Ersatzbrille bei sich haben.

Ein besonderes Problem ist die Zeit, die das Auge benötigt, sich anzupassen oder neu einzustellen. Unsere Augen stellen sich automatisch auf nahe oder entfernte Gegenstände ein, aber der Wechsel von einem sehr dunklen, nur einige Zentimeter entfernten Instrumentenbrett auf eine gut beleuchtete Landschaft oder ein etwa eine Meile entferntes Luftfahrzeug dauert eine bis zwei Sekunden. Das kann schon eine lange Zeit sein, wenn man bedenkt, dass man vielleicht 10 Sekunden braucht, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.



Das Auge, ein komplexes System

Ein weiteres Problem bei der Fokussierung tritt dann auf, wenn nichts da ist, auf das sich das Auge einstellen kann. Diese Situation trifft man bei einem Flug in großen Höhen an, aber auch in geringer Höhe an trüben, düsteren Tagen über einer Dunst- oder Wolkenschicht, wenn der Horizont nicht deutlich sichtbar ist. Der Pilot erlebt dann so etwas wie eine Leersichtigkeit (engl. empty-field myopia), d. h. er starrt aus dem Cockpit hinaus und sieht nichts, nicht einmal, wenn Gegenverkehr in sein Gesichtsfeld kommt.

Um tatsächlich das aufnehmen zu können, was wir sehen, müssen wir von beiden Augen Signale erhalten. Wenn ein Gegenstand nur für ein Auge sichtbar und dem anderen durch eine Strebe der Frontscheibe verborgen ist, wird das ganze Bild undefiniert und kann vom Gehirn nicht aufgenommen werden. Deshalb ist es notwendig, dass der Pilot den Kopf bewegt, wenn er um Hindernisse herumschauen will.

Ein anderes, dem Auge innewohnendes Problem ist das begrenzte Sichtfeld. Obwohl unsere Augen Lichtstrahlen innerhalb eines Winkelbereichs von 200° aufnehmen können, ist der Bereich, in dem sie tatsächlich einen Gegenstand fokussieren und einordnen können, relativ eng (etwa 10° – 15°). Obwohl Bewegungen an der Peripherie wahrgenommen werden können, können wir nicht erkennen, was dort passiert. Wir müssen erst den Kopf drehen und die Gegenstände in den begrenzten Sichtbereich bringen, um sie wirklich zu erkennen.

Bewegungen oder Kontraste sind erforderlich, um die Aufmerksamkeit der Augen zu erregen. Das begrenzte Gesichtsfeld kann zusätzlich dadurch beschränkt werden, dass ein anderes, weit entferntes Luftfahrzeug auf Kollisionskurs unbeweglich erscheint. Das Luftfahrzeug bleibt relativ lange in einer scheinbar unveränderten Position, ohne sich augenscheinlich zu bewegen oder größer zu werden, um dann plötzlich riesengroß zu werden und beinahe die gesamte Frontscheibe auszufüllen. Ein großes Insekt oder ein Dreckfleck auf der Frontscheibe kann ein sich annäherndes Luftfahrzeug so lange verdecken bis es zu spät wird, ihm auszuweichen.

Licht beeinflusst unsere Fähigkeit zu sehen. Blendung, vielleicht an einem sonnigen Tag oberhalb einer Wolkenschicht oder bei einem Flug gegen die Sonne, macht es schwer, Gegenstände zu erkennen. Ein Luftfahrzeug, das einen starken Kontrast zum Hintergrund



Bei diesen Lichtverhältnissen ist es schwer, ein anderes Luftfahrzeug zu erkennen

bildet, ist leicht zu erkennen, während bei einem geringen Kontrast und derselben Entfernung ein Erkennen unmöglich ist. Eine schmutzige, zerkratzte Windschutzscheibe macht diese Situation noch schlimmer.

Bei Nacht fliegen Luftfahrzeuge mit Lichtern, die meist gut zu sehen sind. Aber sie können in einem Hintergrund mit anderen Lichtern leicht verschwinden, und die Bestimmung der Richtung zu einem anderen Luftfahrzeug allein anhand der Lichter erfordert hohe Konzentration. Wenn es sehr dunkel ist, sind die Lichtsinneszellen in der Mitte des Auges nicht in der Lage, Gegenstände zu erkennen. Die so genannten Stäbchen um das Zentrum der Retina, der Netzhaut, sind empfindlicher und könnten eher einen Gegenstand erkennen, wenn der Pilot leicht zu einer Seite schaut. Aber die Stäbchen brauchen vielleicht 30 Minuten, um sich anzupassen, nachdem sie hellem Licht ausgesetzt waren. Ein Pilot sollte daher vermeiden, bei Nacht in helles Licht zu schauen.

Unser Sehen wird von vielen Faktoren beeinflusst. Piloten, wie auch andere, neigen dazu, ihr Sehvermögen zu überschätzen und die Beschränkungen der Augen zu ignorieren. Eine Hauptursache für Zusammenstöße in der Luft ist die fehlende Anwendung des Prinzips „Sehen und vermeiden“. Um Zusammenstöße zu vermeiden, muss man lernen, die Augen für ein effektives Scanning einzusetzen.



Die „Mitte-Seite“-Methode

sorgfältige Planung der Navigation können hierbei helfen. Richtiges Scanning erfordert eine ständige Teilung der Aufmerksamkeit mit anderen Pilotenaufgaben, die leicht durch Bedingungen wie Müdigkeit, Krankheit, Langeweile oder Stress beeinträchtigt werden kann.

Ein effektives Scanning umfasst eine Serie kurzer Augenbewegungen in regelmäßigen Abständen, die nacheinander einzelne Sichtbereiche in das zentrale Gesichtsfeld bringen. Keine Bewegung sollte 10° überschreiten, und jeder Bereich sollte wenigstens eine Sekunde lang beobachtet werden, um eine Erfassung zu ermöglichen. Obwohl die meisten Piloten horizontale Hin- und Herbewegungen der Augen bevorzugen, sollte jeder Pilot das für ihn angenehmste Scanningmuster entwickeln und es beibehalten. Nach jedem Scanning und jeder Neueinstellung der Augen ist der Rundblick wichtig, weil auf diese Weise das Vorhandensein von Luftfahrzeugen, auch in den seitlichen Sichtbereichen erfasst wird. Wenn ein anderes Luftfahrzeug keine horizontale oder vertikale Bewegung auf der Frontscheibe zeigt, aber immer größer wird, sollten Sie sofort ausweichen.

SCANNINGMUSTER

Es gibt zwei Scanningmuster, die sich für Piloten als sehr wirksam erwiesen haben, die „Links-rechts“ und die „Mitte-Seite“-Methode. Sie basieren auf dem „Block-System“. Die visuelle Erfassung des Verkehrs kann nur dann erfolgen, wenn sich das Auge nicht bewegt und sich der Blick für einen Moment auf einen Punkt im Luftraum fixiert. In der Praxis bedeutet das, dass das Blickfeld (Frontscheibe) in Segmente oder Blöcke aufgeteilt wird, und dass der Pilot methodisch diese Segmente mit den Augen abtastet.

„Links-rechts“-Methode

Beginnen Sie in Ihrem Sichtfeld ganz links und schwenken Sie den Blick methodisch nach rechts. Halten Sie in jedem Block Ihres Blickfeldes von etwa 10° für eine Sekunde inne, um Ihre Augen zu fokussieren. Lenken Sie am Ende des Abtastvorganges den Blick zurück auf das Instrumentenpanel, und wiederholen Sie das äußere Scanning.

„Mitte-Seite“-Methode

Beginnen Sie in dem mittleren Block Ihres geplanten Flugweges; bewegen Sie sich nach links und fokussieren Sie für eine Sekunde in jedem Block, schwenken Sie dann den Blick schnell zurück zum Mittelblock. Danach sollte ein kurzer Blick auf die Instrumente folgen, dann ein Blick nach draußen und schließlich das gleiche Scanning nach rechts. Nach einer weiteren Überprüfung der Instrumente sollte man das äußere Scanning wiederholen. Achtung: Das Scanning sollte sich an dem beabsichtigten Flugweg ausrichten, also gegebenenfalls auch auf einen Bereich oberhalb oder unterhalb des Luftfahrzeuges, z. B. bei einem Kunstflug oder einem Segelflug in einem Aufwind.

Es gibt noch andere Scanningmethoden, die ebenso effektiv sind wie die beiden hier beschriebenen. Wenn die Augen jedoch nicht ausreichend Zeit haben, zu fokussieren, wird man kaum in der Lage sein, alle Ziele im Blickfeld zu erkennen. Bewegt sich der Kopf, wird die Sicht verschwommen und das Gehirn nimmt die Gefahr nicht wahr.

Der Zeiteinteilungsplan

Das äußere Scanning nimmt mehr Zeit in Anspruch wie der Blick auf das Instrumentenpanel. Untersuchungen

haben ergeben, dass für das Scanning der Instrumente 3 Sekunden und für das äußere Scanning 20 Sekunden benötigt werden.

Ein effizientes Instrumenten-Scanning ist eine wichtige fliegerische Voraussetzung, selbst bei VFR-Flügen. Ein Pilot, der fähig ist, das Panel schnell zu erfassen, hat mehr Zeit für das äußere Scanning.

Die Entwicklung eines effizienten Zeiteinteilungsplans erfordert viel Praxis und ist genauso wichtig wie das Erlernen einer guten Landetechnik. Üben Sie das Scanning am Boden, und wenden Sie es dann im Flug an.

Wenn während des Fluges ein Besatzungsmitglied mit anderen wichtigen Aufgaben im Cockpit beschäftigt ist, sollte das andere Besatzungsmitglied, wenn vorhanden, das Scanning ausdehnen und die Beobachtung für seinen Sektor und den des anderen Mitgliedes übernehmen.

OPERATIVE TECHNIKEN

Zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ist nicht nur eine geeignete Scanningtechnik erforderlich. Folgende „Checkliste“ hilft Ihnen zusätzlich, das Risiko von Zusammenstößen zu reduzieren:

Überprüfen Sie sich selbst

Ihr Sehvermögen und damit Ihre Sicherheit hängen von Ihrer psychischen und physischen Verfassung ab. Wenn Sie „unter Druck“ sind, sollten Sie nicht fliegen. Stress ist der Hauptfeind der konzentrierten Aufmerksamkeit. Lassen Sie regelmäßig Ihre Augen überprüfen. Wenn Sie eine Brille tragen müssen, dann tragen Sie diese auch und stellen Sie sicher, dass Sie eine Ersatzbrille dabei haben.

Planen Sie im Voraus

Bereiten Sie Ihren Flug sorgfältig vor. Sorgen Sie dafür, dass die Karten in der richtigen Reihenfolge gefaltet und leicht erreichbar sind. Vermeiden Sie Unordnung im Cockpit. Machen Sie sich rechtzeitig mit Steuerkursen, Frequenzen, Entfernungen etc. vertraut, damit Sie so wenig Zeit wie möglich mit dem Kopf über den Karten verbringen. Überprüfen Sie vor dem Flug Ihre Flugkarten, checken Sie die NOTAM, etc. und achten Sie auf mögliche Gefahren, wie z.B. Flugbeschränkungsgebiete, militärische Tiefflugstrecken und andere Gebiete mit dichtem Flugverkehr.

Säubern Sie die Fenster

Vergewissern Sie sich, dass die Frontscheibe sauber ist. Entfernen Sie, wenn möglich, Sichtbehinderungen wie undurchsichtige Sonnenblenden und Gardinen.

Nachtflug

Geben Sie Ihren Augen Zeit, sich an die Dunkelheit zu gewöhnen. Vermeiden Sie die Blendung anderer durch sorglosen Umgang mit den Blitzlichtern (engl. strobe lights) oder Landelichtern am Boden.

Halten Sie sich an die Vorschriften

Befolgen Sie die festgelegten betrieblichen Verfahren und Vorschriften wie Einhaltung der Halbkreisflugflächen und Platzrundenverfahren. Typische Unfallsituationen sind: Einflug in eine Rechts-Platzrunde an einem Flugplatz mit einer Links-Platzrunde oder Einflug in den Gegenanflug so weit vor dem Platzrundenverkehr, dass es zu Problemen mit startenden Luftfahrzeugen kommen kann. Bei den meisten Zusammenstößen während des Fluges war wenigstens einer der betroffenen Piloten nicht dort, wo er hätte sein sollen.

Meiden Sie überfüllte Lufträume

Meiden Sie während des Streckenfluges Lufträume mit sehr viel Verkehr. Ist dies nicht möglich, so konzentrieren Sie sich auf diese Situation. Es könnte sein, dass sich Luftfahrzeuge über Navigationsanlagen im Warteflug befinden, auch bei gutem Wetter. Wenn Sie unterwegs den Überflug von Flugplätzen nicht vermeiden können, gehen Sie möglichst weit über Platzrundenhöhe und nehmen Sie gegebenenfalls Funkkontakt mit dem Platz auf und nennen Ihre Flugabsicht. Fliegen Sie entlang eines GPS-Kurses zu einem der Datenbank entnommenen Wegpunkt, so bleiben Sie möglicherweise rechts von der direkten Kurslinie. Beachten Sie Ansammlungen von Segelflugzeugen nahe dem Start-



Segelflugzeuge, insbesondere wenn sie zu Mehreren auftreten, können eine Kollisionsgefahr darstellen

flugplatz, abgesehen von der Gefahr, mit einem Windenseil zu kollidieren. Flugzeuge, die Segelflugzeuge schleppen, sind weniger manövrierfähig als andere. Segelflugzeuge können sich vermehrt unterhalb Cumuluswolken auch viele Meilen entfernt vom Startflugplatz aufhalten. Beachten Sie Fallschirmabsprungsgebiete – vermeiden Sie diese bis Sie die Bestätigung erhalten, dass sie nicht aktiv sind.

Berücksichtigen Sie tote Zonen

Berücksichtigen Sie die konstruktionsbedingten Sichtbeschränkungen Ihres Luftfahrzeuges. Wenn Sie klein sind, oder das Flugzeug eine hohe Motorhaube hat, kann ein Kissen helfen. Alle Luftfahrzeuge haben tote Zonen; finden Sie heraus, wo diese in Ihrem Fall sind. Ein Schulterdecker, der bei einer Kurve mit einem Flügel nach unten zeigt, verbirgt Ihnen die Sicht auf den Bereich, in den Sie einfliegen wollen. Zur besseren Sicht heben Sie den Flügel leicht an, bevor Sie kurven. Zu einer äußerst kritischen Situation kann es kommen, wenn ein Tiefdecker während des Sinkfluges im Endanflug auf einen Schulterdecker trifft.

Rüsten Sie Ihr Flugzeug so aus, dass man es sieht

Die Lichter Ihres Luftfahrzeuges können zur Vermeidung eines Zusammenstoßes beitragen. Hochleistungs-Strobe-Leuchten verstärken Kontrast und Sichtbarkeit Ihres Luftfahrzeuges am Tage und noch mehr bei Nacht. Erwägen Sie das Einschalten der Landescheinwerfer in der Platzrunde, ebenso bei diesigem Wetter. Transponder, vor allem mit Höhenauslese (Mode C), ermöglichen den Fluglotsen, Ihr Luftfahrzeug zu erkennen und Sie mit Verkehrsinformation zu versorgen. Das Mitführen eines Transponders ist in vielen Lufträumen Pflicht, auch bei VFR-Flügen. Wenn von der Flugverkehrskontrolle nicht anders zugewiesen, sollte immer der Code 7000 (einschließlich Mode C) eingeschaltet sein. Luftfahrzeuge mit einer kontrastreichen Farbe können sehr viel einfacher erkannt werden als Luftfahrzeuge mit einem Muster oder einer kontrastarmen Farbe.

Sprechen und hören Sie

Nutzen Sie alle Informationen, die Sie über Funk erhalten. Piloten, die der Luftaufsicht oder dem Fluglotsen ihre Position melden, wenden sich damit auch an Sie. Rufen Sie beim Anflug spätestens 5 Minuten vor Erreichen des Flugplatzes oder eines festgelegten Meldepunktes die Luftaufsicht (INFO) bzw. den Kontrollturm und melden Sie Ihre Position, Höhe und Absichten. Nutzen Sie auf Strecke den Fluginformationsdienst, so-

weit möglich, oder die Frequenz des nächst gelegenen Flugplatzes.

Verkehrserkennungs-Systeme

Ein zugelassenes ACAS in Ihrem Luftfahrzeug kann von großer Hilfe sein. Diese können akustische Warnsignale erzeugen und das Auge unmittelbar auf die „Gefahr“ lenken. Allerdings können diese Systeme nur vor Luftfahrzeugen warnen, die mit einem Transponder oder mit einem anderen Sender, der vom eigenen empfangen werden kann, ausgerüstet sind. Wahrscheinlich sind viele andere Luftfahrzeuge ohne diese Ausrüstung in der Luft. Es ist deshalb notwendig, das visuelle Scannen fortzusetzen und nur ab und zu auf das Gerät zu schauen.

Nutzen Sie alle Informationen

Da es nicht gerade leicht ist, ein kleines Flugzeug in der Ferne zu erkennen, sollten Sie sich alle Hinweise, die Sie über Funk oder über ein elektronisches Anzeigegerät erhalten können, zunutze machen. Sie haben es viel leichter (Studien zu Folge bis zu 8 Mal leichter), wenn Ihnen bekannt ist, dass der andere Flugverkehr sich in „drei Meilen in Ein-Uhr-Position“ befindet. Vergessen Sie nicht den übrigen Himmel, sobald Sie diesen Verkehr gesichtet haben. Wenn der Verkehr sich auf der Frontscheibe zu bewegen scheint, befinden Sie sich höchstwahrscheinlich nicht auf Kollisionskurs. Setzen Sie Ihr Scanning fort, aber beachten Sie den Verkehr von Zeit zu Zeit. Wenn Sie kaum eine Bewegung bei einem Luftfahrzeug feststellen können, sollten Sie es sehr sorgfältig beobachten – vielleicht hat der andere Pilot Sie nicht gesehen.

Setzen Sie alle verfügbaren Augen ein

Wenn Sie mit einem weiteren Piloten fliegen, dann sprechen Sie die Aufgabenverteilung im Cockpit ab. Dazu gehört auch die Luftraumbeobachtung. Verschaffen Sie sich auch die Unterstützung durch Ihre Passagiere, die Sie dazu kurz einweisen sollten.

Befindet sich Ihr Flugzeug in einem guten Zustand, ist die Flugroute sorgfältig geplant, werden dicht beflogene Lufträume vermieden, schauen Sie nach draußen und wenden das visuelle Scanning an, dann haben Sie die besten Voraussetzungen geschaffen, damit es nicht zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug kommt.

SEHEN UND GESEHEN WERDEN

- **Wenn Sie eine Brille tragen, führen Sie eine Ersatzbrille mit sich.**
- **Reinigen Sie die Frontscheibe und die Seitenfenster (ist eine Scheibe zerkratzt, sollte diese ausgetauscht werden).**
- **Wenn Sie klein sind oder wenn die Motorhaube sehr hoch ist, verwenden Sie ein Kissen.**
- **Achten Sie auf unbekannte Punkte; drehen Sie den Kopf oder bewegen Sie das Luftfahrzeug.**
- **Ermöglichen Sie Ihren Fluggästen, Sie beim Raus schauen zu unterstützen.**
- **Entwickeln und nutzen Sie eine effektive Scan-Methode für den Luftraum um Ihren geplanten Flugweg.**
- **Bewegen Sie die Augen nicht kontinuierlich; halten Sie für einige Sekunden die Augen fokussiert auf einen Ausschnitt Ihres Sichtfeldes.**
- **Der Blick nach Draußen sollte länger dauern als der Blick auf die Instrumente.**
- **Verbringen Sie so wenig Zeit wie möglich mit dem Blick nach unten auf Karten oder die GPS-Anzeige, zum Wechseln der Frequenzen usw.**
- **Wenn Sie ein anderes Luftfahrzeug gesichtet haben, halten Sie sich daran nicht fest und vergessen dabei den anderen Luftraum um sich herum.**
- **Luftfahrzeuge, die sich scheinbar nur wenig oder gar nicht bewegen, sind am schwierigsten zu erkennen – und damit die größte Gefahr.**
- **Schalten Sie den Transponder auf 7000 einschließlich ALT, es sei denn, Sie sind angewiesen, einen anderen Code zu senden.**
- **Schalten Sie in der Platzrunde die Landelichter ein.**
- **Blitzlichter (engl. strobe lights) können bei schlechtem Wetter hilfreich sein.**

Bildnachweis:

AOPA-Germany (1), Butterfly Avionics (1), EGAST (1); fotolia.de (2), Heimo Kandler (1)

Quellen:

„Collision Avoidance“, Leaflet GA 1, European General Aviation Safety Team (EGAST), April 2011

„Sehen und Vermeiden“, Flugsicherheitsmitteilung fsm 1/94, Luftfahrt-Bundesamt November 1994

Als primäre Grundlage für diesen AOPA Safety Letter diente das Leaflet GA 1 von EGAST. Die Übersetzung der englischsprachigen Veröffentlichung erfolgte zum überwiegenden Teil anhand der Texte der fsm 1/94. Einige Textpassagen wurden den deutschen Luftfahrtgegebenheiten angepasst. Verantwortlich für die Übersetzung ins Deutsche ist Jürgen Mies.

Haftungsausschluss:

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

HERAUSGEBER

AOPA-Germany e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

www.aopa.de

21. AOPA-Trainingscamp Stendal



Datum: 20. - 23.09.2012
Ort: Flugplatz Stendal

AOPA-Mitglieder: 175 €
Nichtmitglieder: 225 €
Fluglehrerstunde: 40 €
Anmeldeschluss: 20.08.2012
Anmeldeformular: Seite 25

Das AOPA-Trainingscamp in Stendal findet mittlerweile zum 21. Mal statt. Das beliebte Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands bietet die Möglichkeit zur fliegerischen Weiterbildung in angenehmer Atmosphäre.

Egal ob Grundlagentraining, CVFR- und IFR-Refresher oder die Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen – das Trainingsprogramm und die Flugziele werden nach den Wünschen jedes Teilnehmers zusammengestellt und individuell zwischen Trainee und Fluglehrer abgesprochen. Auch Übungsflüge zur Scheinverlängerung sind selbstverständlich möglich.

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

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden nach Ende des Trainingscamps in Rechnung gestellt.

Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (19.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

Anzeige

Jetzt testen: 3 Hefte für nur € 9,60 plus Zugabe

flieger
magazin



Kienzle ALPHA Armbanduhr

Diese Uhr mit Datumsanzeige paart das schöne alte Kienzle-Design mit neuer Technik. Sie hat ein Präzisions-quarzwerk und ist bis 1 ATM wasserdicht. Das Gehäuse hat einen Durchmesser von 40 mm und ist nur 6 mm flach. Das Armband ist schwarz in Kroko-Optik gehalten.

GRATIS
zum ABO!



Sie sparen
35%



Wer fliegen will, muss lesen!

Laden Sie sich die gewünschte Ausgabe vom **fliegermagazin** ganz einfach auf Ihr iPad: Ab sofort gibt es das **fliegermagazin** auch als digitalisierte Ausgabe im App Store von iTunes. So haben Sie immer die wichtigsten Infos rund ums Fliegen dabei, für nur € 3,99.

Bestellen Sie hier: Tel. 01805/025 502 06 * -
abo@fliegermagazin.de - www.fliegermagazin.de

* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunk

J
JAHR
TOP SPECIAL
VERLAG

fliegermagazin erscheint im:
JAHR TOP SPECIAL Verlag GmbH & Co. KG
Tropfowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

AOPA-Fluglehrerfortbildung

*Jetzt in Egelsbach
und Schönhagen*



Datum: 27. + 28.10.2012
Ort: Egelsbach
Zeit: 09:00 - 18:00 Uhr

Datum: 01. + 02.12.2012
Ort: Schönhagen
Zeit: 09:00 - 18:00 Uhr

AOPA-Mitglieder: 130 €
Nichtmitglieder: 180 €
Anmeldeschluss: 27.09. / 01.11.2012
Anmeldeformular: Seite 25

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von JAR-FCL 1.355(a) (2) bzw. Jar-FCL 2.320G(a)(2) durchgeführt. Der Lehrgang wird als anerkannte Fluglehrerfortbildung vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung
- § 96 Nr. (4)2. LuftPersV - Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs. Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste, das von AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.



AOPA-Nordatlantik-Seminar

*Mit Weltumrunder
Arnim Stief*



Datum: 17.11.2012
Ort: Egelsbach
Zeit: 09:30 - 17:00 Uhr

AOPA-Mitglieder: 140 €
Nichtmitglieder: 180 €
Anmeldeschluss: 17.10.2012
Anmeldeformular: Seite 25

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab.

Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überflugsflüge 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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 20. bis 23.09.2012

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| ☐ BAS Basic / Grundlagentraining | ca. 4 h | ☐ NGT Nachtflug | ca. 2 h |
| ☐ ADV Advanced / Fortgeschrittene | ca. 6 h | ☐ EPT Einweisung in Notverfahren | ca. 1 h |

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch in Stendal

Bitte Typ eintragen	Kennung	☐ VFR	☐ Ich verchartere mein Flugzeug
		☐ IFR	☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern
☐ Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).			
Name		AOPA ID	

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 27. und 28.10.2012

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 17.11.2012

Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Schönhagen am 01. und 02.12.2012

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

Angaben zum Teilnehmer

Name		AOPA ID	
Straße		Geburtsdatum	
PLZ	Ort		
Telefon/Mobil		Email	
Erlaubnis/Berechtigung			
seit	gültig bis	Flugstunden	

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 erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.

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
------------	--------------

Bitte legen Sie der Anmeldung eine Kopie Ihrer Lizenz und Ihres Medicals bei.

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Harmonie und Herausforderung

AOPA-Seeflugtraining 2012 in Flensburg

Ja, jetzt war es schon wieder so weit. Ein Jahr war vorbei, es ist Sommer, hah hah hah, und Fronleichnam steht an. An einem Donnerstag, versteht sich. Die normalen Voraussetzungen für ein neues Seeflugtraining an der Ost- und Nordsee waren wieder gegeben. Mittlerweile das achte Treffen stand an. Vier Tage über und zwischen den Meeren in Flensburg, der letzten Bastion Mitteleuropas nach Skandinavien.

Dieses Mal hatten wir schon den Mittwoch als Anreisetag gewählt. Das gewährte uns einfach mehr Zeit und Flexibilität und wir konnten gleich am Donnerstag nach dem Frühstück loslegen. Mit dem bekannten Ritual: Vorstellung, Briefing, Zuordnung der Teams und grober Planung für die nächsten Tage. So war das gedacht. Aber schon meine Anreise aus Rostock, leider wieder mit dem Auto, störte meinen Optimismus empfindlich. Nicht weniger als vier Teams riefen an und fragten nach dem Wetter. Meine stets guten Beziehungen zu Petrus, der über alle bisherigen Camps seine beschützende Wetterhand gehalten hatte, schienen zu wanken und aller Technik zum Trotz war er per I-Pad App nicht erreichbar. Also einfach laufenlassen und hoffen. Trotz der unsicheren meteorologischen Bedingungen kamen von den zwölf angemeldeten Teams neun „on time“ an. Die anderen, bis auf ein Team, schafften es am anderen Tag und so konnten wir mit unseren Touren und der Entde-

ckung der Dänischen Südsee loslegen. Um es vorweg zu nehmen. Die Wetterbedingungen waren in den nächsten Tagen sehr gemischt. Von heiter bis freundlich bis hin zu grenzwertig. Aber gerade das war für die meisten Teams das Spannende. Die Flugvorbereitungen hatten plötzlich einen ganz anderen Stellenwert und die gefragteste Person in diesen Tagen war unser Amateurfrosch. Dem möchte ich noch nachträglich allen Respekt zollen. Seine Interpretationen der Wetterdaten waren sehr zutreffend. Danke Mietzi.

Wann bin ich eigentlich das letzte Mal VFR im Luftraum „G“ mit Wetterminima (mit)gefliegen? Ist schon ein paar Tage her. Und mit einer Cirrus SR22 GTS sind 1,5 km schnell überbrückt. Aber auch hier hat sich, neben all der Avionik, das älteste Navigationssystem der Menschen bewährt. Auge und Uhr. Und es hat geklappt.

Wo sind wir denn eigentlich überall rumgefliegen? Jütland, klar. Aerö, Samsö, Läsö, Femö, Vejrö, Roskilde, Bornholm, Barth, Göteborg, Wyk auf Föhr, Helgoland, Borkum, Pellworm (sprich Pellwoooooorm) usw. Reicht doch, oder? Also doch ein recht großes Gebiet mit viel Freiraum und Entfaltungsmöglichkeiten im für mich immer freundlichen Norden.

Eigentlich wollten wir auch noch nach Endelave, zu einem kleinen Inselflugplatz der mir besonders gut liegt. Hatten wir doch letztes Jahr beim Anflug ziemlich lange die falsche Wiese angesteuert. Im Gepäck hatte jeder ein von Doreen zusammengestellten Picknick Paket. Es war schon ein schöner Anblick, als die Besatzungen in Flensburg mit der „Tüte“ zu ihren Fliegern gingen. Wir wollten einfach mal eine oder zwei Stunden

gemeinsam mit allen Flugzeugen auf diese Insel fliegen und die Zeit zusammen mit ein bisschen Fliegertratsch und Brotzeit verbringen. Teamgeist. Aber daraus wurde leider nichts. Warum? Dort war an diesem Tag die Dänische Königin zu Gast und aus Sicherheitsgründen wusste das noch nicht mal FIS. Sagen sie. Also abdrehen und eine Alternative suchen. Die war natürlich schnell gefunden. Die Nachbarinsel Samsö. Und so wurden die anderen Besatzungen unserer Gruppe von der sehr freundlichen dänischen FIS über das neue Ziel informiert. Aber: sintflutartiger Regen und starker Querwind auf der klatschnassen Grasbahn trugen dazu bei, auch hier eine gemeinsame Zeit nicht zuzulassen. Da haben wir uns dann doch lieber einvernehmlich in Flensburg getroffen. Zu einem gemeinsamen Abend mit vorzüglichem, gepflegtem Fisch („schmeiß-rein“) in der Innenstadt.

Eines der morgendlichen Briefings wurde gewürzt von einem sehr interessanten Vortrag von Ute über Aktivitäten in puncto Flugausbildung in Ghana. Genauer gesagt die Ausbildung Ghanaischer Mädchen auf Ultraleicht. Ute hatte ja schon einen Bericht über ihren Besuch in dem afrikanischen Land und dem Hintergrund dieses Projektes im AOPA-Letter veröffentlicht. Das wurde aber „getoppt“ von ihrer wunderbaren, faszinierenden Art der Präsentation und den schönen Bildern, die sie lebhaft und begeistert kommentierte. Es war ein Highlight und der Vortrag wurde von uns allen mit Spannung verfolgt. Vielen Dank, Ute. Es war eine Bereicherung und hat uns alle mal über den Tellerrand schauen und auch ein bisschen nachdenken lassen. Sicher könnte man mit ein wenig Unterstützung bei so einem Projekt einiges bewegen.

An einem anderen Tag stand das Thema Flugsicherheit im Vordergrund. An Beispielen, auch an der Art der Ausbildung von Verkehrspiloten, haben wir Verhaltenswei-



sen in kritischen Situationen beleuchtet, fliegerische Vorkommnisse aus Erfahrungen diskutiert und auch unser mögliches Verhalten in Ausnahmesituationen besprochen. Der Fokus war ebenso auf die Sensibilisierung der Piloten und das eigene Verhalten und die Verantwortung gerichtet, die wir alle als Piloten für uns, unsere Umwelt und die fliegerische Sicherheit haben. Mit wenig Aufwand und ein bisschen Nachdenken, gepaart mit Wissen, Erfahrung, Verständnis und Training, können viele kritische Situationen schon im Vorfeld entschärft werden. Es war ein interessanter „Multilog“ mit vielen Erkenntnissen.

Es war kein Südseewetter in den Tagen an der Dänischen Südsee. Beileibe nicht. Ungewohnt aber spannend. Wir haben gelernt mit Crosswind und Böen fertig zu werden, wir sind bei schlechten, aber für VFR-Flüge legalen Wetterbedingungen, geflogen. Erdsicht, frei von Wolken und 1,5km Flugsicht im Luftraum „G“ sind schon verdammt wenig. Wir sind durch Regenschauer geflogen und haben über der See ohne visuelle Referenzen navigiert. Einmal im sehr weit gefächerten Flug mit gegenseitigen Positionsmeldungen um uns ja nicht ins Gehege zu kommen. Und jeder wusste genau wo er war. Eine wirklich herausfordernde fliegerische Situation, die jeder gemeistert hat. Aber auch ein Flug nach Göteborg bei schönstem Wetter war möglich. Mit einem Blick durch die Sonnenbrille auf die Schären vor der Küste. Und auf die schier endlosen Wälder im Landesinneren.

Ein Team wurde einmal bei dieser „Wettersuppe“ auf einer dieser tollen „Südseeinseln“ spontan und herzlich zu einem Abendessen in einer Hütte am Flugplatz eingeladen. Zum Abwettern. Ein wirklich freundliches „Fliegervölkchen“ diese Dänen. Jetzt veranstalten wir schon seit acht Jahren mit viel Spaß und Freude Trainings in diesem Land. Und sind nie enttäuscht worden. Aber: wir sind ja auch recht nette Menschen, und das merkt man uns an. Wie war das mit dem Wald und dem Hineinrufen? Na also. Geht doch.

Auch der Flugplatz Flensburg hat sich in diesem Jahr, nun schon zum zweiten Mal

nach 2011, als sehr gastfreundlicher Platz für uns Flieger gezeigt. Der Verein hat uns wie im Vorjahr den Flugvorbereitungsraum zur Verfügung gestellt, und im Flugplatzrestaurant hat Doreen uns die Möglichkeit gegeben, die Briefings durchzuführen und hat alle kulinarischen Wünsche für unser leibliches Wohl erfüllt. Danke an beide. Wir möchten 2013 wiederkommen.

Übrigens ist Flensburg eine wirklich tolle Stadt und hat wesentlich mehr zu bieten als ein Punkteregister. Ein prima Angebot an Stadt und Restaurationen, ein bisschen Nachleben, Gemütlichkeit, Sehenswürdigkeiten und Events. Und immer wird irgendwo was angeboten oder ist irgendwo was los. Und sei es ein Trip zu den Ochseninseln in der Förde. Mit Heiko und seiner D-ESEA von der Clipper Aviation wäre das möglich. Und sogar Situationskomik kam mal bei den Teilnehmern vor. Der Pfiff einer Frau (einer sehr netten), das spontane Umdrehen eines Mannes, und ... verblüffte Gesichter. Der Mann glaubte den Pfiff für sich (gut trainiert) die Frau meinte den Hund (sagt sie), der Hund folgte seiner Nase (und verschwand) und ignorierte den Pfiff. So standen sie sich dann gegenüber, die beiden Geschlechter, ziemlich verdutzt und ohne Hund. Und wir anderen als zufälliges Publikum haben uns köstlich amüsiert. Der Hund heißt übrigens Piper.

Nach den Tagen in Flensburg bekam ich eine E-Mail eines Teilnehmers, in der u.a. stand: „Zunächst möchte ich mich nochmals sehr herzlich bedanken für das hervorragend organisierte Seeflugtraining. Wir alle haben wieder Einiges auffrischen können und Manches dazu gelernt. Freude und Spaß haben wir alle gehabt, viel gelacht und uns untereinander gut verstanden.“



Das motiviert! Haben wir nächstes Jahr wieder was vor? 2013. Aber klar doch.

Natürlich wieder ein Seeflugtraining in Flensburg. Mit der bewährten Mannschaft und hoffentlich wieder mit vielen „alten“ und auch „neuen“ Teilnehmern. Der Zeitraum so um Fronleichnam herum scheint ja gut zu passen.

Und als besonderes Schmankerl einen USA-Trip in den Westen des Landes mit deutschen Safety-Piloten und/oder FAA lizenzierten Fluglehrern. Wann: im Oktober 2013. Der Ausgangspunkt soll evtl. Denver, CO sein und wir versprechen uns schöne und spannende sowie interessante Flüge über den Südwesten der USA mit all der wunderbaren Landschaft und natürlich verbunden mit der viel zitierten fliegerischen Freiheit in der neuen Welt. Interessenten können sich das ja schon jetzt vormerken, da für so eine Tour ja ein paar Voraussetzungen nötig sind. Z.B. ein gültiger Reisepass und eine FAA-Validation. Diese eventuell schon hier in Deutschland, bei der AOPA im November 2012 in Egelsbach. Nähere Informationen über die weitere Planung gibt es bei mir.

Ingolf Panzer



Blick auf die zerklüftete Küstenlandschaft der Hebriden

Nach Norden bis zu den äußeren Hebriden

Rainer und ich, wir haben zusammen schon viele Flüge zu europäischen Destinationen unternommen. Inzwischen 15 einwöchige Flüge zu über 180 Flugplätzen außerhalb Deutschlands. Aber dieser Flug rauf bis zu den äußeren Hebriden war der „kälteste Flug“ jemals, und das im Mai. Aber der ungetrübte Blick von oben auf die schottische Landschaft war atemberaubend und hat uns die Hundekälte am Boden schnell vergessen lassen.

Wie immer ging es los von unserem Heimatflugplatz Aschaffenburg mit der uns sehr vertrauten Piper Archer DEDUM. Die hat zwar schon einige Jahre auf dem Buckel und sieht nicht mehr so frisch aus, aber sie hat uns noch nie im Stich gelassen und wir halten ihr die Treue.

Zuerst an die Atlantikküste

Am ersten Tag unserer Tour geht es bei gutem Wetter in 4:35 Stunden mit Tankstopp in Troyes (LFQB) zu unserer ersten Übernachtung auf die Insel Ile d'Yeu (LFEY) nahe der französischen Atlantikküste, westlich von Nantes. Die Insel ist ein beliebtes Ferienziel, besonders für die Pariser. Auf

den Straßen der kleinen Hafenstadt Port-Joinville sehen wir erstaunlich viele alte Citroen 2CV und Renault R4. Offenbar tut die Seeluft diesen Oldtimern gut. Sie sehen zwar alle ein bisschen zerrupft aus, aber sie fahren noch.

Mit einer Zwischenlandung in Quiberon (LFEQ) fliegen wir am nächsten Tag in Richtung Mont-Saint-Michel im Golf von St. Malo, südlich der britischen Insel Jersey. Wir umkreisen das Kloster, das wie eine Festung im Wattenmeer steht, in 1.000 ft außerhalb des Beschränkungsgebietes und schießen ein paar Fotos. Unser Tagesziel Granville (LFRF) liegt nördlich von Mont-Saint-Michel. Es ist der 1. Mai und am Flugplatz ist viel los. Fallschirmspringer, Ultralights, vor allem UL-Tragschrauber, alle sind sie draußen und in der Luft bei diesem schönen Wetter.

Die Oberstadt von Granville besteht aus einer riesigen Festungsanlage, die leider von den Deutschen im 2. Weltkrieg mit hässlichen Bunkern als Teil des Atlantikwalls teilweise verschandelt wurde. In der Unterstadt laden entlang des Hafens verschiedene Fischrestaurants zum guten Essen ein. Zum



Abschluss des Tages kann man auf einem ausgebauten Weg entlang des Meeres noch eine Weile prominieren oder aber im nahegelegenen Casino sein Geld „verzocken“.

Über den Kanal zum Airport of Entry bis Isle of Man

Mittwoch, der 3. Flugtag. Das Wetter meint es wirklich gut mit uns. Wir werden ohne Probleme den Kanal überqueren können. Großbritannien verlangt zum Einflug die Landung auf einem sogenannten Airport of Entry. Da wir heute zur Isle of Man wollen, wählen wir als Entry den Flugplatz Bristol. Der liegt genau auf der Strecke. Der Flugplan ist schnell gefaxt, und schon wollen wir aufbrechen, da kommt ein Anruf von AIS an die Flugleitung in Granville. Bristol ist ein militärischer Flugplatz und kann als Airport of Entry nicht angeflogen werden. Ich hatte Rainer, der wie immer die Flugpläne ausfüllt, aus Versehen die Kennung des militärischen Flugplatzes Bristol Filton (EGTG) genannt. Wir entscheiden uns, ganz auf Bristol zu verzichten und nach Exeter (EGTE), auch ein Airport of Entry, zu fliegen. Eine gute Entscheidung, wie sich später herausstellt.



Mont-Saint-Michel in voller Schönheit



Über den Kanal direkt nach Exeter (EGTE)

Wir steuern von Granville aus das NDB MP bei Cherbourg an, und gehen dann auf die empfohlene VFR-Route zur Kanalüberquerung in Richtung Norden. Zum Glück ist das vor uns liegende Gefahrengebiet über dem Wasser nicht aktiv. Kaum haben wir in der Kanalmitte von Brest Information nach London Information gewechselt, da werden wir aufgefordert, Plymouth Radar zu rufen, und werden dort von dem freundlichen Controller gefragt, ob wir nicht auf westlichen Kurs direkt nach Exeter fliegen möchten. Auf diese Anfrage hatten wir nicht zu hoffen gewagt, denn schließlich liegt dazwischen ein Luftraum Klasse A, und wir fliegen eindeutig nach VFR. Wir erhalten in FL 70 Radarvektors mitten durch Airspace Alpha direkt nach Exeter und werden bis zum Sinkflug begleitet.

Für Exeter gibt es ein NOTAM. Die Queen ist zu einem Besuch angesagt, und es kann zu Verzögerungen kommen. Aber wir sind vor der Königin da, können in Ruhe tanken, und unsere Landegebühr bezahlen. Die beträgt immerhin 41 englische Pfund (etwa 53 EUR). Der junge Mann am Abfertigungsschalter will gerade das Geld von uns kassieren, da fällt ihm ein, dass es in der englischen Flugzeitschrift, die vor ihm auf dem Tisch liegt, Coupons für kostenlose Landungen gibt. Er schneidet den Coupon für Exeter aus, heftet ihn an unsere Rechnung und wir können, ohne einen Penny bezahlen zu müssen, weiterfliegen. Das nenne ich britische Gastfreundlichkeit.

Der nächste Stopp heißt Caernarfon, (EGCK), ein kleiner Flugplatz im Nordwes-

ten von Wales, am Rande der Irischen See. Hier geben wir unseren Flugplan nach Isle of Man auf. Wir wollen zurück zum Flugzeug, werden aber von einer Frau der Flugleitung festgehalten. Wir müssten noch auf die Polizei warten, denn schließlich wollen wir ja zur Isle of Man fliegen. Und die ist autonomer Kronbesitz, gehört weder zum Vereinigten Königreich noch zur Europäischen Union. Wir verlassen also Europa, müssen dem in Zivil erscheinenden Polizisten daher unsere Pässe vorweisen und erhalten eine Einflugnummer. Den Abflug morgen von Isle of Man müssen wir 12 Stunden vorher beantragen, gibt uns der freundliche Polizist noch mit auf den Weg.

Nach nur 35 Minuten Flugzeit landen wir auf dem großen Flughafen von Isle of Man (EGNS) und werden dort vom Towerlotsen weg vom Terminal auf die andere Flughafenseite zum Gebäude des örtlichen Aeroclubs gelenkt. Dort ist Chris, der Fluglehrer des Manx Flyers Aero Club, gerade dabei, mit einem jungen Flugschüler eine Piper Tomahawk zu besteigen. Wir müssen leider noch eine Stunde warten, bis er zurück ist, dürfen aber in das Clubhaus und können die Computer benutzen und unsere heimischen Emails checken. Es ist schon nach 18 Uhr, als Chris zurückkommt. Wir fragen ihn nach der 12 Stunden vorher zu beantragenden Abfluggenehmigung, aber Chris meint, das könnten wir morgen früh erledigen.

Mit dem Taxi fahren wir in die Hauptstadt Douglas, finden schnell ein schönes Hotel an der Promenade, erkunden die Stadt und beschließen den Tag mit einem guten Essen.

Nördliche Traumlandschaft

Der 4. Flugtag. Um 9 Uhr sind wir schon beim Aeroclub von Isle of Man, geben einen Flugplan nach Oban in Schottland auf und bitten Chris, uns die Ausfluggenehmigung für Isle of Man bzw. die Einfluggenehmigung zurück nach Europa zu besorgen. Die Polizei am anderen Ende der Leitung ist sehr ungehalten über diese Anfrage entgegen allen Regeln. So schnell geht das nicht. Erst beim zweiten Anruf, etwa eine halbe Stunde später, gewährt man uns „ausnahmsweise“ eine so kurzfristige Ausfluggenehmigung.

Es geht weiter nach Norden. Wir fliegen entlang der schottischen Westküste. Die Landschaft wird immer lieblicher, mit Fjorden, die hier Firth heißen, mit vorgelagerten Inseln, einzelnen Häusern an maleischen Wassern. Unser Ziel, der Flugplatz Oban (EGEO), liegt bilderbuchartig direkt am Firth of Torn, unweit der gleichnamigen Stadt. Paul, der Tankwart, den wir bereits von der Isle of Man aus angerufen hatten, ist schon zur Stelle. Wir bekommen Kaffee und Kekse, halten ein Schwätzchen mit Paul, der ein eigenes Flugzeug besitzt und schon viel in Europa rumgekommen ist, und nach gut einer Stunde sind wir schon wieder im Flieger auf den Weg zu den äußeren Hebriden. Die Landschaft wird immer bizarrer, kahle Bergrücken mit Flechten, die in der Sonne golden schimmern. Kein einziger Baum, keine Straße, keine Häuser. Wir überfliegen die Insel Skye und „setzen über“ zur Insel Lewis mit der Hauptstadt Stornoway.

Um 14.10 Uhr landen wir unsere DEDUM auf der RWY 36 des Flughafens Stornoway



Anflug auf Oban (EGEO) im Westen von Schottland

(EGPO). Wir haben die äußeren Hebriden und das nördlichste Ziel unserer Reise erreicht.

Die Stadt Stornoway, direkt am Wasser gelegen, hat nicht wirklich viel zu bieten. Aber das kann auch täuschen. Wir hören, dass die Insel Lewis für Touristen in Sachen Flora und Fauna durchaus ihre Reize hat. Aber davon sehen wir nicht viel. Es fängt an zu regnen, und es ist furchtbar kalt.

York, ein wirklich lohnendes Ziel

Ein neuer Tag, mit merklich schlechterem Wetter. Wir verlassen Stornoway in Richtung Perth, einem kleinen Flugplatz nördlich von Edinburgh. Über dem schottischen Festland müssen wir der tiefen Wolken wegen immer weiter sinken. Entweder drehen wir jetzt um oder wir beantragen einen IMC-

Climb. Wir rufen Inverness Approach und erhalten ohne weitere Diskussion die Freigabe für einen Steigflug auf 5.000 ft. Aber wir sind noch immer in den Wolken, steigen daher unter Radarkontrolle weiter und sind in FL 75 on top. Wir sind (mal wieder) begeistert von der britischen Flugsicherung. Kein Flugplan, keine Nachfrage, erst mal Steigen, um Abstand zum Gelände zu gewinnen. Vor unserem Zielflugplatz erhalten wir entsprechend der Geländestruktur einen „gestuften“ Sinkflug und landen bei guten VFR-Bedingungen auf der RWY 03 von Perth (EGPT).

Von Perth aus rufen wir in Eshott an, einem ehemaligen Militärflugplatz im Norden von Newcastle. Wir sind jederzeit herzlich willkommen. Und eine Stunde später sind wir bereits dort. Von den drei Start- und Lande-

bahnen sind nur Teile für den Verkehr freigegeben. Eshott war im 2. Weltkrieg ein Stützpunkt für die legendären Spitfire. Heute beheimatet der lokale Flugverein etwa 60 Flugzeuge, überwiegend Ultraleicht.

Unser Tagesziel, die Stadt York, kommt näher. Aber erst mal muss telefoniert werden, um herauszubekommen, welcher der kleineren Flugplätze in der Nähe offen hat. Wir gehen nach Full Sutton (EGNU), ein Grasflugplatz etwa 8 NM von der Stadt York entfernt. Dort erwartet uns schon Cas Smith, Inhaber der Firma Aerocas. Er fährt uns mit seinem Auto bis an die Stadtgrenze, von wo aus wir einen Bus in die Stadt nehmen. Ein Hotel direkt an der Kathedrale ist schnell gefunden, und dann geht es zur Stadtbesichtigung. Es ist Freitagabend und die Stadt ist voll von jungen Leuten, die Frauen meist in schicken ärmellosen Sommerkleidern, die Männer „natürlich“ mit kurzem Hemd. Es sind nur wenige Grade über Null und wir fragen uns mal wieder, wie die Briten das aushalten. York ist eine Reise wert, voll von gemütlichen Gassen, Historie überall, aber auch schicke Geschäfte und reichlich Auswahl an guten Restaurants.

Unerwarteter Stopp in Belgien, und dann noch in Holland

Wir sind auf dem Weg nach Hause. Es ist Samstag, und das Tagesziel heißt Aachen. Von Full Sutton aus fliegen wir über Old Buckenham (EGSV), südlich von Norwich, nach Lydd nahe Dover. Lydd (EGMD) ist ein Airport



Eine der vielen Inseln vor der Westküste Schottlands



Typisches Landschaftsbild im Nordwesten Schottlands

of Exit und gleichzeitig ein sehr günstiger Tankstopp. Die Vorhersage für das Wetter in Richtung Aachen ist nicht schlecht, aber auch nicht wirklich gut. Wir erwägen kurz einen IFR-Flug, lassen den Plan aber wegen der niedrigen 0°-Grenze wieder fallen.

Über dem Kanal schaffen wir nur 2.000 ft Höhe. Es geht über Oostende hinein in den belgischen Luftraum. Die Wolkenuntergrenzen zwingen uns tiefer und wir sind nur noch bei knapp 1.000 ft. Nahe des Flugplatzes Kortrijk nehmen wir Kontakt mit Kortrijk Radio auf und teilen mit, dass wir den Flugplatz in geringer Höhe, außerhalb der Platzrunde, passieren werden. Zwei Minuten später gehen die Wolken weiter runter. Es hat keinen Zweck, weiter zu fliegen, nicht, wenn man so einen großen Flugplatz in unmittelbarer Nähe hat. Wir drehen um und landen sicher auf dem Flugplatz Kortrijk (EBKT). Ein Weiterflug ist heute nicht möglich.

Von der nahe dem Flugplatz gelegenen Stadt Kortrijk hatten wir zuvor noch nichts gehört. Wir finden mitten in der Stadt ein gutes Hotel, machen eine ausgedehnte Besichtigungstour, lernen den Fluss Leie kennen, und landen zum Schluss zu einem ausgiebigen Mal beim Griechen.

Es ist Sonntag. Ein neuer Versuch, nach Aachen zu kommen. Die Landegebühr ist bezahlt, der Flugplan aufgegeben. Wir rollen zum Holding Point RWY 06 in Delta. Die Checks sind completed und Rainer will auf die Bahn rollen, aber der Flieger bewegt sich nicht, auch nicht bei 2.000 Umdrehungen. Irgendetwas klemmt. Ich sage dem Tower Bescheid. Wir müssen den Motor abstellen, aussteigen und nachschauen. Und da sehen wir das Malheur. Der Reifen vom linken Hauptfahrwerk ist platt. Was für ein Pech. 15 Jahre lang hatten wir bei unseren Flügen immer einen Ersatzreifen dabei. Aber diesmal? Die Werkstatt zuhause hatte uns gesagt, die Reifen sind neu, da braucht ihr keinen Ersatzreifen.

Die Feuerwehr rückt an, mit großem und kleinem Fahrzeug. Drei Feuerwehrleute und Rainer liegen unter der Tragfläche und machen erst einmal die Radverkleidung ab. Dann heben wir die Tragfläche an und die Feuerwehrleute schieben einen fla-

chen Wagen unter den kaputten Reifen. So können wir gemeinsam das Flugzeug vom Taxiway D weg zu einer Parkbucht schieben. Inzwischen hat ein Feuerwehrmann den Besitzer von Gill Aviation zuhause angerufen. Herr Gill wird in 2 Stunden kommen und uns helfen. Wir werden von der Feuerwehr zurück zum Terminal gefahren, bedanken uns überschwänglich bei den Feuerwehrleuten für ihre (kostenlose) Hilfe und gehen zum Clubhaus des Aeroclubs. Dort geht es gemütlich zu und wir haben bei Kaffee und Kuchen genug Zeit, mit unseren belgischen Fliegerkameraden Geschichten auszutauschen.

Es ist Sonntag, 13 Uhr und Herr Gill erscheint, in Arbeitskleidung und mit Werkstattwagen. Wir fahren gemeinsam zu unserem Flugzeug, demontieren den Reifen, fahren dann in seine Werkstatt am Rande vom Flugplatz, untersuchen dort den Reifenmantel und entdecken kein einziges Loch. Es ist der Schlauch, der einen kleinen Schnitt an der Seite aufweist. Im Reifenmantel finden wir keinen fremden Gegenstand, der den Schnitt verursacht haben könnte. Es sieht alles nach Materialermüdung beim Schlauch aus. Um 15 Uhr ist unser Flugzeug wieder betriebsbereit. Wir zahlen die Rechnung von 265 EUR, trinken mit Herrn Gill noch einen Kaffee, checken die Wettervorhersage, und sind um 15.35 Uhr wieder in der Luft mit Ziel Aachen. Aber wieder haben wir das Wetter gegen uns. Kurz vor Aachen, noch im belgischen Luftraum, wird das Wetter schlagartig schlecht und die Wolken hängen tief. Wir verlassen kurz die Frequenz von Brussels Information, rufen Aachen Info, bekommen von dort mitgeteilt, dass an eine Landung in Aachen nicht zu denken sei, gehen zurück nach Brussels Information, werden gleich an Beek Approach weitergereicht und erhalten



Reifenpanne auf Rollweg D in Kortrijk (EBKT), die Feuerwehr war sofort zur Stelle

eine Freigabe für einen ILS-Approach RWY 03 von Maastricht (EHBK).

Ein weiterer ungewollter Stopp, aber einer, der sich lohnt. Die Stadt Maastricht ist sehenswert, auch wenn es schon Abend ist. Hier müssen wir unbedingt nochmal bei Tageslicht hin. Nicht nur mit dem Flugzeug, auch mit dem Auto ist Maastricht schnell zu erreichen.

Wieder eine gelungene Flugreise

Nun endlich schaffen wir es nach Hause. Es ist Montag und VFR-Wetter. Wir machen noch eine kurze Stippvisite in Aachen und fliegen dann direkt Richtung Heimat. Nach 7 Tagen, 22 Flugstunden, 2.100 NM und Landungen auf 17 neuen Flugplätzen sind wir am frühen Nachmittag zurück in Aschaffenburg. Flugzeug auspacken, innen und außen säubern, Flugzeugpapiere ausfüllen, Schlüssel abgeben – alles Routine, nun schon zum 16. Mal. Und wo geht es das nächste Mal hin? Auf jeden Fall in wärmere Gefilde. Vielleicht wieder mal nach Italien und Griechenland; vielleicht auch in die Türkei, da waren wir noch nicht.

Jürgen Mies

eNews



IAOPA sets out its stall on PPL licensing to the US and Europe

IAOPA-Europe and AOPA-US have made a joint presentation to an EASA-FAA conference on harmonisation of licences between America and Europe which it is hoped will lead to a simple, low-cost route to recognition of qualifications at the PPL level across the Atlantic. Craig Spence of AOPA US and Martin Robinson of AOPA UK outlined IAOPA's position on licensing to European and American delegates at a conference in Cleveland, Ohio, which is part of the process of establishing bilateral agreements on aviation between the continents. Both sides have agreed to make action on recognition of private pilots licences a priority.

IAOPA is asking that recognition processes be kept simple, and that unless there are serious safety issues to address, the regulations of one authority should hold good in the territory of the other once they have been validated. Validation is important because it allows a national authority in Europe to 'take ownership' of an individual's qualifications, and to amend or suspend them as necessary – something national authorities complain they cannot currently do.

In an ideal world, the holder of an American PPL would be able to take a European Air Law exam, have it certificated by a local examiner and pay a small fee to a national authority before it can be used in Europe. In the case of holders of FAA Instrument Ratings, they could be validated for use in Europe on the condition that the holder undergo an annual check ride with an instructor. European authorities look on the rolling renewal system used by the Americans as a game-stopper and an annual renewal may be the price that has to be paid for recognition.

From the American standpoint, there is a problem with validation because under their law, licences are only valid in the state in which they are issued. If, say, an FAA licence was validated in France, the holder would only be able to fly within the boundaries of France; America does not recognise Europe as a political entity. But the FAA representatives in Cleveland are willing to look at solutions to this problem and Craig Spence will be pursuing the issue. The presentation was positively received by both sides; IAOPA has been asked to write to the FAA and EASA setting out our proposals, and Craig Spence and Martin Robinson are working on that document, which will pertain solely to private licences and ratings – professional tickets will be dealt with separately.

IAOPA is also talking to the FAA about the position of holders of FAA 61.75 licences, issued on the basis of their European qualifications. These will lapse because they are issued on the basis of the number of your European licence, and this will change when you get an EASA licence. IAOPA is working on ways to get 61.75 licences reissued without the holder having to go through the security clearances and other hassles now involved.

IAOPA's new Brussels lobbyist starts work

IAOPA's new lobbyist in Brussels, Lutz Dommel, embarks on a project to increase awareness and understanding of general aviation among European lawmakers. Modelled on the successful GA Caucus established by AOPA US in Washington, the project is allied to a programme called 'GA Connecting Europe' which aims to capitalise on the Parliament's strong interest in freedom of movement between states as a basis for understanding and trade.

The appointment of a full-time lobbyist comes at a time when EASA is showing encouraging signs of flexibility in its approach to general aviation and is giving positive support to the French-led group which will propose new ground rules for the regulation of the non-commercial end of the industry.

Lutz Dommel is a former employee of several members of the European Parliament who set up a consultancy in Brussels and is well acquainted with MEPs and their staffs. He is also a private pilot who keeps his own aircraft just outside Brussels. Lutz is armed with IAOPA statistics which show that across Europe, some 155,000 people depend for their livelihoods, directly and indirectly, on general aviation.

AOPA-Netherlands invites you to Texel in September

The Dutch Light Aircraft Fly-in will be held at Texel Airport from September 7th to 9th and all pilots in Europe are invited. This event is organised jointly by the NVAV (Dutch Homebuilders Association), AOPA Netherlands, KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart) and Texel Airport with the aim of sharing their passion for flying with other pilots.

Texel is a beautiful destination, the atmosphere is informal - you can talk flying, enjoy a dinner and drinks and sleep in a tent under the wing of your plane, or in a hotel if you prefer. On Saturday night a BBQ will be organised, followed by a party, while on Sunday morning a joint breakfast is planned at the Airport Hotel. In 2011 the fly-in Saturday was one of the busiest days at Texel, and this year the organisation hopes to improve that record. For more information and registration visit www.flyin.nl

Termine 2012

August

28.07. - 04.08.2012

34. AOPA-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

25. - 26.08.2012

Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

08.09.2012

**AK-Treffen der „Fliegende Juristen
und Steuerberater“ in Langen**
Info: www.aopajur.de

10.09.2012

4. European GA-Conference
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.edaz.de, www.aopa.de

11. - 16.09.2012

ILA Berlin Air Show
in Berlin (EDDB)
Info: www.ila-berlin.de

19. - 23.09.2012

21. AOPA-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

27. - 28.10.2012

AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November / Dezember

17.11.2012

AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

01. - 02.12.2012

AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

Alle Angaben ohne Gewähr

Anzeige

Transform speed

Jeppesen Mobile FliteDeck bietet direkten Zugang und nahtlose Updates zur globalen Terminal Charts Datenbank sowie zu datengesteuerten, interaktiven Enroute Charts auf Ihrem iPad.®

Mit einem elektronischen Karten-Abonnement von Jeppesen können Sie ganz einfach Jeppesen Mobile FliteDeck vom App StoreSM herunterladen und sofort mit mobiler Geschwindigkeit navigieren.

Besuchen Sie jeppesen.com/mobile5 für mehr Information.



AOPA-Shop



AOPA-Schlüsselanhänger
12,7 x 2,5 cm, Marineblau mit Goldstickerei
Vorderseite AOPA-Schwinge
Rückseite Schriftzug „AIR CREW“ € 9,50



AOPA-Aufnäher
Oval 11 x 7 cm
Marineblau mit Goldstickerei € 8,50



AOPA-Schwinge
9,5 cm
Marineblau mit Goldstickerei € 6,50



AOPA-Tasse
AOPA-Tasse in Marineblau
mit goldenem Aufdruck € 5,00



AOPA-Pin
12 mm vergoldet
inkl. Geschenketui € 5,00



AOPA-Tasche
Abmessung 33 x 33 x 12 cm,
hier passen alle Flugunterlagen
für den Kurztrip bequem hinein
mit Klettverschluss und Stifthaltern
Marineblau € 12,00



AOPA-Cap
100% Baumwolle
mit Metallschließe
Marineblau € 10,00 € 5,00



AOPA-Warnweste
mit Aufdruck „AOPA AIR-CREW“
auf Vorder- und Rückseite
leuchtendes Gelb, Einheitsgröße € 7,50



AirShampoo-Landegutscheinhefte
Ausgabe Nord&Süd
Aktion für AOPA-Mitglieder:
2 zum Preis für 1 € 49,90

Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name	AOPA-ID
Straße	
PLZ	Ort
Land	

Zahlungsart

☐ Hiermit erteile ich der AOPA eine Einzugsermächtigung für oben genannte Bestellung.

Kto-Nr.	BLZ
Kontoinhaber	

☐ auf Rechnung

Bestellung

	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Tasche		€ 12,00	
AOPA-Cap		€ 5,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 49,90	
Summe (zzgl. Versandkosten)			

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Tasche“, „AOPA-Cap“ und „AOPA-Tasse“ und „AOPA-Pin“ betragen innerhalb Deutschlands 7,00 EUR, für alle anderen Artikel 2,50 EUR, sofern unter 1000 g Versandgewicht. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
D-63329 Egelsbach

Telefon: +49 6103 42081
Telefax: +49 6103 42083
Email: info@aopa.de
Internet: www.aopa.de

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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.

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

Telefon: +49 6172 598-300
Telefax: +49 6172 598-400
Email: info@mediatur.de
Internet: www.mediatur.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2012
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage: 10.000 Exemplare
2. Quartal 2012 IVW geprüft



Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt
Konto: 330 021 48
BLZ: 506 521 24
IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48
BIC: HELADEF1SLS

Postbank Frankfurt
Konto: 972 906 07
BLZ: 500 100 60
IBAN: DE75 5001 0060 0097 2906 07
BIC: PBNKDEFF

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

- ☐ **Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)**
- ☐ **Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)**
Außerordentliche Mitgliedschaft
- ☐ **Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich
- ☐ **Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Familienangehörige unserer Mitglieder
- ☐ **IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR)**
Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs, Nachweis erforderlich
- ☐ **Schüler, Azubi, 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	
Email-Adresse		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL(A) ☐ GPL ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

☐ Lehrberechtigung	☐ IFR	☐ 1-Mot	☐ 2-Mot	☐ Turboprop
☐ Kunstflug	☐ Wasserflug	☐ Hubschrauber	☐ Reisemotorsegler	☐ Jet
☐ Ballon				

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

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

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

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

Einzugsermächtigung - Hiermit ermächtige ich die AOPA-Germany widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer	Bankleitzahl
Kontoinhaber	Name der Bank
Ort und Datum	Unterschrift des Kontoinhabers

Boarding for business

September 11–16, 2012
Berlin ExpoCenter Airport
www.ila-berlin.com



German Aerospace
Industries Association



Hosted by LAND
BRANDENBURG