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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2007 | Februar - März 2007 | Heftpreis 2,80 Euro

AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

01/07

Erfolg im Kampf gegen die ZÜP

Hauptsacheurteil zu Gunsten eines Piloten

Bleiben Sie mit der AOPA-Rundmail immer auf dem Laufenden, was in der AL passiert! Jetzt gleich unter www.aopa.de kostenlos für die immer aktuelle AOPA-Rundmail eintragen.

Stärker vertreten!

- **EU-Projekt SESAR**
- **Auch in Zukunft keine Streckengebühren für Flugzeuge unter 2 Tonnen**

Fliegerisch fit!

- **AOPA-Fluglehrerfortbildung vom 24. - 25.03.2007 in Braunschweig**
- **AOPA-Flyout vom 24. - 27.05.2007 nach Polen**

Besser informiert!

- **Neue VFR-Transponder-codes ab 15.03.2007**
- **Autokraftstoff in Flugzeugen – Vorsicht bei einer STC für Autobenzin**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Abschwung durch verpassten Aufschwung? 2
- Die AOPA stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor 5
- Jahreshauptversammlung 2007 5

Stärker vertreten!

- EU-Projekt SESAR – Wichtig auch für die Allgemeine Luftfahrt 6
- Das Verwaltungsgericht München hat mit dem bundesweit ersten ZÜP-Hauptsacheurteil zu Gunsten eines Piloten entschieden 7
- Auch in Zukunft keine Streckengebühren für Flugzeuge unter 2 Tonnen 8
- Schon weit mehr als 20.000 Unterschriften für den Erhalt von Berlin-Tempelhof 8

Fliegerisch fit!

- AOPA-Flyout vom 24. - 27.05.2007 nach Polen 9
- Rückblick: 9. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 05. - 07.10.2006 10
- AOPA-Sea Survival am 02.05.2007 in Nordholz 11
- 29. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 04. - 11.08.2007 12
- AOPA-Fluglehrerfortbildung vom 24. - 25.03.2007 13
- 10. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 03. - 06.05.2007 13
- AOPA-Seeflugtraining Neubrandenburg Mai 2006 14
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 16

Besser informiert!

- US-Pilotenlizenzen aus Papier werden ungültig 17
- Änderung der deutschen VFR-Transpondercodes zum 15.03.2007 17
- Ein paar Randbemerkungen und Wissenswertes über Dänemark, das Ziel vieler unserer Flüge über den Osten 18
- Rückgang der Luftraumverstöße im Luftraum C Frankfurt 19
- Überleben nach einer Notwasserung (Sea Survival) 20
- 44. Allgäuflug-Wettbewerb der Fliegergruppe Leutkirch am 05.05.2007 24
- Großübung ELITE 2007 24
- Autokraftstoff in Flugzeugen - Aktuell seit 01.01.2007! Vorsicht bei einer STC für Autobenzin 25
- AERO Internationale Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt vom 19. bis 22. April 2007 in Friedrichshafen 26

Rubriken

- Mitgliederangebote 28
- Reisebericht Abenteuertour der D-GHAN - Teil 3 29
- IAOPA-News 32
- Termine 2007 34
- Impressum/ Mitgliedsantrag 35

Titelbild: Torsten Meier

Abschwung durch verpassten Aufschwung?

Liebe AOPA-Mitglieder, Kollegen und Leser,

nach dem 11. September 2001 lag die zivile Luftfahrt weltweit am Boden. Nun scheint sie eine der größten Krisen ihrer Geschichte überwunden zu haben. Die Verkehrsluftfahrt stellt sich auf langfristige Wachstumsraten um die 4-5 % ein. Auch in der General Aviation (GA) geht es aufwärts. Die GAMA (General Aviation Manufacturer Association) meldete bereits für 2005 einen Rekordumsatz von 15 Milliarden USD weltweit. Einzelne Hersteller konnten gar mit Zuwächsen von bis zu 25 % brillieren. Eine Studie von Eurocontrol bestätigte den positiven Trend, zumindest für die Business Aviation. Diese konnte in den letzten fünf Jahren doppelt so stark wachsen wie die Linienluftfahrt und soll auch noch bis mindestens 2015 geringfügig schneller zulegen. Das Wachstum hat viele Gründe, einer davon ist die Globalisierung. Die Unternehmen gehen dorthin, wo die Arbeitskräfte billig sind. Diese sind aber gerade dort am billigsten, wo die Verkehrsanbindung für das global agierende Management am schlechtesten ist. Immerhin stehen den 100.000 europäischen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, die von der GA real geflogen werden, gerade 5.000 tägliche Linienverbindungen gegenüber.

Mit den Very Light Jets, die zurzeit bei verschiedenen Herstellern in den Startlöchern stehen, eröffnet sich der GA

die Chance ganz neue Zielgruppen und Märkte zu erschließen. Ähnliches war zuletzt der Großluftfahrt mit dem Low-Cost Segment gelungen. Dabei werden auch diverse neue Geschäftsmodelle helfen. Die 1986 gegründete Firma Netjets hat vorgemacht, dass man mit innovativen Geschäftsmodellen auch in der GA vorankommt. Das Jetsharingkonzept dieser Firma, als sinnvolle Alternative zu Eigentum und Lufttaxi, umfasst heute 650 Luftfahrzeuge und stellt damit die drittgrößte zivile Luftfahrzeugflotte der Welt. 2006 wurden alleine in die europäische Flotte 300 Millionen USD investiert.

Auch bei den kleinen Fliegern tut sich etwas. Nach Jahrzehnten der Stagnation sind unsere Singles und leichten Twins endlich auf dem Sprung vom fliegerischen Mittelalter in die Neuzeit. Moderne Compositeentwicklungen lösen die zusammengenieteten Blechkisten ab und Hightech Glascockpits treten an die Stelle der antiken Eieruhren. Selbst in unsere, konzeptionell noch aus dem zweiten Weltkrieg stammende Antriebstechnik ist endlich Bewegung gekommen. Bei den stetig steigenden Energiepreisen sicher die wichtigste Errungenschaft, auch wenn hier noch der eine oder andere Entwicklungsschritt notwendig ist.

Schon heute ist abzusehen, dass wir in den nächsten Jahren einen starken Mangel an qualifizierten Berufs- und Verkehrspiloten bekommen werden. Und wenn es bei den Großen boomt, war dies – mit zeitlicher Verzögerung – auch immer für die Allgemeine Luftfahrt gut. Schließlich werden dort die künftigen Piloten ausgebildet, ganz gleich in welcher Luftfahrzeugkategorie sie später ihr Brot verdienen. Dabei wird sich der Run nicht auf die CPL- und ATPL-Ausbildung beschränken. In kaum einer Branche gibt es so viele Seiteneinsteiger, wie beim Cockpitpersonal und so mancher Nachwuchspilot tastet sich erst einmal mit einem PPL an die Materie heran – bevor er seinen sicheren Job aufgibt, um einer oft unsicheren Cockpit-Zukunft ins Auge zu sehen.

Geht es den Flugschulen gut, bessert sich auch schnell die Stimmung bei den Luftfahrttechnischen Betrieben, den Flugplätzen, den Flugzeugherstellern, Händlern usw.

Betrachtet man all diese erfreulichen globalen Aussichten könnte man die jüngste Luftfahrtkrise zu den Akten legen, sich als Verband entspannt zurücklehnen und an der kommenden Entwicklung erfreuen.

Doch leider wird die entspannte Ruhe schnell gestört, sobald man von der globalen Entwicklung der General Aviation in die Niederungen der heimischen Allgemeinen Luftfahrt hinabsteigt.

Denn dort muss man enttäuscht feststellen, dass zumindest der Beginn des aktuellen Aufschwungs in den Jahren 2005 und 2006 vollständig am grauen deutschen Fliegerhimmel vorbeigezogen ist. Die Zulassungszahlen stagnieren und die Privatpilotenlizenzen sind in den letzten 10 Jahren um 25 % zurückgegangen. Fast jeder von uns kann an seinem Flugplatz beobachten, dass die Piloten dort immer älter werden, dass immer mehr Leute immer weniger fliegen und der Privatpilotennachwuchs spärlicher aus den Flugschulen tröpfelt, als es der freiwillige oder unfreiwillige Abfluss durch Alter, Medical oder Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) erfordern würde. Bei letzterer übrigens nicht durch eine amtlich ermittelte Unzuverlässigkeit sondern durch ein rapides Abwandern in ausländische Lizenzen oder bei älteren Piloten gar durch Aufgabe der Fliegerei. Nicht jeder Pilot wollte sich in der, von der ZÜP verlangten Weise, den Ämtern offenbaren und ausliefern. So droht z.B. die Kategorie des selbstfliegenden mittelständischen Unternehmers auszusterben, aber auch viele Luftsportvereine klagen, dass ihnen die für ihre Jugendarbeit wichtigen älteren, erfahrenen Fluglehrer und Betreuer wegbrechen.

Ein weiteres Problem sind die Kosten, die für einen Privatpiloten in den letzten Jahren schneller gewachsen sind, als sich so manche Familienkasse gefüllt hat. Während sich z.B. ein Amerikaner im Gegenwert der Unterhaltskosten eines Mittelklasse PKWs rund 100 Flugstunden p.a. in der Kategorie einer C 172 leisten kann, sind die meisten deutschen Piloten froh, wenn sie überhaupt noch ihren Lizenzerhalt finanzieren können. Von einer regelmäßigen Nutzung des Flugzeuges als Reisemittel – also dem ursprünglichen Zweck des Lizenzerwerbs - können viele Piloten nur noch träumen.

Die vielfältigen Ursachen sind bekannt und werden immer wieder in den einschlägigen Medien diskutiert, ob sie nun aus Politik oder Verwaltung, von Umweltverbänden oder Bevölkerung, von der EU aus Brüssel oder der EASA aus Köln kommen. Letztendlich kann man die Dinge, die uns bedrücken unter einer Überschrift zusammenfassen:

Mangelnde Sensibilität bei Politik und Verwaltung für die wirtschaftlichen Folgen ihres Handelns und die Belange unserer Branche.

Das fängt bei vielen kleinen täglichen Entscheidungen an, geht über schleppende Genehmigungsverfahren und hört bei neuen Gesetzen und Richtlinien auf. Dass handwerkliche Qualität bei der Gesetzgebung im umgekehrten Verhältnis zum Ausmaß der ideologisch geprägten Zielsetzung des Gesetzgebers steht, scheint zu einem Gesetz für sich geworden zu sein. Sonst wären z.B. Luftsicherheitsgesetz, Landeplatzlärmschutzverordnung u.v.a. nicht in dieser Form verabschiedet worden.

Doch auch die fehlende Sensibilität für die Folgen in unserer Branche hat ihre Ursachen.

Sicher können wir uns nicht mit den USA vergleichen, wo mächtige Verbände, wie die dortige AOPA oder NBAA mit jeweils achtstelligen Etats effizient in der Luftverkehrspolitik mitmischen können. Daher ist es kein Wunder, dass die Amerikaner mit steuerlichen Sonder-

abschreibungen für Firmenflugzeuge, diversen Förderprogrammen und sogar einer neuen Luftfahrzeugklasse, dem Light Sport Aircraft, auf die Krise reagiert und so der General Aviation schnell und äußerst erfolgreich geholfen haben. Bekanntlich ist hierzulande das Gegenteil passiert.

Doch es gibt auch in Deutschland wesentlich kleinere Branchen als die Allgemeine Luftfahrt, die uns vormachen, wie man sich geschickt in Politik und Öffentlichkeit verkauft und damit die schlimmsten politischen Fehler verhindert.

Dr. Peter Danckert, der stellvertretende Leiter der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt des Deutschen Bundestages, hat es auf der EU-Konferenz der Allgemeinen Luftfahrt am 15. Mai 2006 in Schönhagen treffend formuliert:

> *Die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt werden in Politik und Verwaltung nicht immer so berücksichtigt, wie es sich viele Branchenvertreter wünschen. Während sich die Globalplayer der Verkehrsluftfahrt durch intensive Öffentlichkeitsarbeit Gehör verschaffen, arbeiten die unzähligen Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit und schaffen es daher leider nicht immer, mit ihren Interessen durchzudringen. Auch die Zersplitterung auf europaweit viele kleine Verbände und Interessengruppen macht es der Politik oft schwer geeignete Ansprechpartner in die Gremien zu holen.*

Nebenbei bemerkt war die AOPA-Konferenz unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Tiefensee mit rund 165 Teilnehmern aus Politik, Verwaltung und Luftverkehrswirtschaft äußerst erfolgreich. Dennoch stellt man sich nach solchen Veranstaltungen immer die Frage: Warum beschränkt sich die Teilnahme der Allgemeinen Luftfahrt weitgehend auf Firmenvertreter und verirrt sich kaum ein Privatpilot in den Konferenzsaal? Die Vorträge, Diskussionen und informellen Gespräche mit dem Gegenüber aus Politik und Verwaltung nutzen den Interessen der AL weitaus mehr als alle wehleidigen Leserbriefe in den Fachmedien zusammen, denn diese werden nur selten außerhalb der Branche gelesen.

Befindet sich die AL in dem Zustand, den wir verdienen?

Die deutsche AOPA hat nun vor einigen Monaten einen neuen Vorstand gewählt und es ist legitim zu fragen, wohin er die AOPA steuern wird. Eine immer noch herrschende Unzufriedenheit verschiedener Mitglieder mit ihrer AOPA ist dem Vorstand natürlich nicht verborgen geblieben, doch man muss anerkennen, dass sich die Arbeit der hauptamtlichen Geschäftsstelle unter der Leitung von Dr. Michael Erb in den letzten Jahren stetig verbessert hat. Die AOPA findet heute bei vielen Themen Gehör und versteht es immer besser, in den wichtigen Gremien, besonders auch auf europäischer Ebene, vertreten zu sein. Dabei profitiert die AOPA auch von der Zusammenarbeit mit den europäischen Partnerverbänden. Diese Leistungen werden inzwischen auch von den kritischen Vertretern unserer Branche gewürdigt.

Ein Manko ist sicher, dass diese Aktivitäten nicht immer so kommuniziert werden, dass sie von den Mitgliedern hinreichend nachvollzogen werden können. Daran muss gearbeitet werden, denn wenn die Verständigung bereits im Kleinen, nämlich mit den Mitgliedern nicht optimal funktioniert, kann auch das Auftreten der AL und der AOPA im Großen, nämlich in der Kommunikation mit Politik und Öffentlichkeit noch nicht befriedigend gelöst sein.

Daher wird es eine der wichtigsten Aufgaben sein, nicht nur die Kommunikation zu den Mitgliedern sondern auch die Darstellung und das Auftreten der Allgemeinen Luftfahrt in der breiten Öffentlichkeit zu verbessern.

Die Allgemeine Luftfahrt wird hierzulande als Branche immer noch nicht ausreichend ernst genommen. In den Augen der nicht fliegenden Öffentlichkeit wird sie entweder als Luftsport oder als Transportmittel für Filmsternchen und abgehobene Manager wahrgenommen und ist damit auch irgendwie entbehrlich. Mitunter wird gar eine gewisse Schadenfreude empfunden, wenn es den reichen Fliegern wieder mal durch ein paar zusätzliche Einschränkungen an den Kragen geht. Die wichtige Funktion der Allgemeinen Luftfahrt im großen Getriebe unserer Luftverkehrswirtschaft wird weder erkannt noch gefördert.

Die Folgen dieser öffentlichen Wahrnehmung könnten, nicht nur für die Allgemeine Luftfahrt, sondern für die gesamte deutsche Luftverkehrswirtschaft fataler sein, als wir es heute wahrhaben wollen. Allgemeine Luftfahrt ist der Mittelstand unserer Luftverkehrswirtschaft. Wenn das kleine aber breite Fundament der Allgemeinen Luftfahrt bröckelt, leidet die Standfestigkeit des ganzen Gebäudes.

Die Rückgänge im unteren Segment der Allgemeinen Luftfahrt werden – trotz Zuwachs in der Business Aviation - den Flugplätzen, Instandhaltungsbetrieben und vielen weiteren Unternehmen die breite Basis der kleinen Massenumsätze entziehen. Oft ist es gerade der selbstfliegende mittelständische Unternehmer mit einem einmotorigen Reiseflugzeug, der später mit seinem wachsenden Unternehmen in die gehobene Business Aviation aufsteigt. Bleibt er auf Dauer weg, wäre es vergleichbar damit, dass die Automobilindustrie nur noch S- Klasse Limousinen bauen und auf Kleinwagen sowie die Mittelklasse verzichten würde, da diese nur kleinen Gewinn versprechen. Das wäre für die gesamte Automobilwirtschaft mit allen Nebenbetrieben, von der Werkstatt bis zum Zubehörhändler, fatal.

Auch der zuweilen verschmähte Luftsport ist ein wichtiges Rädchen im komplexen Getriebe unserer Luftverkehrswirtschaft, als Wirtschaftsfaktor für sich und für die Heranbildung des Nachwuchses.

So mancher Betrieb, ob kleiner LTB oder Konzern der Großluftfahrt profitiert vom Einfallsreichtum findiger Techniker und Ingenieure, die Luftfahrt schon als Jugendliche im Luftsportverein betrieben haben und die den Beruf mit einer Begeisterung ausfüllen, die nur selten jemand mitbringt, der über diverse Zufälle und Gelegenheiten der Berufswahl in die Branche gestolpert ist.

Deutschland ist immer noch neben Großbritannien und Frankreich die führende europäische Nation in Sachen General Aviation. Denn mit rund 20.000 deutsch registrierten Luftfahrzeugen und der Summe von weit über Tausend kleiner und mittelständischer Betriebe sind wir gar nicht so klein und einflusslos, wie wir uns manchmal darstellen. Doch beobachtet man den verpassten Aufschwung und die vielen europäischen LTBs und Flugschulen, die sich außerhalb der deutschen Grenzen rüsten, um auch die deutsche Kundschaft zu locken, kann sich dies schnell ändern.

Wir müssen daran arbeiten, dass die Allgemeine Luftfahrt endlich erwachsen wird, dass sie aus der reinen Luftsportecke und dem Image der Reichen und Schönen heraustritt, dass sie stärker aus der eigenen Szene herausschaut und sich mit Sachverstand und Kompetenz in die wichtigen gesellschaftspolitischen und technischen Fragen der Luftverkehrsbranche einmischt.

Wenn es uns gelingt, als unverzichtbarer Bestandteil unserer Luftverkehrswirtschaft ernst genommen zu werden, wird auch der Einfluss der AL auf wichtige politische Entscheidungen wachsen.

Die internationale AOPA repräsentiert mit ihren 63 nationalen Partnerverbänden über 470.000 Mitglieder und ist damit der größte Luftfahrtverband der Welt. Wer, wenn nicht diese weltweit vernetzte AOPA, könnte diese Aufgabe anpacken.

■ *Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn*
Vizepräsident AOPA-Germany

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

ConAvia präsentiert sich

ConAvia ist in den Bereichen Training und Consulting tätig: Neben Quality Management für Flugbetriebe, Flugschulen und Werften sind wir auch selbst Flugschule.

Kunstfluglehrgänge, Spornrad- und Doppeldeckereinweisungen, aber auch das Beherrschen ungewöhnlicher Fluglagen für Berufs- und Privatpiloten. Wir dürfen auch Anfänger bis zum PPL schulen, incl. Nachtflug und kontrolliertem Sichtflug, sowie Einweisungen auf Einmotorige Landflugzeuge (SEP) durchführen.

Emergency Procedure Training nennt sich die Gefahreneinweisung für Single-Engine-Piloten: Notlandeübungen oder das Ausleiten ungewöhnlicher Fluglagen. Wir haben dieses Training bereits erfolgreich für das AOPA-Trainingscamp und viele andere Piloten durchgeführt, das Feedback ist stets positiv: Eine äußerst sinnvolle Übung – und viel zu selten gemacht!

Mit unseren Kooperationspartnern bieten wir bei Bedarf ein auf den Kunden zugeschnittenes „Unusual Attitude Training" an, vom „Feel-Part" in einer unserer Kunstflugmaschinen bis zum sog. „Look-Part" in den Simulatoren verbreiteter Verkehrsflugzeuge. Stall-Recoveries, G-Lastvielfaches erfliegen etc. Und die neuesten Erkenntnisse zum Gebrauch des Seitenruders sind bereits in unser Training eingeflossen.

Bei der Fluglehrerausbildung müssen die Aspiranten eine Trudeleinweisung absolvieren. Wir haben uns auch hierauf spezialisiert und bieten anderen Flugschulen unsere Dienste an. Wir führen Seminare nicht nur für die Flug-Profis durch: Teamwork, Kommunikation, Situationsbewusstsein oder Entscheidungsfindung – viele in der gewerblichen Luftfahrt mittlerweile selbstverständlichen Inhalte helfen natürlich Privatpiloten, aber auch anderen Berufsgruppen wie z.B. Ärzten, Managern, Sportlern… In Kombination mit einer Kunstflugeinweisung oder dem Boeing-Simulator ein unvergessliches Erlebnis mit Incentive-Charakter! Wir kommen zum Kunden oder bieten vor dem Alpenpanorama den geeigneten Rahmen.

Unsere Lehrer sind meist Berufspiloten, viele Kapitäne bei renommierten Airlines. Einige bilden hauptberuflich Airbus-Piloten aus – aber wir alle haben eines nicht aus den Augen verloren: Den Spaß am Fliegen!

ConAvia hat ihren Sitz in Landshut mit Außenstellen in Jesenwang bei Fürstenfeldbruck, Grossenhain bei Dresden sowie Essen.

Rabatte für AOPA-Mitglieder sind selbstverständlich, fragen Sie uns! Happy and safe landings…

■ *www.conavia.com*
0163-conavia
info@conavia.de

Jahreshauptversammlung 2007

Die diesjährige Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany findet am 05.08.2007 um 11:00 Uhr auf dem Flugplatz Eggenfelden statt. Einladung und Tagesordnung werden rechtzeitig ausgesprochen bzw. bekannt gegeben. Anträge der Mitglieder zur Hauptversammlung müssen spätestens einen Monat vor der Jahreshauptversammlung, somit zum 05.07.2007 schriftlich beim Vorstand eingereicht werden.

EU-Projekt SESAR – Wichtig auch für die Allgemeine Luftfahrt

Aus Brüsseler Amtsstuben erreichen uns immer wieder neue Buchstabenkombinationen, die für den Außenstehenden zunächst wenig aussagen. Mal sind sie mehr, mal weniger wichtig und geraten recht häufig schnell wieder in Vergessenheit, manche werden aber auch kostspielig und sind von zweifelhaftem Nutzen.

Eine neue Abkürzung, die für uns alle wohl eine recht große Bedeutung bekommen wird und in die wir große Hoffnungen setzen, ist SESAR. Die Abkürzung steht für Single European Sky ATM Research Project, also das Flugsicherungs-Forschungsprojekt der Europäischen Union.

Ziel von SESAR ist es, die europäische Flugsicherung auf das erwartete Wachstum der Luftverkehrsbranche bis zum Jahr 2020 vorzubereiten. Dies erscheint notwendig, weil man dem bisherigen Flugsicherungssystem nicht zutraut sich so weiterzuentwickeln, dass es Zuwachsraten von im Durchschnitt 4% pro Jahr verkraftet. Auch die schlechte Effizienz der europäischen Flugsicherung gibt Anlass zur Sorge, immerhin ist sie etwa doppelt so teuer wie in den USA.

Diese Erkenntnisse sind nicht wirklich neu, eine ganze Reihe von Projekten wie etwa ATM2000+ der Eurocontrol sind gescheitert, neu ist bei SESAR der Ansatz zur Lösung des Problems: Man überlässt die Planung nicht nur den Behörden und Flugsicherern, sondern bezieht die gesamte Luftfahrtbranche direkt mit ein. So fördert die Europäische Kommission das SESAR-Konsortium bestehend aus Vertretern von Luftraumnutzern (Airlines und AL), Flughäfen, nationalen Flugsicherungen und Avionikherstellern, die über einen Zeitraum von zwei Jahren ein Konzept für eine neue europäische Flugsicherung entwickeln sollen. Nach diesen zwei Jahren, der sog. Definitionsphase, soll das Projekt in die Rechtsform eines „Joint Undertaking" wie beim Satellitennavigationssystem GALILEO und beim Forschungsvorhaben ITER zur Kernfusion überführt werden, und bis zum Jahr 2020 die Weiterentwicklung der Flugsicherung steuern.

Vertreten wird die europäische Allgemeine Luftfahrt durch die europäische AOPA, die im höchsten SESAR Gremium, dem Executive Committee, wiederum stellvertretend durch die AOPA-Germany repräsentiert wird.

Es leuchtet ein, dass die Airlines ein besonderes Interesse an dem Projekt haben, da sie es sind, die von den Engpässen der Flugsicherung in ihrem Wachstum gebremst würden. Aber auch für die Allgemeine Luftfahrt ist es wichtig, in SESAR aktiv beteiligt zu sein, denn es gilt sicherzustellen, dass das neue System der Flugsicherung auch der AL positive Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung schafft. Denn die ideale Flugsicherung sieht für Airlines und AL definitiv unterschiedlich aus, das fängt mit Avionikwünschen an und hört bei Flugverfahren (die Airlines wünschen sich z.B. 4-dimensionale Flugpläne und eine vom Boden autonome Kollisionsvermeidung) noch lange nicht auf.

Was sind also die Ziele der europäischen General Aviation in SESAR:

- Weiterhin gesicherter Zugang zu Lufträumen auch in Ballungszentren, eine Verbannung von AL-Verkehr und Luftsport in schrumpfende Luftraumghettos ist nicht akzeptabel.
- Avionikstandards, die sich an den Bedürfnissen der Branche orientieren: Die Avionik muss bezahlbar sein, ein niedriges Gewicht und niedrige Stromaufnahme haben, leicht zu bedienen sein und langfristige Investitionssicherheit bieten.
  Zudem soll Avionik direkten Nutzen bieten: Ein Mode S Transponder, der es ermöglicht von der Flugsicherung und Airlinern gesehen zu werden, es aber Kleinflugzeugen nicht ermöglicht Informationsdaten anderer Flugzeuge zu erhalten, ist ein Beispiel für fehlenden direkten Nutzen einer Avionikumrüstung. Ein Beispiel für einen direkten Nutzen einer Investition ist ADS-B, hier senden Flugzeuge ihre Kennung und Position, und erhalten im Austausch Informationen über die Position anderer Flugzeuge und Wetterdaten ins Cockpit, die auf Displays angezeigt werden können.
- Satellitengestützte Anflugverfahren mit Vertical Guidance auf EGNOS-Basis, wie das Wide Area Augmentation System in den USA, mit dem Quasi ILS CAT 1 Approaches auch an vielen kleinen Flugplätzen ohne Bodeninfrastruktur möglich werden.
- Wechsel der Verkehrsart, von VFR zu IFR soll flexibel auch noch in der Luft möglich sein, bevor ein Notfall eintritt.
- Der Zugang zu wichtigen Informationen am Boden und in der Luft soll vereinfacht werden (NOTAMs, Wetter, Verkehrsaufkommen).
- Die Flugplanaufgabe soll vereinfacht werden, die CFMU ist zu kompliziert und nicht für die Bedürfnisse der AL entwickelt.
- Da in der AL eine 4D-Flugdurchführung und automatische Kollisionsvermeidung wie bei den Airlines nicht möglich ist, ist weiterhin Kapazität für eine konventionelle Betreuung durch Fluglotsen über Vektoren einzuplanen.

Das SESAR-Projekt befindet sich derzeit in seiner Definitionsphase und befasst sich nach der Festlegung der Ziele mit dem zukünftigen Concept of Operations, mit dem die Ziele erreicht werden können. Wir werden Sie hier über den Fortschritt des Projekts informieren.

Wenn Sie mehr Informationen benötigen: www.sesar-consortium.aero

■ *Dr. Michael Erb*

Das Verwaltungsgericht München hat mit dem bundesweit ersten ZÜP-Hauptsacheurteil zu Gunsten eines Piloten entschieden

Zur Vorgeschichte: Der Pilot Heimo Kandler, früher selbst AOPA-Vorstandsmitglied, hatte sich aus rechtsstaatlichen Gründen geweigert, die ZÜP zu beantragen. Nachdem die Zwangsgeldandrohungen zur Erzwingung der Antragsabgabe erkennbar rechtswidrig waren, ordnete das Luftamt-Süd das Ruhen der Lizenz des Klägers für Privatpiloten an. Die Klage dagegen wurde am 07.07.2006 eingereicht. Sensationell kurz, nach gut zwei Monaten, wurde am 28.09.2006 eine mündliche Verhandlung anberaumt. In der Verhandlung deuteten die Richter Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG an. Das Gericht wies daraufhin, dass es von der Verfassungswidrigkeit allerdings nicht voll überzeugt sei. Außerdem bestehen andere Gründe zur Aufhebung des negativen Bescheides. Deshalb sieht sich das Gericht gehindert, das Verfahren direkt dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorzulegen.

Sie verkündeten noch am gleichen Tag das Urteil. Sie hoben den Bescheid mit der Ruhensanordnung auf. Es gebe keine Rechtsgrundlage für die Anordnung des Ruhens. (Die gleiche Begründung, nämlich das Fehlen einer Rechtsgrundlage, gilt dann auch für den Fall des Widerrufs der Lizenz.)

Obwohl die schriftliche Begründung eigentlich zwei Wochen nach Urteilsverkündung hätte vorliegen müssen, wurde diese erst am 06.02.2007 per Fax an die Beteiligten übermittelt: VerwG München Urteil vom 28.09.2006 M 24K 06.2603 (siehe Urteilstext auf www.aopa.de) Die Begründung ergibt sich insbesondere ab den Seiten 11 Mitte ff..

Es gebe keine Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung zur Antragstellung (S. 13). Die Antragstellung ist keine Mitwirkungspflicht. Bei unterlassener oder verweigerter Antragstellung gebe es somit auch keine Rechtsgrundlage für die Ruhensanordnung (oder den Widerruf).

Nur bei Vorliegen einer konkreten Gefahr dürfe nach § 3 LuftSiG eine Tätigkeit zur Gefahrenabwehr (hier der Lizenzwiderruf oder die Ruhensanordnung) eingeleitet werden. Im Falle einer Weigerung eines Privatpiloten, gegen den keine konkreten Verdachtsmomente vorliegen, einen Antrag auf ZÜP zu stellen, ist eine derartige konkrete Gefahr nicht zu erkennen (S. 13).

Da keine Verpflichtung zur Antragstellung besteht, „ist es nicht gerechtfertigt, alleine aus der unterlassenen Antragstellung Zweifel hinsichtlich der luftrechtlichen Zuverlässigkeit oder Unzuverlässigkeit herleiten zu wollen". „Die Antragsverweigerung rechtfertigt nicht den Schluss, der Luftfahrer werde seine Erlaubnis und sein Luftfahrzeug als Werkzeug für Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs .... einsetzen." (S. 14).

Es darf auch nicht der Schluss gezogen werden, bei Weigerung der Antragstellung habe der Pilot etwas zu verbergen. Hieraus dürfen keine Zweifel an der Zuverlässigkeit begründet werden. „Diese seien nur dann denkbar, wenn sonstige Anhaltspunkte hinzukommen, die Zweifel an der luftrechtlichen Zuverlässigkeit zu begründen." „ Die fehlende Vornahme einer Mitwirkungshandlung (eigentlich hätte es heißen müssen: die „fehlende Antragstellung"), zu der keine Verpflichtung besteht, ist also nicht geeignet, Zweifel an der Zuverlässigkeit zu rechtfertigen. (S. 14). Jede Sanktion der Antragsverweigerung habe zu unterbleiben, da dieser Fall (für Luftfahrer) nicht geregelt ist (S. 15).

Der Bescheid wurde demnach in vollem Umfang aufgehoben. Die Berufung wurde ausdrücklich zugelassen.

■ *Sibylle Glässing - Deiss*
Vizepräsidentin AOPA-Germany
Rechtsanwältin

Anzeigen

www.allgaeuflug.de

- Wettbewerb der Fliegergruppe Leutkirch am 5. Mai 2007
- Festveranstaltung
- Große Verlosung für alle Teilnehmer
- Geführter Alpenflug am 4. Mai 2007

Auch in Zukunft keine Streckengebühren für Flugzeuge unter 2 Tonnen

Bereits im IAOPA-E-Newsletter des Monats Mai 2006 hatten wir berichtet, dass auch in Zukunft Flugzeuge mit einem MTOW unter 2 Tonnen generell von Streckengebührungen befreit sind. Dieser Entschluss wurde von der Europäischen Kommission vor allem dank der engagierten Lobbyarbeit der IAOPA getroffen. Dies ist ein großer Erfolg für die Allgemeine Luftfahrt, der hart umkämpft war. Wie viele andere Erfolge bedeutet er, dass keine Änderungen an bestehenden Verfahren vorgenommen werden. So realisieren Piloten der AL und Mitglieder der AOPA leider nur selten, wie viel Zeit und Anstrengung investiert wurde.

Am 6. Dezember 2006 wurde die Entscheidung der Europäischen Kommission zur Befreiung von Streckengebühren in der EU-Verordnung 1794/2006 Artikel 9 gesetzlich verankert. Darin werden u. a. folgende Flüge generell von Streckengebühren befreit:

- Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als zwei Tonnen
- gemischte VFR/IFR-Flüge in Gebührenzonen, in denen sie ausschließlich als VFR-Flug durchgeführt werden und in denen für VFR-Flüge keine Gebühren erhoben werden.

Darüber hinaus können EU-Mitgliedsstaaten VFR-Flüge über 2 Tonnen und Übungsflüge zum Erwerb einer Pilotenlizenz bzw. einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung von den Gebühren freistellen, wenn dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist.

Schon weit mehr als 20.000 Unterschriften für den Erhalt von Berlin-Tempelhof

Nach nur zwei Monaten wurde am 28.01.2007 mit 20.000 gültigen Unterschriften die Voraussetzung für die Einleitung eines Volksbegehrens zum Erhalt des Flughafens Tempelhof erreicht. Ursprünglich sieht das Gesetz einen Zeitraum von ganzen 6 Monaten vor!

Dies ist ein großer Erfolg für die ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof und alle Befürworter des Flughafens. „Damit haben wir nicht gerechnet. Das Ergebnis zeigt, wie hoch motiviert die Berlinerinnen und Berliner teilnehmen. Wenn der Senat seine Fehlentscheidung zu Tempelhof nicht korrigiert, wird er an der Wahlurne des Volksentscheids dazu gezwungen werden“, so Wolfgang Przewieslik, Leiter des Auszählungsteams.

Um möglichst vielen Berliner Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, mit ihrer Unterschrift die Beantragung des Volksbegehrens zu unterstützen, wird die Unterschriftensammlung innerhalb des gesetzlichen Zeitrahmens fortgesetzt.

Die Unterschriftsbögen können weiterhin im Internet unter www.icat.de zum Selbst-Ausdrucken abgerufen und an das ICAT-Postfach 30 22 37, 10753 Berlin geschickt werden.

ICAT

AOPA-Flyout vom 24. - 27.05.2007 nach Polen

Im letzen Jahr hat es nicht geklappt, ein Papst-Besuch mit großflächigen Sperrgebieten hat uns zum Ausweichen nach Norwegen gezwungen. Auch diesmal mussten wir bangen: Eine NATO-Übung im Nord-Osten Deutschlands und an der polnischen Ostseeküste wird an unserem Anreisetag am 24. Mai von den Militärs allerdings nicht mehr zum angespannten Üben, sondern nur noch zum lockeren Nachhausefliegen in den Pfingsturlaub genutzt.

Damit steht unserem Fly-Out nichts mehr im Wege. Es geht am 24. Mai nach Danzig, zum Internationalen Flughafen „Lech Walesa" (EPGD), von Schönhagen etwa sind das ca. 230 NM Flugstrecke. Dort freut man sich noch über Flugzeuge der AL, das Verkehrsaufkommen der Linienflieger ist noch gering, speziell zwischen 14 und 18 Uhr. Avgas und Zollabfertigung gibt es selbstverständlich auch. Der Präsident der AOPA-Polen, Blazej Krupa, hat uns bei der Planung von Anfang an unterstützt und wertvolle Kontakte hergestellt, uns auch einen Hotel-Tip gegeben, das wie er findet schönste polnische Hotel an der Ostseeküste: Vom Flughafen werden wir in unsere Unterkunft während des gesamten Fly-Outs shutteln, das Grand Hotel Sopot, das der Sofitel-Kette angehört. Direkt am Ostseestrand gelegen und als Casino erbaut, bietet es einen wunderschönen Spa-Bereich, geschmackvoll eingerichtete Zimmer im Art-Deco-Stil und ein sehr gutes Restaurant. Und wer in die reizvolle Danziger Innenstadt möchte, die im Stil der Backsteingotik der alten Hansestädte erbaut ist, der hat es auch nicht weit, nur etwa 10 km. Das Doppelzimmer incl. Frühstück, Spa-Benutzung und kostenlosem Internetzugang kostet 163,- EUR pro Nacht, das Einzelzimmer 145,- EUR.

Von Danzig aus wollen wir das Land erkunden. Blazej Krupa hat uns als Ausflugsziele Torun (EPTO) an der Weichsel genannt, die Geburtsstadt von Nikolaus Kopernikus und UNESCO Weltkulturerbe, etwa 80 NM südlich von Danzig gelegen, und die malerische Masurische Seenplatte mit dem Flugplatz Dajtki (EPOD), ebenfalls etwa 80 NM im Osten. Am Pfingstwochenende planen unsere Freunde von der AOPA-Polen ebenfalls ein Treffen, zum gemeinsamen Grillen sind wir alle herzlich eingeladen. Sollte das Wetter schlecht werden? Nun, das Land ist recht flach, das Wetter müsste schon sehr schlecht werden, dass wir wirklich nicht mehr fliegen können. Aber für diesen Fall sind Sie und Ihre Mitflieger im Spa-Bereich des Sofitels auch gut aufgehoben, und ein Strandspaziergang in der Regenjacke mit einem Abstecher zur längsten Pier Europas mit knapp 500m Länge hat ja auch seinen Reiz. Zurückfliegen wollen wir am Sonntag den 27. Mai, mit dem Montag als Reservetag im Falle schlechten Wetters.

Haben Sie Interesse? Dann warten Sie nicht lange mit Ihrer Anmeldung, denn erfahrungsgemäß ist unser Fly-Out in wenigen Tagen ausgebucht. Bitte haben Sie auch Verständnis dafür, dass wir wie bereits in den Vorjahren die Anzahl der teilnehmenden Flugzeuge aus organisatorischen Gründen wieder auf 25 begrenzen werden.

Wir bieten an:

- Ein Trip Kit mit VFR-Strecken und -Anflugkarten von Jeppesen
- Zimmer-Reservierung (Hotel ist direkt vom Teilnehmer zu bezahlen)
- Gemeinsame morgendliche Briefings
- Unterstützung bei Fragen und Problemen, erfahrene Fluglehrer sind mit dabei
- Koordination unseres Erscheinens an den Flugplätzen
- Jede Menge gute Laune und Kontakte zu netten Fliegerkollegen

Was wir nicht bieten können:

- Piloten die Verantwortung für die sichere Durchführung ihres Fluges abzunehmen
- Schönwettergarantie

Was Sie mitbringen sollten:

- Gutes Flugfunk-Englisch
- Erfahrung im Anfliegen eines internationalen Flughafens
- Spaß am Fliegen, am Zusammensein mit anderen Piloten
- Etwas Geduld, wenn vielleicht mal etwas ein paar Minuten länger dauern sollte, als wir alle uns das wünschen

Die Höhe der Teilnahmepauschale steht noch nicht endgültig fest, wir warten u.a. noch auf Angebote für den Bus-Transfer. Sie wird aber unterhalb von 200,- EUR liegen.

Anmeldeschluß ist der 24.04.2007. Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 16.

Rückblick: 9. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 05. - 07. Oktober 2006

Bisher waren die AOPA-Trainingscamps in Stendal von Petrus begünstigt, diesmal verlief die Zugstraße der Zyklonen direkt über unser Übungsgebiet. Starke Winde von 20 und mehr Knoten (an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste sogar bis 50 Knoten) sorgten für eingeschränkte Flugbedingungen. Wir können das Wetter nicht ändern und müssen uns mit dem abfinden, was Petrus uns anbietet.

So wurde am ersten Flugtag, dem 5. Oktober 2006, nach dem Briefing von unserem Camp Wetterfrosch Johannes Dahmlos erst einmal die Chance genutzt, Platzrunden zu fliegen und Seitenwindstarts und Seitenwindlandungen zu üben. Ein guter Einstieg für ein Trainingscamp. Bedingt durch das schon beschriebene Wetter entwickelte sich ein Halbtagsflugbetrieb mit der Möglichkeit mittags noch einmal zu prüfen, ob das Wetter neue Perspektiven und Ziele ermöglichte.

Nun erst einmal zu den Teilnehmern des Camps. Nach spärlichem Verlauf des Anmeldeverfahrens, ein Woche vor Campmeldeschluss erst 6 Anmeldungen, kam beim Veranstalterteam eine leichte Irritation auf! Ein Trainingscamp braucht nicht nur Teilnehmer, auch Fluglehrer sind vonnöten, und auch diese müssen ihre Teilnahme rechtzeitig einplanen. Das übliche Lehrer-Trainee-Verhältnis in Stendal ist 1 zu 2.

Nach kurzer Diskussion, ob das Camp aufgrund der zu geringen Teilnehmerzahl abgesagt werden sollte, wurden die Kommunikationskanäle noch einmal zum Glühen gebracht. Ergebnis: 18 Teilnehmer. Dieses bedeutete: Es fehlen 6 Fluglehrer – und das eine Woche vor dem Camp!

Um Argumenten vorzubeugen, dass Fluglehrer nichts anderes tun als auf einen Anruf zu warten, um in die Luft zu kommen! Unsere Fluglehrer sind handverlesene Spezialisten, sie gehen „anständigen" Berufen nach und verdienen ihr Geld nicht mit der Fliegerei allein.

Darum die Bitte für weitere Campanmeldungen, sich rechtzeitig anzumelden und bitte dann auch alle 3 Tage anwesend zu sein! Es sei denn, das Wetter verhindert den Anflug nach Stendal – **Flight Safety is a neverending Task!**

Genug der Schelte, kommen wir zum Fliegen zurück! Die 18 Trainees sind die bisher größte Gruppe seit Beginn der Stendalcamps im Jahr 2002. Die Teilnehmerzahl nähert sich der durch die Organisationsform vorgegebenen **Maximalzahl von 20 Trainees und 10 Fluglehrern!** Als Fluglehrer waren in Stendal Dirk Brunner, Johannes Dahmlos, Jürgen Dorner-Müller, Rudolf Füssel, Ingolf Panzer, Jochen Pieper, Christian Waschke und Constantin Woelki im Einsatz.

Erstmals war mit der Cirrus SR 20 ein Teilnehmerflugzeug mit Selbstrettungssystem und Glasscockpit (Avidyne Entegra EX 5000) in Stendal.

Diamond Aircraft aus Egelsbach stellte in Stendal mit dem Geschäftsführer Wolfram Klass eine DA-40 TDI mit Garmin 1000 sowohl für Schnupperflüge wie auch für Refresher-Flüge zur Verfügung.

Das Flugprogramm des 9. AOPA-Trainingscamps in Stendal musste aufgrund der Wetterlage sehr individuell gestaltet werden. So blieben die Teams, deren Trainees nur sehr wenig Flugerfahrung aufweisen konnten, erst einmal in Platznähe. Fliegen bei starkem Wind bietet die Gelegenheit, sich den Betriebsgrenzen des Flugzeuges anzunähern und dabei seine eigenen Fähigkeiten realistisch einzuschätzen. Die Kenntnis des eigenen Trainingsstandes ist ein

weiterer wesentlicher Faktor für die Einschätzung der eigenen Grenzen: Wer in Erkenntnis dieser Grenzen „nein“ sagen kann, hat die „erste Stufe der Selbsterkenntnis“ erlangt und demonstriert seine „Proficiency“. Nur stetiges Training und Selbstkritik verbessern die Erfahrung. In unserem AOPA Trainingssyllabus werden diese grundlegenden Fertigkeiten und Fähigkeiten als „Basic-Training“ bezeichnet.

Die erfahreneren Teilnehmer planten unter dem Coaching ihrer Fluglehrer Trainingsflüge, deren Durchführung als machbar eingruppiert werden konnte. Neben Terrestrischer- und Funk-Navigation gibt es die Sparte der Meteorologischen-Navigation, normalerweise mit dem Hintergrund von Jetstreams, Turbulenzen und Gewittern verbunden. Auch in der General Aviation gibt es Erkenntnisse dieser Art: Nicht „der Weg ist das Ziel“, sondern die eigenen Fähigkeiten sind der Vater der Entscheidung: Unser Advanced Training, wie es bei der AOPA genannt wird, vermittelt diese Fähigkeiten verbunden mit dem Leitsatz: „Always stay on the Safe Side of Life (Flight)!“ Diese Trainingsvorhaben führten bis nach Schleswig-Holstein, ins südliche Dänemark (mit dem kostensparenden Vorteil eines erheblich niedrigeren Kraftstoffpreises), nach Brandenburg, Thüringen und Sachsen. Für die IFR-Flieger unter den Trainees waren Parchim, Laage, Leipzig, Erfurt und Dresden willkommene Ziele für das Training aller Formen des Instrumentenanfluges: NDB, ILS und GPS.

Das Trainingscamp erbrachte bedingt durch die Wettersituation eine Gesamtflugzeit aller Fluglehrer von 84 Stunden 23 Minuten und eine Blockzeit von 97 Stunden 53 Minuten mit 202 Starts und Landungen.

Stendal bietet auch die Möglichkeit Nachtflug-Training zu günstigen Konditionen durchzuführen, jederzeit nach vorheriger Absprache oder Anmeldung. Neben des sehr flexibel gestalteten Einsatzes der Flugleiter sind auch noch die Kosten sehr moderat. Sowohl die AOPA mit dem Frühjahrs- und dem Herbstcamp, wie auch viele andere Fluggruppen und Vereine, nutzen diese optimalen Trainingsbedingungen.

■ *Jochen Pieper*
Beirat AOPA-Germany

AOPA-Sea Survival am 02.05.2007 in Nordholz

Die AOPA-Germany vermittelt wieder den bewährten Lehrgang “Überleben auf See”. Dieser wird von den Sea-Survival-Profis vom Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz veranstaltet.

Termin ist Mittwoch, der 02. Mai 2007. Die Anreise erfolgt bereits am Dienstag Abend, man trifft sich traditionell zum gemeinsamen Abendessen am Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN).

Die Übernachtung findet in der Marinefliegerkaserne statt. Der Lehrgang beginnt morgens mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten Piloten drohen, vor allem durch Unterkühlung.

Nach dem Mittagessen steht im gut temperierten Schwimmbecken der praktische Umgang mit den verschiedenen Rettungsmitteln auf dem Programm. Es wird mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten geübt, Höhepunkt des Lehrgangs ist der Ausstieg aus einem Cockpit unter Wasser. Zwei bis drei Stunden im Wasser knapp unter Körpertemperatur hören sich unkompliziert an, fördern aber bereits deutlich den Respekt vor dem kalten Meer.

Die Kosten für diesen Lehrgang betragen EUR 600 pro Teilnehmer (für Nicht-AOPA-Mitglieder EUR 700), Verpflegung und Unterkunft in der spartanisch eingerichteten Kaserne sind in dem Betrag inbegriffen.

Eine Investition, die sich wirklich lohnt. Speziell für diejenigen, die öfter über offenes Wasser fliegen und wissen wollen, was denn zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt.

Das richtige Entfalten und Sichern einer Rettungsinsel ist ohne vorheriges Üben nämlich nicht einfach, das Einsteigen auch nicht, ein Wiederaufrichten nach einer Kenterung erst recht nicht und garantiert nicht, wenn Sie gerade die erste Notwasserung Ihres Lebens absolviert haben, unter Schock stehen und plötzlich in aufgewühlter See in eiskaltem Wasser schwimmen müssen.

Sea-Survival, eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern Ihnen bestimmt auch noch eine Menge Spaß macht. Den Ablaufplan des Lehrgangs fordern Sie bitte über die AOPA-Geschäftsstelle an.

Anmeldeschluß ist der 02.04.2007.
Anmeldeformular auf Seite 16.

29. AOPA-Trainingscamp vom 04. - 11.08.2007 in Eggenfelden

Unser Trainingscamp in Eggenfelden findet in diesem August nun schon zum 29. Mal statt. Die Einwohner von Eggenfelden haben unser Camp längst als positives und traditionelles Ereignis an ihrem Flugplatz akzeptiert. Aber vor allem auch unter Piloten ist das Camp mittlerweile zu einer Institution geworden, an der regelmäßig zwischen 70 und 100 Aktive teilnehmen. Sie können von der Ausbildung und den gesammelten theoretischen und praktischen Erfahrungen immer wieder sehr profitieren und dabei außerdem in Bayern einen harmonischen "Fliegerurlaub" verbringen. Fliegen Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Allgemeine Hinweise - Die Theoriekurse beginnen am Sonntag, den 05. August. Allmorgendlich findet ein Briefing statt, bei dem das Wetter und die Trainingskurse besprochen werden. Außerdem werden die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Die Teilnahme an diesen Briefings ist deshalb für alle Ausbilder und Teilnehmer obligatorisch, sie finden bei jedem Wetter statt.
Wenn Sie Wünsche haben oder mit einem speziellen Ausbilder fliegen wollen, dann können Sie uns dies schon auf der Anmeldung mitteilen.
Änderungen des hier veröffentlichten Programms behalten wir uns vor.

Das Ausbildungsprogramm - Es wäre sicherlich übertrieben zu behaupten, wer noch nicht im Trainingscamp dabei war, der sei auch kein richtiger Flieger. Aber bekanntlich steckt ja in jeder Übertreibung ein Körnchen Wahrheit, so auch in dieser. Denn immer wieder ist diese Trainingsfortbildungs- und Ferienveranstaltung so jung, interessant und lehrreich wie eh und je. Etwa 30 Fluglehrer geben folgende Kurse:

Basic/ Aufbautraining (BAS) - Dieser Kurs wendet sich an:

- Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung
- Piloten, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen
- Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen (selbstverständlich mit der notwendigen Sonder-genehmigung), der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Plätze und vieles mehr.

Advanced/ Fortgeschrittene (ADV) - Hier üben wir das Fliegen ohne Horizont - Referenz "unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA, ILS, NON GYRO auch auf Militärplätzen und Funknavigation z.B. mit dem Erfliegen von Radialen. Bei der Planung des Kursinhalts wird vom Fluglehrer der individuelle Kenntnisstand jedes Piloten berücksichtigt.

Alpeneinweisung (ALP) - Hier zeigen Ihnen erfahrene Piloten nicht nur die Schönheit der Alpenfliegerei, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind hierbei nicht nur obligatorisch, sondern ein Highlight.

Emergency Procedure Training / Notverfahren (EPT) - Hier erfolgt eine Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine. Sie umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil.

IFR Check für 1 und 2-motorige - ist mit einem Sachverständigen möglich.

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

Simulatortraining (SIM) - Es stehen uns Flight Training Devices (FTD) zur Verfügung, um am Boden mit eigens darauf spezialisierten Ausbildern ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Pinch-Hitter (PHC) - Dieser Kurs ist für all die vorgesehen, die noch keinen Flugschein besitzen und mehr über das Fliegen lernen wollen. Ursprünglich wurde er in den USA für mitfliegende

Unterkünfte sind in und um Eggenfelden ausreichend vorhanden, werden jedoch nicht durch die AOPA organisiert. Die Preise wurden uns wie unten stehend genannt, alle Angaben ohne Gewähr. Bitte wenden Sie sich möglichst frühzeitig direkt an die genannten Telefonnummern.

Hotel Bachmeier
Tel.: 08721 9710-0 EZ 50 EUR
Fax: 08721 9710-100 DZ 75 EUR

Gasthof Baumgartner
Tel.: 08721 4011 EZ 32 EUR
Fax: 08721 10391 DZ 54 EUR

Bacchus-Stubn EZ 32 EUR
Tel.: 08721 507472 DZ 54 EUR

Gästehaus Waldhof
Tel.: 08721 2858 EZ 30 EUR
Fax: 08721 5683 DZ 45 EUR

Familie Schmideder
Tel.: 08721 8365 EZ 13 EUR
Fax: 08721 507348 DZ 16 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen Gebühr von EUR 6,00/Tag pro Wohnwagen/Zelt gecampt werden. Duschen sind am Campingplatz vorhanden. Die Gebühr begleichen Sie bitte bei Ankunft bei der Flugleitung im Tower. Dort geben Sie bitte Ihr KFZ-Kennzeichen an und teilen mit, wie lange Sie bleiben.

Ehefrauen entwickelt, um sie im Falle des plötzlichen Ausfalls des Piloten z.B. bei einem Herzinfarkt, auf die Durchführung einer Notlandung vorzubereiten. Der Inhalt umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, das Bedienen der Funkgeräte, Landetechnik, etc.

Blockzeit der Fluglehrer - Eine Blockstunde entspricht 60 Minuten, davon entfallen 45 Minuten auf Flugzeit und 15 Minuten auf Bodenbriefing. Abrechnung der Blockzeit:

Z. B. Kurs ADV = 6 Flugstunden à 25,- ergeben EUR 150,-.

Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Beispielrechnung - Sie kommen allein, sind AOPA-Mitglied und wollen nur den Kurs BAS (vier Stunden) mit Fluglehrer in einer Cessna 172 buchen. Die Cessna hat einen Preis von z.B. EUR 150.00/h nass.

Sie zahlen dann in unserer Musterkalkulation:

Camppauschale (als AOPA-Mitglied)	EUR 230,00
4 Stunden Charter Cessna 172	EUR 600,00
4 Stunden Blockzeit Fluglehrer	EUR 100,00
zzgl. Hotelkosten + Landegebühren	nach Bedarf

Teilnahmebedingungen - Die Teilnahme an der Theorie der von Ihnen angegebenen Kurse ist Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis.

AOPA-Fluglehrer-fortbildung vom 24. - 25.03.2007

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 24. März 2007 um 09:00 Uhr in den Räumen der BFU in Braunschweig mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch Jochen Pieper. Ende soll gegen 19:00 Uhr sein.

Sonntag, den 25. März beginnt die Fortbildung ebenfalls um 09:00 Uhr und endet gegen 17:30 Uhr. Das Programm beinhaltet eine Reihe von sehr interessanten Themen, die von hochkarätigen Referenten vorgetragen werden.

Dieser Fluglehrer-Fortbildungs-lehrgang erfüllt die Voraus-setzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI (A)
  Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A)
  Verlängerung und Erneuerung
  (JAR-FCL 1.355 (a))
- JAR-FCL 2.355 FI (H)
  Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.400 IRI (H)
  Verlängerung und Erneuerung
  (JAR-FCL 2.355 (a))

Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre). Dieses gilt für (FI A/H) (IRI A/H).

Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf Seite 16. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 130,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 180,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 24.02.2007.

10. AOPA-Trainings-camp in Stendal vom 03. - 06.05.2007

■ Für wen?	Privatpiloten vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen
■ Wann?	03. - 06. Mai 2007
■ Ort:	Flugplatz Stendal-Borstel (EDOV)

Programm:
Das Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, dem 05. Oktober um 9:00 Uhr und bietet sowohl theoretische als auch praktische Inhalte. Die Theorie umfaßt Themen wie JAR-FCL, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors, etc. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechnik, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen wie Trudeln auf einer Kunstflugmaschine. Modernes Fluggerät kann gechartert werden, auch die Teilnahme mit dem eigenen Flugzeug ist selbstverständlich möglich.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nord-Osten Deutschlands: Die Ostsee, Rügen, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit zeitlich möglich - bereits am Mittwochabend, dem 2. Mai erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewußt auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf Seite 16. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 100,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 150,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 03.04.2007.

AOPA-Seeflugtraining Neubrandenburg Mai 2006

Deutschland versinkt im Wetterchaos, es ist kalt und unwirklich, Schnee in den Mittelgebirgen, und den Alpen sowieso, und wir haben was vor. Was? Fliegen über die Ostsee nach Dänemark und Schweden. Irgendeiner muss mitspielen. Wer? Petrus natürlich. Den brauchen wir dringend, wenn unser Vorhaben nicht komplett den Wetterunbilden zum Opfer fallen soll. Denn schließlich haben wir volles Programm und Teilnehmer aus ganz Deutschland. Ich habe gerade vier Wochen Südeuropa hinter mir und friere. Muss das sein?

Also nichts wie ran ans virtuelle Telefon und mal ganz kurz ein paar heiße Gespräche geführt. Mit Petrus natürlich. Und der macht uns Hoffnung. Anders als die berühmten und bekannten Wetterfrösche des ZDF. Also kurz den Glauben eingeschaltet und schon wurden Berge versetzt. Beim Anflug mit der dba 737 nach Tegel lag die Untergrenze in Schwaden noch bei ca. 500 ft. Bei Oranienburg war es schon besser und Neubrandenburg hatte CAVOK. Also, es geht doch.

Acht gemeldete Crews und acht Fluglehrer saßen am Nachmittag im eigens für uns eingerichteten Raum im schmucken Flugplatzgebäude in Neubrandenburg Trollenhagen. Denn ein bisschen Theorie muss sein. Mensch, Flugzeug, Ausrüstung und Verhalten. Eigentlich eine ganze Menge und dazu noch die Streckenplanung für den ersten der beiden Trainingstage. Und Fragen. Denn die Teilnehmer waren ganz schön wissbegierig. Und das war gut so, denn so eine Veranstaltung ist keine Vortragsreihe sondern ein intensives Miteinander. Die Teilnehmer so unterschiedlicher Volksgruppen und Mentalitäten haben ausgezeichnet zur Kommunikation beigetragen. Niederbayern, Berliner, NRW´ler, Franken, Schwaben, Friesen und andere Exoten. Einfach Klasse, wie Fliegen verbindet. Volksgruppenübergreifend. Kann man sich eigentlich ein Beispiel daran nehmen.

Nicht nur für mich, als bekennender Fan des „Nahen Ostens“, war das Umfeld in dieser schönen Stadt Mc Pom´s ausgezeichnet. Hotel, Essen, Flughafentransfer und Räumlichkeiten. Alles gepaart mit einem charmanten, weil weiblichen, Empfang, sowie dem angenehmen Service der Flughafen-Bar. Um es vorweg zu nehmen. Es liegen schon wieder Anmeldungen für 2007 vor und ein „Wiederholungstäter“ von 2005 wird wie weitere aus 2006 dann schon wieder dabei sein. Ich freu mich schon jetzt wieder drauf.

Der Flugzeugpark war gut gemixt. Cessna, Tobago, Mooney, Piper, Diamond und eine fast richtige Zweimot. Eine ziemlich neue Seminole, die ich von vielen Stunden Ausbildung sehr gut kenne und als Ausbilder für künftige Airlinerpiloten schätzen gelernt habe.

Auch die Fluglehrertruppe, alles erfahrene „alte“ AOPA Hasen, passte wieder prima zusammen. Und besonders mein spezieller Freund „Err Punkt“. Statt einer klapprigen C150 diesmal Begleiter in einer modernen Mooney. Ein ganz schöner Schritt nach vorn, bei dem ihm sein Ösi ATPL sicher geholfen hat. Ein Schnappschuss zeigt ihn im Cockpit mit geschlossenen Augen und einem griffbereiten Schweißtuch für den Notfall. Aber er hat wirklich was drauf und ist nächstes Jahr wieder dabei. Ich mag ihn. Wie alle anderen auch.

Hans hat in seiner perfekten Art alle notwendigen Unterlagen erstellt. Was natürlich keine Crew davon entbunden hat, sorgfältig ihre Routen zu planen und zu dokumentieren. Somit sind wir sehr gut vorbereitet gestartet. Erst mal nach Maribor in Dänemark. Tanken natürlich, denn der Spritpreis dort ist wesentlich günstiger als bei uns. Dann mehr oder weniger „Island hopping“. Auf Grasplätze wie Aerö oder Samsö, oder sonstige Strips, von denen es in Dänemark eine ganze Menge gibt. Und immer wieder über Wasser. Doch diesmal hatten wir das Gefühl über irgendwelche Seen zu fliegen. Sichten bis zur Unendlichkeit und klare saubere Luft. Nichts von dem Dunst des letzten Jahres. Doch morgen ist ja noch eine gewisse Chance auf „MIST“. Doch um es vorweg zu nehmen. Auch morgen werden wir für unser Training wieder super Wetter haben. Auch gut.

Eine Bereicherung im Team war ein Fluglehrer mit Irak Erfahrung. Sie lesen richtig. Irak. Unser Freund Ingo hat mit viel Geschick eine Cessna 414 aus dem Irak in den friedlichen Oxident geflogen. Nicht nur eine fliegerische, sondern besonders eine persönlich nicht hoch genug einzuschätzende Leistung. Die Frage erübrigt sich fast, wer sich das sonst noch getraut hätte. Aber die Erfahrungen hat er gern und sehr plastisch an uns alle weiter gegeben. Mit seiner unnachahmlichen trockenen Art, gespickt mit sehr viel Hintergrund. Alles unter dem Motto: Humor ist wenn man trotzdem lacht.

Und noch einer taucht auf. Stürzi. Ein Teilnehmer aus dem Jahr 2005. Ein sehr erfahrener Fluglehrer und immer hilfsbereit. Er hatte im Vorjahr den ganzen Transfer der Truppe vom und zum Hotel übernommen. Mit dem Follow-me durch Neubrandenburg. Mal was anderes. Und er kannte super Kneipen, in denen wir sehr gern die raren Abende verbracht haben. Stürzi hat uns auch einen Einblick in das kleine Museum

am Platz gegeben. Einige ausgediente Jets, aber super restauriert. Eine Phantom F4, eine MIG 21 und in einem alten Shelter eine MIG 17. Fast fertig restauriert. Man kann eigentlich gar nicht ermessen, wie viel Arbeit dahinter steckt, so ein Gerät zumindest optisch in altem Glanz erstrahlen zu lassen. Apropos MIG 21. In Kroatien, speziell in Pula, kann man diese Dinosaurier der russischen Fighter Flotte noch in Aktion betrachten. Laut, langsam und mit einer riesen Rauchfahne am Heck. Dafür ist dann auch der ganze Flugplatz für den zivilen Verkehr gesperrt.

Die Dänen haben noch eine ganz neue Liebe entdeckt. Brücken. Neben … und Käse an dritter Stelle der Hitliste. Fast alle größeren und viele kleinere Inseln sind mit und durch modernen Brücken verbunden. Fünen sowieso. Und die sind wirklich schön anzuschauen, die Brücken, und zudem eine Meisterleistung in Design und technischer Innovation. Es ging sogar soweit, dass eine unserer Crews ein richtiges Brückenlexikon zusammengestellt hat. Nachteil der Brücken: der Fährverkehr zwischen den Inseln ist fast zusammen gebrochen und manche Flugplätze werden fast nicht mehr genutzt. Odense zum Beispiel. Auf Fünen. Aber wir waren natürlich dort. Auch auf Bornholm, wie immer, und auf Rügen. Der kleine Flugplatz Güttin mit seinem schmucken Flugplatz Restaurant ist immer eine Reise wert. Da kann man seinen Kaffee mit Kuchen in einer freundlichen Umgebung genießen. Auch in Heringsdorf auf Usedom. Jeder wie er will.

Bei der Rückkehr nach Neubrandenburg haben die meisten Crews davon Gebrauch gemacht, einen „practiced ILS“ zu fliegen. Einer der Vorteile, den uns dieser Flugplatz bietet. Alle unsere Fluglehrer haben die CPL/IFR Lehrberechtigung. Und so war es sinnvoll und von den Teilnehmern gern angenommen, sich die Art und Weise eines professionellen Anfluges mal genauer anzuschauen. Auch im Hinblick auf den Sicherheitsaspekt, den das Wissen bei einem möglichen Schlechtwettereinbruch bietet. Heuer wollen wir uns auch ein bisschen mit GCA Anflügen beschäftigen. Aber auch dafür brauchen wir eine solide Basis in Handling und Wissen, was wir natürlich gern vermitteln.
Einige wenige der freien Stunden haben mehrere Teilnehmer noch mit ein bisschen Theoriestoff verbracht. Mit der Nutzung des Jeppesen Flight-Star Programms. Das Programm ist sehr umfangreich, doch Hans hat sich beim Training auf die wichtigsten Anwendungsbereiche konzentriert. Die Eingabe der Daten des eigenen Flugzeuges und die Planung der gewünschten Route sowie der entsprechenden Dokumentation. Und auf einige signifikante Feinheiten, die ich noch nicht verraten werde. Heute noch nicht. Einfach mal mitmachen.

Viel zu schnell waren die schönen Tage vorbei. Alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen, ja, es war auch ein Madl dabei, sind mit ihren Flugzeugen gut und sicher wieder auf ihren Heimatplätzen gelandet. Und Hans und ich? Fragen sie mich bloß nicht.
Wir haben als süddeutsche Landsleute unsere leichten Probleme mit dem hohen Norden. Fahrtechnisch meine ich. Letztes Jahr sind wir gemeinsam mit dem Auto gefahren. Fast achthundert Kilometer einfach mit nur einem Strafzettel. Nervig und der ganze Tag war weg. Diesmal hatten wir eine andere Idee. Mit der Linie nach Berlin und dann mit dem Mietwagen nach Neubrandenburg. Klingt prima, hat aber auch seine Tücken. Der Hinflug war Klasse. Stand-by Ticket der dba für 43 Euro (gilt für alle Berufspiloten) und einen VW Fox für die letzten gut einhundert Kilometer. Aber zurück! Alle Plätze der dba und anderer Flieger voll, kein Jump-seat frei und ziemlicher Frust bei uns beiden. Den ganzen Tag. Alternative: Die Bahn. Also hurtig, geschwind und wacker zum gerade gestern eröffneten neuen Hauptbahnhof in Berlin. Der war voll von neugierigen

Besuchern, denn irgendwo gab es da was umsonst. Danach sieben Stunden zweiter Klasse Raucher bis Landshut. Nur gut, dass ich trotz dreifachem Umsteigen ein bisschen schlafen konnte. Jetzt war mehr als der ganze Tag weg. Also auch nicht das Wahre.

Eventuell hat einer eine noch bessere Idee für uns. Vielleicht in einem schnellen Auto bei Nacht und Nebel. Bitte nicht. Bloß nicht. Apropos Auto. Hat doch jemand einen unserer sich redlich ernährenden Teilnehmer mit einer spontanen Aussage überrascht: „Du musst ein armer Mensch sein. Dein Auto hat nur zwei Türen und ein Stoffdach“.

Na ja. Was hat denn da unser Freund Ferdinand P. aus S-Z wieder gebaut?

Wann geht es weiter? Am 1. und 2. Juni 2007. Anreise am 31. Mai bis Mittag, Abreise am 3. Juni. Ich freu mich wieder auf die schönen Tage mit Ihnen im hohen Norden Deutschlands und über See.

Anmeldeschluß ist der 01.05.2007.

Anmeldeformular auf Seite 16.

Halten wir uns doch an die alte Fliegerweisheit:

„Lass dich von nichts und niemandem zum Absturz bringen“.

■ *Ingolf Panzer*

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-SeaSurvival in Nordholz
Datum: 02.05.2007
Kosten: 600 € für AOPA-Mitglieder, 700 € für Nichtmitglieder
Teilnehmer: Min. 8 / Max. 12

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig
Datum: 24. - 25.03.2007
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder
Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Fly-Out 2007 nach Polen
Datum: 24. - 27.05.2007
Kosten: 200 € maximal für Mitglieder
Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden
Datum: 04. - 11.08.2007
Kosten: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder
Teilnehmer: Min. 20 / Max. 100

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal
Datum: 03. - 06.05.2007
Kosten: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder
Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

☐ AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg
Datum: 01. - 02. Juni 2007
Kosten: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder
Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

Eggenfelden

Angaben für Teilnehmer am AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden - Bitte ankreuzen und Prioritäten setzen! Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte, da wir nur eine bestimmte Teilnehmerzahl pro Kurs haben.

1 2 3 4 5 6 7 8	BAS	Basic / Aufbautraining	ca. 4 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ADV	Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ALP	Alpeneinweisung	ca. 5 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	IFR	IFR-Check	Mit Sachverständigem
1 2 3 4 5 6 7 8	EPT	Einweisung in Notverfahren	ca. 1 Flugstunde
1 2 3 4 5 6 7 8	NGT	Nachtflug (wenn möglich)	ca. 1-3 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	SIM	Simulator (25 €/h)	min. 2 Stunden
1 2 3 4 5 6 7 8	PHC	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:
☐ Montag ☐ Dienstag ☐ Mittwoch
☐ Donnerstag ☐ Freitag ☐ Samstag

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):
☐ 04.08.2007 ☐ 05.08.2007

Wichtig wegen der Registrierung!

Fluglehrerstunde: 25,00 EUR
Flugzeugcharterkosten laut aktueller Preisliste vor Ort.

Stendal

Angaben für Teilnehmer am AOPA-Trainingscamp in Stendal - Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

☐	BAS	Basic / Aufbautraining	ca. 4 Flugstunden
☐	ADV	Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
☐	NGT	Nachtflug	ca. 2 Flugstunden
☐	EPT	Einweisung in Notverfahren	Sofern keine Berechtigung vorhanden über Flugschule

Theoriestunden - Allgemeiner Theorieunterricht ist in der Camppauschale enthalten, voraussichtliche Themen sind JAR-FCL, GPS-Nutzung, Flugplanung, Aerodynamik, Human Factors und Verhalten in besonderen Fällen. Für die gewünschten Kurse können weitere Theoriestunden notwendig werden.

Fly-Out

Angaben für Teilnehmer am AOPA-Fly-Out nach Polen

Ich möchte folgende Unterkünfte: Einzelzimmer | Doppelzimmer

Angaben zum LFZ: Flugzeug | Kennung

Noch Plätze frei: Freie Plätze

Ich fliege: ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Teilnehmer

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

Camps

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter - Nur Eggenfelden und Stendal!

Bitte Typ eintragen | Kennung
☐ VFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ IFR ☐ Ich will ein Flugzeug über die AOPA chartern

☐ Mein Flugzeug soll noch mit weiteren Personen benutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).

Name | AOPA-ID | Name | AOPA-ID

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. 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.

Bestätigung und Anmeldung - Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort und Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung - Mit dieser Einzugsermächtigung ist die AOPA-Germany berechtigt, die Veranstaltungspauschale und evt.Charterkosten von untenstehendem Konto per Lastschrift einzuziehen.

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

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 schicken.
Bitte legen Sie bei der Anmeldung zu fliegerischen Veranstaltungen eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Vielen Dank!

US-Pilotenlizenzen aus Papier werden ungültig

Die FAA hat bekannt gegeben, dass eine neue Richtlinie in Vorbereitung ist, nach der die alten Papierlizenzen in zwei Jahren ungültig werden. Dies sind also alle vor 2003 ausgestellten Berechtigungen. Mittlerweile besitzen laut FAA bereits 55 % der Piloten die neuen, schwerer zu fälschenden Plastikkarten, der Rest soll nun zum Umtausch gezwungen werden.

Für Inhaber einer Validation

Die folgenden Hinweise gelten nur für Inhaber einer vollwertigen US- Lizenz. Alte, im Papierformat ausgestellte Anerkennungen (Validation) nach Part 61.75 verlieren nach Ablauf der Zweijahresfrist, also voraussichtlich Ende 2008) ihre Gültigkeit und müssen neu beantragt werden. Dies geht nicht - wie bei den vollwertigen Lizenzen - online sondern nur mit Beantragung einesneuen„LettersofAuthentification" und persönlichem Erscheinen beim FSDO oder einem entsprechend autorisiertem FAA- Examiner. (hierfür gelten die allgemeinen Hinweise unter http://www.fliegen-usa.de/validation_news.htm).

Für Inhaber einer vollwertigen US- Lizenz läuft der Verwaltungsakt - US-typisch - denkbar einfach.

So bekommen Sie eine neue Lizenz

Klicken Sie auf den Link **http://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/airmen_services/**

Dort klicken Sie zunächst auf **„create an account".** Nach Eingabe Ihrer persönlichen Daten, Lizenznummer, Pass- oder Personalausweisnummer sendet Ihnen die FAA innerhalb weniger Sekunden per E-Mail ein Passwort.

Nun gehen Sie auf der o. g. Seite auf **„Log In".**

Auf der nun erscheinenden Seite klicken Sie unter Certificates auf **„Order Replacement Certificates".**

Auf der folgenden Seite erscheinen dann die Lizenzen, die in Ihrem Besitz sind (bei den meisten wird nur eine erscheinen). Sie kreuzen nun die entsprechende Lizenz an. (Hinter dem Kästchen steht 2 USD. Das ist die Gebühr für den Austausch, die später per Kreditkarte bezahlt wird).

Als Grund („reason") für den Austausch geben Sie nun „upgrade to new format" an, geben Ihre Pass- oder Ausweisnummer ein und klicken auf „Submit". Auf der nächsten Seite können Sie dann per Kreditkarte die 2 USD bezahlen.

Nach dem Bezahlen erscheint eine Bestätigung in der vermerkt ist, wie lange das Übersenden der neuen Lizenz dauert. Zurzeit sind es ca. 14 Tage.

Sie sollten nicht bis zum letzten Tag warten, denn je nach Bearbeitungsstau kann die Übersendung auch mal 3 Monate dauern.

Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn
Vizepräsident AOPA-Germany

Änderung der deutschen VFR-Transpondercodes zum 15.03.2007

Die Deutsche Flugsicherung führt zum 15.3.2007 den Transpondercode A/C 7000 für den Sichtflugverkehr ein. Die bisher geltenden Codes A/C 0021 und A/C 0022 werden ungültig. Die DFS möchte mit diesem Schritt die in Deutschland gültige Regelung den europäischen Standards angleichen.

Der neue VFR-Transpondercode gilt gemäß den bestehenden Regelungen zur Transponderpflicht. Er ist also ab einer Höhe von 5.000 ft MSL bzw. 3.500 ft GND (maßgebend ist der höhere Wert) verpflichtend zu rasten, in niedrigeren Höhen gilt weiterhin die Empfehlung zur Transponderschaltung.

Die AOPA-Germany unterstützt die VFR-Transponderumstellung auf A/C 7000. Da dieser Code in nahezu allen europäischen Ländern gilt, werden durch die Änderung grenzüberschreitende Flüge nach Sichtflugregeln erleichtert und die Verfahren im europäischen Luftverkehr vereinheitlicht.

Der neue VFR-Transpondercode wird in der neuen ICAO-Karte sowie der ICAO-Segelfugkarte, die zum 15.03.2007 erscheinen, publiziert.

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf:
+49 6331 721501

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

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

phone +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Ein paar Randbemerkungen und Wissenswertes über Dänemark, das Ziel vieler unserer Flüge über der Ostsee

Jeder, der dieses Land kennt, liebt es, und jeder der es nicht kennt, lernt es lieben. Denn da gibt es nicht nur Käse und Porno. Mitnichten. Sondern eine Menge Landschaft, Geschichte, Kultur und unglaublich viele nette und hilfsbereite Menschen. Und Piloten sind noch eine anerkannte und geachtete Spezie Mensch. Das reinste Gegenteil zu ihrem kümmerlichen Dasein im doch so innovativen südlichen Nachbarland. Doch das ist eine andere Geschichte.

Dänemark ist das nördlichste Land Mitteleuropas und das südlichste Skandinaviens. Dänemark ganzjährig – das ist kein unverbindlicher Werbespruch, sondern eine Tatsache.
Die Dänen verweisen mit dem ihnen eigenen Stolz darauf, den manche, auch und gerade die Deutschen als direkte Nachbarn im Süden, als Arroganz ansehen. Von den Deutschen stammt denn auch der unverhohlen spöttische, inzwischen schon leicht abgeleierte Satz: Dänen meinen´s gut mit Dänen und mit denen, denen Dänen nahe stehen.
Ein Badestrand gehört in der dänischen Landschaft fast überall dazu. Kein Ort des ganzen Landes ist weiter als knappe 50 Kilometer vom Meer entfernt. Im Westen begrenzt die Nordsee Dänemark, im Osten die Ostsee oder, wie es historisch und international heißt: das Baltische Meer. Ost- und Nordsee schwappen an der nördlichen Spitze Dänemarks zusammen. Dem Skagerrak.
Das einzige Stück Festland ist Jütland, das gerade mal auf einer Länge von 67 Kilometern mit Schleswig-Holstein verbunden ist. Neben Jütland, in dem es sehr reizvolle Heide- und Fjordlandschaften gibt, besteht Dänemark aus gut 400 Inseln, von denen 90 bewohnt sind und zu denen auch das ferne Grönland und die Färoer-Inseln gehören. Hauptinseln sind unter touristischen Aspekten das viel besuchte Bornholm, Fünen, die Insel des Märchendichters Hans Christian Andersen, und Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen.

Eine feste Verbindung und ein ehrgeiziges, jetzt realisiertes Projekt, stellt die Brücke zwischen Fünen und Seeland über den großen Belt dar. Von Korsör nach Nyborg. Gesamtlänge beider Brücken 15,4 km, die Ostbrücke ist mit 6,8 km die längste Hängebrücke der Welt. Ihre Spannweite zwischen den Pylonen beträgt 1624 m die Höhe der Pylonen sind 260 m, sechs mal so hoch wie die Freiheitsstatue in New York.
Dänemark ist 43094 Quadratkilometer groß. Dazu kommen 1399 km^2 der Färoer-Inseln und mit knapp 2.2 Mio km^2 Grönland als größte Insel der Erde. In Dänemark, einer parlamentarischen Monarchie mit Königin Margrethe II. als Staatsoberhaupt, leben 5.2 Mio Menschen. Die vorbildliche soziale Absicherung der Dänen wird finanziert durch eine hohe MWSt. sowie einer Luxussteuer und gesalzene Abgaben auf Alkohol und Tabak.

Von Hans Christian Andersen stammt der schöne Satz: Zwischen der Ostsee und der Nordsee liegt ein altes Schwanennest, und das wird Dänemark genannt.
Von Kopenhagen ist es nicht weit nach Helsingör, wo nach dem Willen des englischen Dichters William Shakespeare der selbstquälerische Dänenprinz Hamlet den Meuchelmord an seinem Vater, dem Dänenkönig, rächen will und Hamlets Freund Marcellus am Ende des vierten Bildes im 1. Akt das geflügelte Wort ausruft: Etwas ist faul im Staate Dänemark.
Die Kriminalität ist in Dänemark weit geringer als in anderen Ländern. Das Vertrauen ineinander und in den Rechtsstaat zeigt sich in vielen kleinen Dingen. So findet ein Reisender nicht selten den Schlüssel für sein Ferienhaus in einem Kuvert, das sichtbar neben der Tür hängt. Niemand käme auf die Idee, dass jemand anderes als der Mieter aufschließen könnte. Nicht einmal mit Fahrraddiebstählen rechnet man in Dänemark. Im Land der Radfahrer käme es einer persönlichen Beleidigung gleich, würde man den Drahtesel auch nur deshalb ausborgen, um schneller von A nach B zu kommen.
Ordnung muss sein! Das haben die Dänen und Deutsche gemein. Aber genau dieses hören beide nicht gern. Den Dänen steckt immer noch die deutsche Besatzung während des Zweiten Weltkrieges in den Knochen. Außerdem fürchten sie sich vor der wirtschaftlichen Macht des Nachbarlandes. Und schließlich halten sie die Deutschen für ein wenig überheblich.

Dafür gibt es einen kleinen Witz:
Ein deutscher Tourist fragt in einem dänischen Restaurant nach der Toilette. Der Kellner antwortet: Geradeaus und dann die zweite Tür links. Auf dem Schild steht Gentlemen, aber lassen sie sich dadurch nicht stören, sie dürfen auch hineingehen.

Zwei berühmte Dänen, die wir fast alle kennen, aus dem Märchenbuch und aus einem berühmten Film mit Robert Redford.

Hans Christian Andersen: Autobiograph, Dramatiker, Librettist, Lyriker, Romancier, Reiseschriftsteller und „Märchen“ (Die Prinzessin auf der Erbse. Des Kaisers neue Kleider, Das hässliche junge Entlein, Die kleine Meerjungfrau). Flugbücher gehören noch nicht dazu.

Karen Blixen: bekannteste und erfolgreichste dänische Schriftstellerin. Schrieb unter dem Pseudonyme Tania Blixen, Isak Dinesen und Pierre Andrézel. Viele Reisen. Sie bewirtschaftete in Kenia mit ihrem Mann eine Kaffeefarm. Ihre Eindrücke erschienen 1937 als Impressionen: „Afrika, dunkel lockende Welt“. Der Stoff wurde 50 Jahre später verfilmt. „Jenseits von Afrika“ mit Meryl Streep und Robert Redford (schöne Flugaufnahmen). Weitere Werke waren „Die Sintflut von Norderney“, „Schatten wandern übers Gras“ und „Gespensterpferde“. Sie starb 1962.

Was man in Dänemark nicht tun sollte, also auch wir nicht tun:

- Nur deutsch sprechen
- Dosenfisch essen
- Eile zeigen
- Entfernungen unterschätzen
- Europa huldigen
- Flaggen hissen (nur der Danneborg und die EU Flagge sind erlaubt)
- Geschwindigkeiten übertreten
- Kinder beschimpfen
- Schätze heben
- Trinkgeld geben

Jetzt wissen wir eine ganze Menge über dieses schöne und freundliche Land. Und nun nichts wie hin, in dieses Fliegerparadies.

■ *Ingolf Panzer*

Rückgang der Luftraumverstöße im Luftraum C Frankfurt

Der Arbeitskreis Luftraum Frankfurt (ALF) informiert

Im vergangenen Jahr haben wir – alarmiert von der Deutschen Flugsicherung DFS – an alle Piloten im Umkreis von Frankfurt appelliert, die komplexe Luftraumstruktur in diesem Gebiet besonders sorgfältig zu beachten und unbeabsichtigte bzw. unerlaubte Einflüge in den Luftraum C Frankfurt zu vermeiden. Dieser Luftraum-appell wurde von den Redaktionen aller wichtigen Luftsportmagazine übernommen und veröffentlicht sowie über die Websites der umliegenden Luftsportverbände verbreitet.

Zum Jahresende wurde von der DFS Bilanz gezogen und das Ergebnis der Bemühungen positiv bewertet: Die Zahl der unerlaubten Einflüge in den Luftraum C Frankfurt ist von 82 Vorfällen im Jahr 2005 auf 42 im Jahr 2006 zurückgegangen.

Allen Piloten, die an diesem Ergebnis teilhaben, gilt unsere Anerkennung und unser Dank !!

Jeder vermiedene Luftraumverstoß ist ein Fortschritt, der uns allen hilft, als gleichwertige Partner im Luftverkehr akzeptiert zu werden, und es der DFS ermöglicht, den umliegenden, vom kommerziellen Luftverkehr nicht beflogenen Luftraum für uns zugänglich zu erhalten. Aber: jede Luftraumverletzung dieser Art ist eine zuviel !!

Daher wiederholen wir hier erneut unseren Appell und fordern alle Piloten eindringlich auf:

- Beachtet die komplexe Luftraumstruktur im Umfeld der stark beflogenen Flughäfen und vermeidet unbeabsichtigte Einflüge.
- Fliegt nur mit sorgfältiger Flugvorbereitung und mit den neusten Luftfahrtkarten / GPS-Updates und achtet auf die korrekte Höhenmessereinstellung (QNH bzw. 1013 hPa) !
- Lasst Euch ggf. von Euren Fluglehrern oder erfahrenen Kameraden beraten. Fragen kostet nichts, Luftraumverletzungen dagegen kosten hohe Bußgelder, möglicherweise sogar die Lizenz !!
- Meldet Euch bei FIS, wenn Ihr in der Nähe stark frequentierter Lufträume fliegt, möglichst schon vor Erreichen der kritischen Luftraumgrenzen.
- Sprecht auch mit Euren Fliegerkameraden darüber und macht sie auf diese Probleme aufmerksam. Auch als Fluglehrer und als Multiplikatoren könnt Ihr zur Flugsicherheit beitragen.

■ *Reiner Schröer*
Arbeitskreis Luftraum Frankfurt ALF

Anzeige

Von Eigentümer = Pilot zu verkaufen:
Mitsubishi MU2 – P-model (1978).
N registriert (USA), unfallfrei, TT4838, seit 1988 in einer Hand, sorgfältig gewartet, innen blau Leder; Instrumentierung gemäss aktuellen Erfordernissen. Verkaufpreis EUR 269.000.-.
Tel.:+4191 970 1070, 10k@gmx.net.

Überleben nach einer Notwasserung (Sea Survival)

Hubschrauberbesatzungen an unseren Küsten, gleich ob sie Versorgungsflüge zu den Bohrinseln durchführen oder bei der Bundesmarine im Noteinsatz (SAR) stehen, sind mit den Gefahren einer Notwasserung vertraut. Sie sind sowohl fliegerisch als auch mental auf eine solche Situation vorbereitet worden. Ihre Flugzeuge führen alle nur erdenklichen Ausrüstungsgegenstände mit, die ein Überleben nach einer Notwasserung sicherstellen.

Wer jedoch als Pilot der Allgemeinen Luftfahrt (AL) erstmals einen längeren Flug über Wasser plant und über keine oder nur unvollkommene Kenntnisse verfügt, steht einem solchen Ereignis, wenn es denn eintreten sollte, oft ziemlich hilflos gegenüber. Es beginnt oft bereits beim Zusammenstellen eines „Sea Survival Kits" und findet seine Fortsetzung in der Umsetzung geeigneter Notwasserungs-Techniken, bis hin zu den danach erforderlichen Evakuierungs- Maßnahmen.

Die AOPA- Germany hat sich dieses Themas schon vor Jahren angenommen und hält zusammen mit dem Marinefliegergeschwader in Nordholz jährlich ein sogenanntes „Sea Survival Seminar" unter der Überschrift „Überleben auf See" ab. Das geht bis hin zu einem realistischen Unterwasserausstieg aus einer Flugzeugatrappe und beinhaltet darüber hinaus auch eine gründliche Einweisung in den Gebrauch von Seenot - Rettungsmitteln. In einer solchen Grundausstattung sollten selbst bei nur kurzfristigen Flügen über Wasser, folgende Gegenstände enthalten sein:

- Eine Schwimmweste für jede mitfliegende Person (Feststoff oder aufblasbar)
- Ein mobiles Handfunkgerät für den Flugfunk, alternativ kann es auch ein mobiler „Emergency Locator Transmitter" (ELT) sein
- Ein normales Handy, Alle diese Geräte sollten sich seewasserfest verpackt in Reichweite des Piloten befinden
- Ein sogenannter Signalspiegel nebst einer Trillerpfeife
- Ein Klappmesser
- Ein Handkompaß
- Ein seewasserfester Verbandkasten
- Eine reißfeste Nylonschnur

Muß jedoch davon ausgegangen werden, daß eine längere Flugstrecke über Wasser absolviert werden muß, so sollten zusätzlich vorhanden sein:

- eine sich selbständig aufblasende Rettungsinsel oder Dingi
- eine Leuchtpistole mit ausreichend Munition, ersatzweise mehrere Magnesiumfackeln mit Rauchpatronen-satz
- eine Angelausrüstung
- eine Notration Verpflegung sowie ausreichend Trinkwasser
- Thermoanzüge während der kalten Jahreszeit (Wassertemperatur + 10 Grad Celsius oder weniger)

Bis auf die Seenot- Grundausstattung können die etwas kostspieligeren Ausrüstungsgegenstände im Flugzeug - Zubehörhandel oder auch bei Seenot -Ausrüstern an der Küste ausgeliehen werden. Unerläßlich ist eine Einweisung in die Bedienung, mindestens jedoch ein sehr intensives sich vertraut machen an Hand der Gebrauchsanweisungen. Sollte ein Notfall tatsächlich einmal eintreten, bleibt sicherlich keine Zeit mehr Versäumtes nachzuholen. Zu beachten sind selbstverständlich auch die Gewährleistungs-, Service- und Verfallsdaten aller zum Einsatz kommenden Rettungsmittel.

Da unsere Flugzeuge in der AL oft sehr unterschiedliche Konstruktionsmerkmale bezüglich der Tragflächenanordnung, Zelle und Kabine aufweisen, müssen je nach Flugzeugtyp, die zur Anwendung kommenden Evakuierungsmaßnahmen durchgesprochen werden, will man später bei einem akuten Notfall kein unkoordiniertes Durcheinander oder vielleicht sogar panikartige Angstreaktionen riskieren, die dann zu einer möglichen tödlichen Falle werden können. Es hat also überhaupt nichts mit einem überzogenen Sicherheitsdenken zu

tun, wenn man vor Antritt eines solchen Fluges mit einer Stoppuhr in der Hand das gesamte Evakuierungsprogramm mehrmals real durchspielt. Bei einem viersitzigen Flugzeug sollte dabei eine Minute keinesfalls überschritten werden. Um bei einer eingetretenen Notsituation schnell und effektiv helfen zu können, rät die SAR-Bereichsstelle Glücksburg, zuständig für den Nord- und Ostseeraum allen Piloten

- Keinesfalls von der im Flugplan angegebenen Streckenführung abzuweichen, ohne die entsprechende Flugsicherungs-stelle darüber zu informieren
- Unbedingt den Transponder während des gesamten Fluges aktivgeschaltet lassen, (Rückverfolgung durch eine spätere Radarbildaufzeichnung)
- Auf eine erkennbare sich anbahnende Notsituation die Flugsicherung so früh wie möglich informieren, um die Rettungskräfte rechtzeitig in Alarmbereitschaft versetzen zu können
- Aufblasbare Schwimmweste definitiv erst nach Verlassen des Flugzeuges aktivieren
- Nach der Notwasserung möglichst nahe der Unfallstelle verbleiben
- Keine Versuche unternehmen, noch im Flugzeug befindliche Gegenstände zu Bergen
- Sich keinesfalls im Wasser der warmen Kleidung entledigen, um einer Unterkühlung vorzubeugen. Eine angelegte Schwimmweste erzeugt genügend Auftrieb, um an der Wasseroberfläche zu bleiben
- Optische Signalmittel bei schlechten Sichtverhältnissen bereit halten, um sie bei Annäherung der Rettungskräfte einsetzen zu können. Das erleichtert das Orten der Verunfallten durch die Rettungskräfte
- Werden Hubschrauber- oder Schiffsgeräusche wahrgenommen, sollte sowohl das ELT als auch das Handfunkgerät auf der 121.50 MHz aktiviert werden, um Sprechfunkverbindung mit den Rettungskräften aufnehmen zu können
- Die eingeleiteten Rettungsmaßnahmen bewußt und aktiv unterstützen. Notfalls kommt ein Rettungsschwimmer zum Einsatz
- Ist eine Notwasserung nicht mehr auszuschließen, sollte der Transponder im Mode A/C und Code 7700 aktiv geschaltet werden

Wie eine Notwasserung letztlich ausgeht, hängt zum einen großen Teil vom jeweiligen Flugzeugtyp und den vorherrschenden Wind- und Sichtverhältnissen ab.

Tiefdecker mit eingezogenem Fahrwerk haben deutlich bessere Chancen, als ein Schulterdecker mit festem Fahrwerk. Sie setzen sanfter auf der Wasseroberfläche auf und gleiten anschließend besser, um die noch verbliebene kinetische Energie abzubauen. Erschwerend kommt hinzu das ein Schulterdecker selbst nach einer geglückten Notwasserung sofort beginnt bis zu den Tragflächen einzutauchen. Darüber hinaus neigen alle Bugradflugzeuge mit festem Fahrwerk dazu, sich zu überschlagen, wenn sie mit einem zu geringem Anstellwinkel und zu hoher Geschwindigkeit auf dem Wasser aufsetzen. Ursache dafür ist die Tatsache, daß der Schwerpunkt vor dem Hauptfahrwerk liegt. Etwas günstigere Voraussetzungen haben Spornradmaschinen, da bei ihnen der Schwerpunkt hinter den Hauptfahrwerk angeordnet ist. Bei allen Flugzeugen mit Frontmotor muß man sich zusätzlich darauf einstellen, daß sie dazu tendieren sich über kurz oder lang auf den Kopf zu stellen, um sich danach von der Wasseroberfläche zu verabschieden. Obwohl es grundsätzlich gilt die Türen vor dem Aufsetzen zu öffnen und durch Gegenstände vor einem erneuten Einrasten zu sichern, können die Passagiere aus einem Schulterdecker erst dann mit der Evakuierung beginnen, wenn die Kabine sich bis zu einem gewissen Grad mit Wasser gefüllt hat und der nachlassende Außendruck ein Öffnen der Türen überhaupt erst zuläßt. Diese Maßnahme ist schon deshalb notwendig, weil bei einer noch so gut geglückten Wasserung niemals ausgeschlossen werden kann, daß die Zellenstruktur gestaucht wird und nicht entriegelte Türen sich verklemmen. Jede Sekunde die dann damit verbracht wird eine verklemmte Kabinentür zu öffnen kann zu einer äußerst kritischen Situation führen. Im schlimmsten Fall wird die Kabine dann zu einer tödlichen Falle. Pilot und Passagiere sollten vor dem Wassern die Gurte fest anziehen und den Oberkörper mit einem weichen Materialien polstern. Der Pilot muß jedoch darauf achten, daß er durch eine solche Maßnahme nicht in seiner Aktionsfreiheit, das Flugzeug zu manövrieren, eingeschränkt wird. Der rechts sitzende Passagier sollte seinen Sitz so weit als möglich nach hinten verschieben, um einen genügenden Abstand zum Instrumentenbrett zu bekommen. Auch sollten alle Rettungsmittel nun so plaziert sein, daß sie sofort nach erfolgter Wasserung zusammen mit den Passagieren von Bord genommen werden können. Auf keinen Fall dürfen Schwimmwesten aktiviert werden, solange man das Flugzeug nicht definitiv verlassen hat. Das trifft in besonderem Maße für eine eventuell mit geführte Rettungsinsel zu. Erst wenn eine bereits im Wasser befindliche Person die Halteleine dieser Insel fest im Griff hat, kann an eine Aktivierung gedacht werden. Treibt eine ungesicherte, aktivierte Rettungsinsel erst einmal ab, so ist sie für den weiteren Rettungseinsatz hoffnungslos verloren. Sie verschwindet wie ein Segelboot und selbst der beste Schwimmer der Welt wäre nicht in der Lage, sie jemals wieder einzufangen. Hier sollte man mit besonderer Vor- und Umsicht agieren, zumal eine solche Rettungsinsel auch im nicht aktivierten Zustand friedlich an der Wasseroberfläche schwimmt.

Wird auf einem solchen Flug einmal der Treibstoff knapp, so stellt sich die Frage, wann und wo eine Notwasserung eingeleitet werden soll. Auf jeden Fall ist die Flugsicherung von der zu erwartenden Situation umgehend zu unterrichten. Auch sollte das ELT aktiv geschaltet werden, um dem SAR – Satelliten SARSAT die Möglichkeit der Ortung zu eröffnen. Dieser

Satellit umkreist die Erde im Zeitraum von jeweils zwei Stunden und meldet alle empfangenen Notsignale mit den dazugehörigen Koordinaten an die SARSAT- Center in Rußland und Frankreich. Wie sollte man sich nun in einer solchen Situation sinnvoller Weise verhalten? Wartet man bis zu einem eventuellen Triebwerkstillstand, in der Hoffnung, das Festland vielleicht doch noch zu erreichen oder leitet man eine Notwasserung ein, wenn sich dafür eine faire Chance auftut?

Dies kann beispielsweise ein in der Nähe gesichtetes Schiff oder Segelboot sein. Um auf sich aufmerksam zu machen, sollte man es erst einmal einige Male Umkreisen. Danach sollte der eigentliche Notwasserungsvorgang in Fahrtrichtung des Schiffes, schräg versetzt vor dem Wasserfahrzeug erfolgen. Das ermöglicht dem Schiff seine Fahrt spürbar zu verringern, um ein Boot auszusetzen. Bei der sich danach anschließenden Bergung, sollte das Rettungsboot grundsätzlich immer nur von der Seite angeschwommen werden. Durch die im offenen Meer immer vorhandenen Wellenbewegungen, sind vor allen Dingen der Bug und das Heck eines Bootes den nicht unerheblichen Vertikalbewegungen des Bootskörpers ausgesetzt. Darüber hinaus könnte heckseitig eine sich drehende Schiffsschraube ihr Unwesen treiben. Beides kann zu einer potentiellen Gefahr für die im Wasser befindlichen Personen werden.

Über die anzuwendenden Notwasserungsverfahren ist in der Vergangenheit schon viel gesagt und geschrieben worden. Gesicherte Erkenntnisse gibt es eigentlich nur von Piloten, die wassertaugliche Flugzeuge auf der offenen See betreiben. Einig ist man sich jedoch in der Auffassung, daß eine Notwasserung mit einem Landflugzeug nur sehr bedingt mit einem wassertauglichen Luftfahrzeug vergleichbar ist. Da sich ein Gleiten auf dem Wasser nur in wenigen Ausnahmen realisieren läßt, geht es vor allen Dingen darum, die noch vorhandene kinetische Energie vor dem Aufsetzen weitestgehend abzubauen. Je langsamer die Berührung mit der Wasseroberfläche erfolgt, um so größer sind die Erfolgsaussichten, einer solchen Situation ohne ernsthafte Blessuren zu entgehen. Bei den jeweils anzuwendenden Landetechniken müssen sowohl Wind als auch die vorherrschende Wellenbewegungen in die Überlegungen mit einfließen. Über eines herrscht allgemeiner Konsens. Eine Notwasserung mit noch laufendem Triebwerk hat ungleich bessere Chancen die Situation zu Meistern, als ein Flugzeug mit stehendem Propeller. Hier sind eventuell erforderliche Korrekturen dann kaum noch möglich. Es geht jeweils immer nur in eine Richtung und die ist abwärts gerichtet. Auch gibt es mit Sicherheit keinen zweiten Versuch, alles ist dann einmalig und nicht wiederholbar. Führt man dagegen ein Luftfahrzeug im Langsamstflug (Schleppgas - Konfiguration) an die Wasseroberfläche heran, so hat man gute Chancen, die Notwasserung ohne größere Blessuren zu überstehen. Hat einmal ein Triebwerk seinen Dienst endgültig quittiert, so sollte man das Flugzeug mit der besten Gleitfluggeschwindigkeit in den Sinkflug überführen. Erst wenn man sich der Wasseroberfläche nähert, sollten die Auftriebshilfen Typenabhängig in die endgültige Position gefahren werden. Dabei gilt es jedoch zu beachten, daß man ohne Triebwerkunterstützung nur noch eine sehr kurze Zeit über ein steuerbares Flugzeug verfügt. Ein Abkippen oder unkontrolliertes Aufsetzen führt in der Tat zu nicht kalkulierbaren Risiken. Beachten sollte man auch die Möglichkeit, daß die Flügelklappen Schaden nehmen können, wenn eine Wasserberührung mit einer zu hohen Endanflug - Geschwindigkeit erfolgt. Sollte eine der beiden Flügelklappen beim Aufsetzen durch den Aufprall auf dem Wasser abgerissen werden, so kann ein unkontrollierbares Drehmoment um die Hochachse entstehen. Tiefdecker sind in dieser Hinsicht stärker gefährdet als Schulterdecker. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, das Höhenruder nach dem Aufsetzen voll gezogen zu halten. Dadurch entsteht ein unterstützendes Drehmoment um die Querachse, das mit dazu beiträgt die Flugzeugnase erst mal über der Wasseroberfläche zu halten. Allgemein wird geraten, bei Windstärken bis zu 30 Knoten parallel zu den Wellen und zwar möglichst auf dem Wellenkamm zu wassern. Eine mögliche seitliche Versetzung

Windgeschwindigkeit in Knoten	Wasseroberflächenstruktur
Windstille	Eine fast spiegelglatte Wasseroberfläche
1 – 3 Knoten	Windstreifen bzw. leichte Kräuselung der Wasseroberfläche
4 – 6 Knoten	Ausbildung kleiner Wellen, ohne das sie sich jedoch brechen
7 – 10 Knoten	Kleinere Wellen, die sich gelegentlich brechen, weniger als ½ Meter hoch
11 – 15 Knoten	Mittlere Wellen, die sich häufiger brechen
16 – 20 Knoten	Mittlere Wellen mit Schaumkronenbildung, bis zu 1 Meter hoch
21 – 26 Knoten	Größere Wellen mit ausgeprägten Schaumkronen, die sich brechen
27 – 33 Knoten	Große Wellen bis zu 2 Meter hoch, deren Schaumkronen sich durch den Wind abzulösen beginnen
34 – 40 Knoten	Teilweise hohe Wellenberge mit ausgeprägten Schaumfahnen und beginnender Gischtbildung Wellen bis zu 3 Meter hoch
41 – 47 Knoten	Durchgehend hohe Wellen mit ausgeprägter Gischtbildung
48 – 55 Knoten	Sehr hohe, sich überschlagende Wellenberge, sehr starke Gischtbildung mit Sichtbehinderung, Wellen bis zu 4 Meter hoch

wird durch einen entsprechenden Vorhaltewinkel kompensiert. Vertretbar ist auch ein Aufsetzen auf der Rückseite eines Wellenberges. Vermeiden sollte man in jedem Fall die Vorderseite einer Welle. Schon mit dem Einleiten der Notwasserung sollten alle überflüssigen Gegenstände abgeworfen werden, denn je leichter ein Flugzeug ist, um so länger bleibt es flugfähig. Das führt als Konsequenz zu einer geringeren Aufsetzgeschwindigkeit auf der Wasseroberfläche. Damit mindert sich auch das Risiko eines möglichen Überschlages bei Wasserkontakt. Außerdem schwimmt ein leichtes Flugzeug besser als ein schwer beladenes. Trotzdem wird es bei Wasserberührung, selbst wenn das Aufsetzen mit der geringst möglichen Fahrt erfolgt, mehrere fürchterliche Schläge geben, bis dann das Flugzeug hoffentlich endgültig auf dem Wasser zur Ruhe kommt.

Eine entscheidende Rolle für das Überleben nach einer erfolgreichen Notwasserung spielt die jeweilige Wassertemperatur. Während der Wintermonate bei Wassertempe- raturen um die 0 Grad Celsius, beträgt die Überlebenserwartung ungeschützte etwa fünf Minuten. Bei Temperaturen von +5 Grad Celsius kann man es mit viel Glück auf 30 Minuten bringen. Kühlt der Körper aus, kommt es zu Muskelstarre, Atemlähmung und schließlich zu einem Herzversagen.

In dem Moment wo man sein Flugzeug auf die Notwasserung vorbereitet, muß man sich darüber klar werden, aus welcher Richtung der Wind weht und mit welcher Intensität er bläst. Die Windrichtung wird durch die Wellenbewegung relativ eindeutig erkennbar. Anders verhält es sich mit der Windgeschwindigkeit. Über die Art der Wellenausbildung kann man jedoch Rückschlüsse auf die Windstärke schließen.

Bis zu 30 Knoten war die Landetechnik mit entlang einem Wellenkamm bereits beschrieben. Erst wenn der Wind die 30 Knoten überschritten hat, empfiehlt es sich gegen den Wind zu landen und zwar entgegen der Wellenbewegung, jeweils auf dem Wellenkamm. Bei stehendem Triebwerk ist das jedoch kaum noch zu schaffen. Hier wird dann auch ein Anflug schräg in den Wind auf dem Wellenkamm als Alternative empfohlen. Sollte jedoch eine Insel mit einem einladenden Strand in erreichbarer Entfernung zur Verfügung stehen, so sollte keine Sekunde gezögert werden, diese Gelegenheit beim Schopfe zu packen. Natürlich ist es von Vorteil, wenn man eine vorhandene Länge des Strandes nutzen kann und parallel zum Wasser landet. Nasser Sand nahe dem Wasser trägt in der Regel besser als ein trockener, loser Sand. Außerdem mindert es die Gefahr das Bugrad zu beschädigen. Ein Störfaktor bei der Realisierung dieser Strategie könnte ein starker Seitenwind sein. Ein Blick auf das Wasser hilft die Situation einzuschätzen. Ist Wasseroberfläche relativ glatt, so haben wir es mit einem Landwind zu tun. Spülen jedoch erkennbar Wellen an den Strand, so kommt der Wind von See her. Mit einer entsprechenden Seitenwind – Landetechnik läßt sich auch dieses Problem lösen, so es überhaupt eines ist. Bei Ebbe darf man sich nicht dazu verleiten lassen, zu weit meerwärts zu landen. Eine zurückkehrende Flut kann dann sehr schnell zu einer Bedrohung werden. Dies gilt natürlich auch für Sandbänke, die nur bei Ebbe erkennbar sind und sich als Retter in der Not anbieten. Ist der Untergrund erkennbar weich, so muß auch hier die kinetische Energie soweit als möglich noch in der Luft abgebaut werden. Im Sackflug mit nur geringer Triebwerkleistung unter Ausnutzung der Auftriebshilfen das Flugzeug an den Boden heranführen und mit der geringstmöglichen Vorwärts-geschwindigkeit aufsetzen. Flugzeuge mit Einziehfahrwerk sollten einer Bauch-landung den Vorzug geben. Wie bei einer Notwasserung auch, müssen alle Türen entriegelt und gesichert sein. Alle Passagiere sind fest angegurtet und erwarten gut gepolstert das kommende Ereignis. Lose Gegenstände sind entweder gut gesichert oder bereits über der Sandbank abgeworfen worden.

Da ein schnelles Auffinden nach einer solchen Notsituation immer noch die beste Lebensversicherung ist, sollte keine Zeit vertan werden, die Rettungskräfte so früh wie möglich zu informieren und sie danach fortlaufend über die jeweilige Situation zu unterrichten. Oft sind es nur Minuten, die über Erfolg oder Mißerfolg entscheiden. Kann ein Flug trotz aller Widrigkeiten trotzdem zu einem guten Ende geführt werden, ist es immer noch Zeit alle vorsorglich eingeleiteten Maßnahmen zu neutralisieren.

■ *Hans-Ulrich Ohl*

Anzeige

44. Allgäuflug-Wettbewerb der Fliegergruppe Leutkirch am 05.05.2007

Spaß und Freude am Fliegen soll er bringen und Fairness dazu, der traditionelle Allgäuflug der Leutkircher Flieger. Hierzu werden zwei Wettbewerbsklassen vorbereitet: die „Wettbewerbler" werden auf die Suche nach Strekken- und Wendepunktfotos geschickt und dürfen ihren etwa 160 NM langen Rundkurs zum Abschluss in Leutkirch mit einer Ziellandung krönen.

Um auch den Einsteigern in das Wettbewerbsfliegen Bedenken und Scheu zu nehmen, wird deren Strecke erheblich „entschärft", sodass anstelle des Suchens nach Streckenfotos auch das Genießen der Landschaft nebenher möglich ist.

Zugelassen sind Flugzeuge der Echo-, Kilo- und Mike-Klasse mit mindestens 60 Knoten Reisegeschwindigkeit.

Der offizielle Teil des Allgäufluges beginnt am Samstag, 5.Mai 2007 um 1000 LT mit einem ausführlichen Briefing auf dem Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL). Im Abstand von jeweils einer Minute starten die Teilnehmer beider Wettbewerbsklassen, 45 Minuten nachdem sie ihre Aufgaben in Empfang genommen haben, in die Allgäuer Landschaft.

Großer Treffpunkt nach dem Wettbewerb ist das Clubheim der Leutkircher bei Kaffee und Kuchen, bevor die abendliche Festveranstaltung einschließlich Siegerehrung mit einem großen Buffet eröffnet wird.

Nicht nur die Sieger, sondern alle Teilnehmer des Wettbewerbs haben die Chance bei der großen Verlosung einen der attraktiven Preise zu gewinnen. Kostprobe: letztes Jahr gab es einen realen Mitflug im Cockpit einer B 737, einen Tandemsprung, eine Rennbob-Mitfahrt oder einen rassigen Motorkunstflug zu gewinnen, um nur einige zu nennen.

Die Fliegergruppe Leutkirch hat noch ein Angebot im Portfolio: bei entsprechend guter Wetterlage können sich Teilnehmer mit ihren Flugzeugen bereits am Freitag, 4. Mai einem geführten Alpenflug beispielsweise nach St. Johann in Tirol anschließen. Ein erfahrener Fluglehrer wird vorher beim Briefing mit einer Einführung in den Alpenflug auf die Besonderheiten des Bergfliegens vorbereiten.

Der Alpenflug ist nicht Bestandteil des Allgäufluges; Interessenten sollten jedoch ihre Teilnahme auf der Wettbewerbs-Anmeldung vermerken und am Freitag bis 1100 LT in EDLN eintreffen.

Ausschreibung, Anmeldung und Wissenswertes unter
www.allgaeuflug.de

Großübung ELITE 2007

Die militärische Großübung ELITE findet in diesem Jahr vom 14.06.2007 bis 28.06.2007 statt. In dieser Zeit werden im süddeutschen Raum Gebiete mit Flugbeschränkungen eingerichtet (ausgenommen Samstag und Sonntag):

Übungsgebiet „Main" - Seitliche Begrenzung:
N 48 19 18 E 008 46 00 – N 48 18 36 E 009 24 00 - N 48 25 00 E 009 33 00 – N 48 20 00 E 010 00 00 - N 47 57 00 E 010 00 00 – N 47 53 00 E 009 44 00 - N 47 53 00 E 009 22 00 – N 48 08 00 E 008 46 00 - N 48 19 18 E 008 46 00.
Kontrollzone Laupheim ausgenommen
Vertikale Begrenzung: 200 ft GND – FL 100

Übungsgebiet „High" - Seitliche Begrenzung:
N 48 19 18 E 008 46 00 – N 48 18 36 E 009 24 00 – N 48 25 00 E 009 33 00 – N 47 53 00 E 009 33 00 – N 47 53 00 E 009 22 00 – N 48 08 00 E 008 46 00 – N 48 19 18 E 008 46 00.
Vertikale Begrenzung: FL 100 – FL 200

Übungsgebiet „West" - Seitliche Begrenzung
N 48 18 00 E 008 31 00 – N 48 19 18 E 008 46 00 – N 48 08 00 E 008 46 00 – N 48 13 00 E 008 31 00 – N 48 18 00 E 008 31 00.
Vertikale Begrenzung: 5000 ft MSL – FL 70

Übungsgebiet „North" - Seitliche Begrenzung
N 48 25 00 E 009 33 00 – N 48 37 00 E 010 14 00 – N 49 10 00 E 011 00 00 – N 49 10 00 E 011 30 00 – N 49 00 00 E 011 30 00 – N 49 00 00 E 011 10 00 – N 48 30 00 E 010 15 00 – N 48 20 00 E 010 15 00 – N 48 20 00 E 010 00 00 – N 48 25 00 E 009 33 00.
Vertikale Begrenzung: 600 ft GND – FL 60

Übungsgebiet „East" - Seitliche Begrenzung
N 48 20 00 E 010 00 00 – N 48 20 00 E 010 15 00 – N 48 02 00 E 010 15 00 – N 47 57 00 E 010 00 00 – N 48 20 00 E 010 00 00.
Kontrollzone Laupheim ausgenommen
Vertikale Begrenzung: 1000 ft GND – FL 60

Die DFS wird rechtzeitig in einem VFR-Supplement eine Kartendarstellung veröffentlichen und über die Aktivierungszeiten der Beschränkungsgebiete informieren.

Autokraftstoff in Flugzeugen – Aktuell seit 01.01.2007! Vorsicht bei einer STC für Autobenzin

Seit 01.01.2007 ist das Biokraftstoffquotengesetz in Kraft. Darin wurde festgelegt, dass die in Verkehr gebrachte Menge Otto- bzw. Diesel-Kraftstoff einen Mindestanteil an Bioethanol enthalten muss.

Dieser Mindestanteil wird von Jahr zu Jahr steigen. Er beträgt bei Diesel 4,4 Prozent und bei Benzin derzeit 1,2 Prozent (2 Prozent ab 2008, 2,8 Prozent ab 2009 und 3,6 Prozent ab 2010). Nach der DIN EN 228 ist eine Zumischung von bis zu 5 % Ethanol zulässig.

Entgegen einer Erklärung des Mineralölwirtschaftsverbandes, dass erst ab 1. Oktober 2007 mit der Umstellung auf Winterware die Zumischung von Bioethanol technisch machbar sei, wurde kürzlich bekannt, dass einige Raffinerien bereits heute Biokraftstoff beimischen.

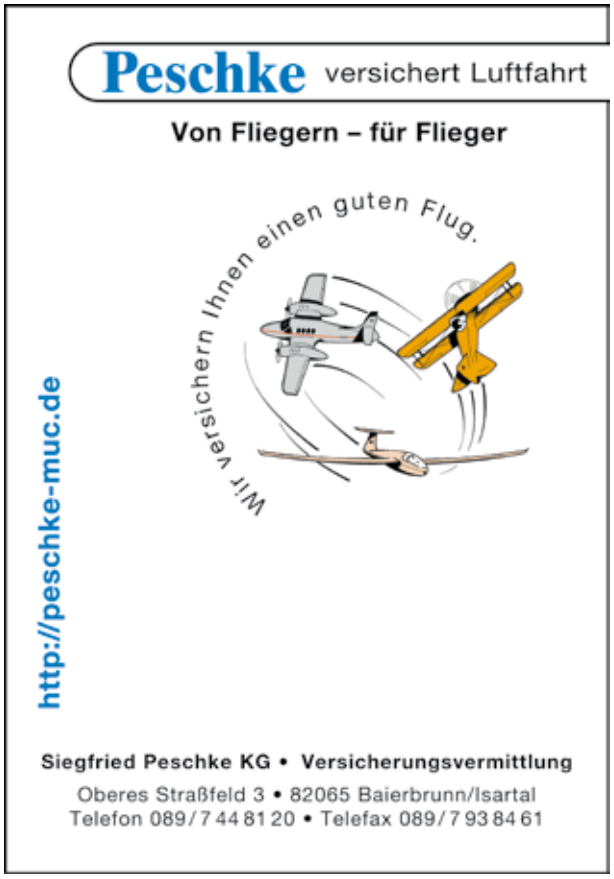
Für Flugzeuge, deren Motoren generell für den Betrieb mit Autokraftstoff zugelassen sind (z.B. Rotax), wird es auch in Zukunft keine Probleme geben. Anders sieht es mit Lycoming- oder Continental-Motoren aus, die eine ergänzende Musterzulassung (STC) für Autobenzin anstelle von AVGAS erhalten haben, denn diese STC beschränkt den maximalen Ethanolanteil auf 1 %. Alle Luftfahrzeugführer, die von dieser STC betroffen sind, müssen sicherstellen, dass der verwendete Kraftstoff den Anforderungen entspricht. Z.B. kann der Alkoholanteil mit dem Messgerät „Fuel-Alk“ von Maul & Co. aus Plauen (www.saxon.de) mit einer Genauigkeit von 0,1 % gemessen werden.

Eine weitere einfache Testmethode empfiehlt die FAA. Man benötigt dafür lediglich ein verschließbares transparentes Testgefäß (Reagenzglas) – z.B. für 1 Liter Flüssigkeit – und geht wie folgt vor:

- Anbringen einer deutlichen Markierung bei 10 % der späteren Füllhöhe (100 ml)
- Wasser bis zur Markierung einfüllen
- Restliches Testgefäß mit Kraftstoff auffüllen (900 ml) – es ist eine deutliche Trennlinie zwischen Wasser und Kraftstoff zu erkennen.
- Testbehälter verschließen und 10 Sekunden kräftig schütteln
- Warten, bis die Flüssigkeit wieder klar ist

Ist die Lage der Trennlinie zwischen Wasser und Kraftstoff unverändert, dann ist der Kraftstoff alkoholfrei. Hat der Wasseranteil dagegen zu- und der Kraftstoffanteil abgenommen, befindet sich Alkohol im Kraftstoff.

Anzeigen



Die AOPA finden Sie in Halle A5 Stand 311

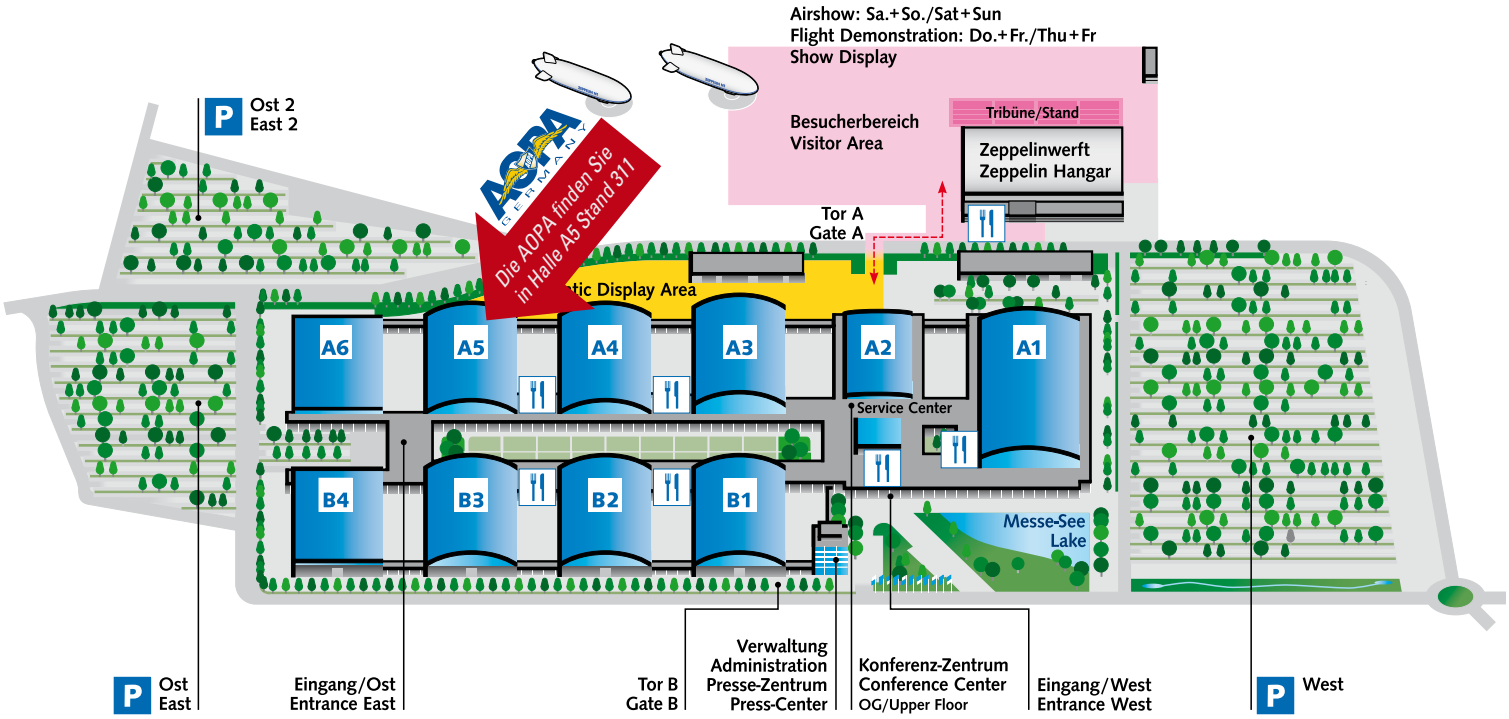
AERO Internationale Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt vom 19. bis 22. April 2007 in Friedrichshafen

Hochkarätiges Konferenzprogramm – Flugschau am Wochenende
Die Very Light Jets stehen auf der AERO 2007 im Mittelpunkt

Friedrichshafen/Deutschland – Die AERO 2007 ist Europas erste Adresse für Premieren und Neuheiten aus der Allgemeinen Luftfahrt: Very Light Jets stehen auf der 16. Internationalen Luftfahrtmesse vom 19. bis 22. April 2007 im Mittelpunkt. Im Rahmen der ersten AERO Conference bilden die „superleichten Maschinen" auch das Schwerpunktthema, zu dem internationale Referenten sprechen werden. Die AERO 2007 in Friedrichshafen bietet der Luftfahrtbranche einen hochkarätig besetzten Branchentreff, der gleichermaßen Trendbarometer und Impulsgeber für die Hersteller aus der Business Aviation, des Segel- und Ultraleichtflugzeugbaus sowie deren Zulieferer ist.

Vor allem in der Business Aviation verzeichnet die AERO ein starkes Wachstum. Die führenden Hersteller von Geschäftsreiseflugzeugen haben ihre Standpräsentation auf der Fachmesse am Bodensee deutlich vergrößert. Besonders stolz ist das AERO-Team, dass die Firma Embraer, Marktführer für mittelgroße Flugzeuge, zum ersten Mal in Friedrichshafen dabei ist. Mehr als 500 Aussteller aus 30 Ländern zeigen das komplette Spektrum der Allgemeinen Luftfahrt. Vor allem auf internationalem Terrain kann die Luftfahrtmesse deutlich zulegen. Das starke Engagement der AERO in Nordamerika kommt jetzt zum Tragen: Allein die Anzahl der Aussteller aus den USA hat sich im Vergleich mit der AERO 2005 von 20 auf jetzt 34 Luftfahrtfirmen erhöht. Der Auslandsanteil bei den Ausstellern insgesamt liegt jetzt bereits bei 40 Prozent. Die AERO ist die Leitmesse für die gesamte Branche. In sieben Messehallen, im Freigelände und im Static Display sowie auf dem Werftgelände der Firma Luftschiffbau Zeppelin ist das umfassende Spektrum der Allgemeinen Luftfahrt zu sehen: General- und Business Aviation, Ultraleicht-, LSA- und Segelflugzeuge, Maintenance und Avionics. Flughafen und Messegelände sind direkt miteinander verbunden.

Eine Air-Show erwartet die Besucher der AERO am Samstag und Sonntag: Neue Flugzeuge, Doppeldecker, Kunstflieger, Formationen und legendäre Maschinen wie die Curtiss, FW 190, P3-Flyers Pilatus P3, die PC-7-Staffel und die Xtreme 3000 starten bei der Flugschau im Rahmen der AERO am Flughafen. Die Air-Show findet am Samstag, 21. und Sonntag, 22. April, jeweils von 13 Uhr bis 15 Uhr statt und ist ein Höhepunkt der Luftfahrtmesse. Wer zur AERO in Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug anreist, benötigt dafür – wie bereits im Jahr 2005 – einen Slot. Besucher erhalten alle wichtigen Infos zu den Anflugverfahren und Slots im Internet unter www.aero.fly-away.de.



R. Eisenschmidt GmbH

Postfach 1266 · 63324 Egelsbach - Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach
Tel. 0 61 03 / 20 59 60 · Fax 0 61 03 / 2 05 96 59 · eMail: info@eisenschmidt.de

Jeppesen VFR-GPS Karten Deutschland 2007

Die Jeppesen VFR-GPS Karten sind ein einheitliches Kartenwerk für den grössten Teil Europas. Die topografische Darstellung mit Hilfe von Satellitendaten vermitteln eine intuitive Veranschaulichung des Geländes. Kompletter Flugsicherungsaufdruck.
Preis pro Karte je **€ 11,50**
Preis pro Karte mit Folie je **€ 14,95**
Den Kartenschnitt für Europa und die Erscheingsdaten für 2007 finden Sie im Internet unter:
www.eisenschmidt.de
Bei einer Bestellung von Jeppesen VFR-GPS Karten gewähren wir bei 20 Stück 10% und bei 50 Stück 20% Mengenrabatt!

Der Flieger-Taschenkalender
2007 – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden. Die Ausgabe 2007 erscheint zweite Märzhälfte 2007!
(ftk) **Preis € 19,–**
Die bekannte und bewährte „Mini-AIP“ enthält wieder die aktuellen Flugplatzdaten und Karten, Informationen zu Flugfunk und Navigation, Flugwetterdienst und Flugsicherheit, Segel- und Ultraleichtflug, Luftverkehrsregeln und VFR Verfahren sowie alle wichtigen Adressen für Piloten und vieles mehr! Natürlich fehlt in diesem Jahr genau so wenig eine Kurzübersicht über die neuen JAR-FCL Bestimmungen und die neuen Regelungen der LuftPersV wie auch weitere Änderungen.

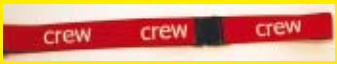
Skyfolder Karten- und Logbuchtasche, der praktische Reisebegleiter für Piloten! Fächer und Taschen bieten ausreichend Platz für die wichtigsten Flugunterlagen. Ein Klettverschluss sorgt dafür, dass nichts verloren geht. Die Frontseite bietet Platz für den Fliegertaschenkalender und verfügt über einen Stifthalter. Innen bieten die beiden Seitenfächer Platz für jeweils vier ICAO-Karten. Das Steckfach in der Mitte ist für das Flugbuch vorgesehen. Die transparente Hülle bietet Platz für Ihre Lizenzen. Auf der Rückseite befindet sich ein weiteres Steckfach für sonstige Unterlagen.
Maße: offen 28 x 50 cm (H x B), geschlossen 28 x 17 cm (H x B).
Farbe: schwarz. Der Skyfolder wird ohne Inhalt geliefert!
(60185) **Preis € 29,–**
Und weil der Skyfolder so praktisch ist, gibt es ihn auch im Set mit Luftfahrtkarten und Fliegertaschenkalender zum günstigen Setpreis!
Auslieferung des Sets ca. Mitte März

1 Satz ICAO-Karten Deutschland
1 Fliegertaschenkalender
1 Skyfolder statt € 124,80
nur € 118,–

1 Satz VFR-GPS-Karten Deutschland
1 Fliegertaschenkalender
1 Skyfolder statt € 117,–
nur € 109,–

Bottlang Airfield Manual Deutschland

Flugplatzhandbuch für Sichtflieger. Flugplatzkarten für jeden Flugplatz, Telefonnummern, Tankmöglichkeiten, Funkanlagen für Flugplatz und Strecke, Landesspezifische Luftfahrtinformationen. Grundwerk in Plastikordnern und Sachregister, alphabet. Register **Preis € 105,–**
Grundwerk mit Ber. Dienst für 12 Monate (inkl. Portokosten für den Ber. Dienst) **Preis € 155,–**
Trip-Kit (ohne Ordner, Register, ohne Ber. Dienst) **Preis € 64,–**



Koffergurt „CREW“
Sie kennen das Problem: Am Laufband erscheinen unzählige gleichaussehende Koffer. Mit dem neuen Koffergurt „Crew“ können Sie Ihr Gepäckstück sofort identifizieren. Der Gurt besteht aus starkem strapazierfähigem Material (100% Polyester) mit einer stabilen Schließe und ist in der Länge verstellbar. Der originelle Aufdruck macht ihn zu einem unverwechselbaren Liebhaberstück.
Breite: 5 cm, Länge: 169 cm
(21225) **Preis € 9,90**

Jeppesen Tasche Aviator
Der ideale Pilotenbegleiter. Kompakt und unverwüstlich, praktisch und handlich. Breiter Tragegriff, stabiler Schulterriemen. Abnehmbare Headset- und Funkgerätetaschen.
Schwarze Tasche aus Polyester. Bietet genug Platz für Utensilien.
Größe: 36 x 30,5 x 16,5 cm.
Lieferung ohne Inhalt
(js62) **Preis € 88,–**

FAR/AIM 2007

Enthält Parts 1, 43, 61, 67, 71, 73, 91, 97, 103, 105, 119, 135, 136, 137, 141, 142, NTSB 830, TSA 1552 and the complete Aeronautical Information Manual. Text in englisch. Das umfassende Nachschlagewerk für alle, die mit amerikanischen Pilotenlizenzen befasst sind.
(faraim) **Preis € 14,90**

Briefbeschwerer mit Magnet, verchromt

Nicht nur für Luftpost!

Stop-over: die Zwischenlandung auf Ihrem Poststapel. Der verspielte Briefbeschwerer kann aber noch mehr! Der Propeller zieht Büroklammern magisch an!
Maße: ca. 12 x 12 x 5 cm (LxBxH).
(60898) **Preis € 18,50**

Sennheiser Headset HME 100

Das HME 100 ist ein Pilotenheadset mit ausgezeichneter passiver Schalldämpfung zum Einsatz in Propeller- und Turboprop-Flugzeugen
- Lärmdämpfung bis zu 40 dB
- Hochwertige Wandlersysteme sorgen für hervorragende Sprachverständlichkeit
- Lautstärkeregler
- Geräuschkompensiertes Boom-Mikrofon für eine verbesserte Sprachübertragung
- Handelsübliche PJ-Stecker zum Einsatz in normalen Funkgeräten

Lieferumfang:
1 HME 100
1 Tasche für Headset und Zubehör
1 Kabelklemme MZQ 2002-1
1 Windschirm MZW 45
(hme100) **Preis € 228,–**

Schlüsselanhänger „Remove before flight“

Aufwendig auf zwei Seiten bestickter Schlüsselanhänger, der nicht nur Piloten und Freunde der Luftfahr begeistert.
Mit einer handlichen Länge von ca. 14 cm ist er ein praktischer Helfer in Ihrem Alltag, den Sie bald nicht mehr missen möchten
(21223) **Preis € 6,–**

Der ganze Luftfahrtbedarf im Internet unter:
www.eisenschmidt.de

Angebote und Sonderkonditionen nur für AOPA-Mitglieder

Vielfalt - Flexibilität - Qualität: Diese Angebote werden monatlich auf www.aopa.de um neue Angebote und Aktionen von regionalen und überregionalen Anbietern erweitert. Sie sind also herzlich eingeladen, regelmäßig vorbeizuschauen.

ALD

„Schnell - Günstig - Kompetent“

Dies sind zentrale Leitlinien der ALD Lease Finanz. Die ALD bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihren neuen Firmenwagen zu kleinen monatlichen Leasingraten fahren zu können. Dabei können Sie zudem auf ein breites Spektrum an Serviceleistungen zurückgreifen. Testen Sie uns!

Fujitsu Siemens

We make sure

Europas führender IT-Anbieter und Deutschlands Nr. 1 freut sich Ihnen die neuesten Produkte aus dem Hause Fujitsu-Siemens Computers anzubieten. „Made in Germany“, dieser Slogan wird bei Fujitsu-Siemens groß geschrieben! Fujitsu-Siemens bietet Ihnen nun besonders attraktive Preise.

Hewlett-Packard

Attraktive Sonderpreise

Ob PC, Drucker, Laptop oder Digital-kamera: der HP-Store hat immer das richtige Produkt für Sie. HP bietet exklusiv für Sie Sonderpreise an und liefert - wenn die Produkte an Lager sind - innerhalb von nur zwei Arbeitstagen bequem zu Ihnen.

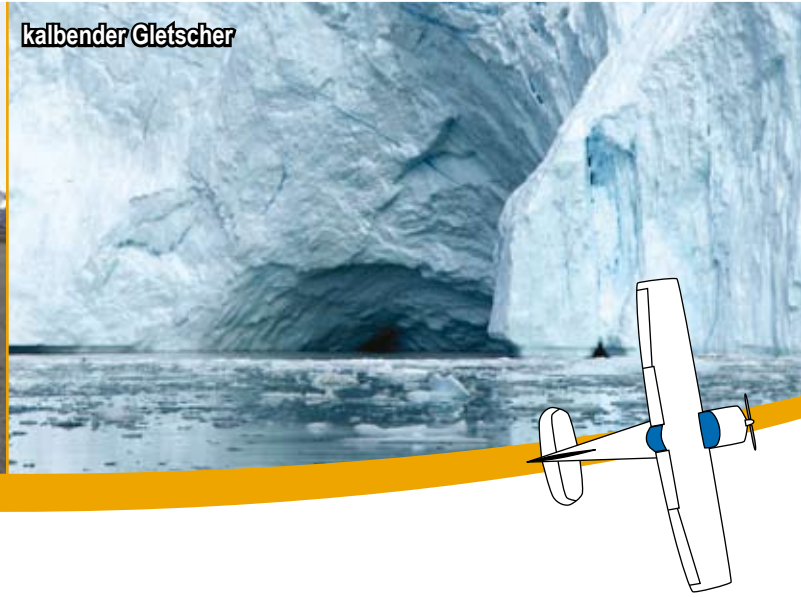
Samsonite

Mit Samsonite fit für die Zukunft

Seit über 90 Jahren bietet Samsonite unübertreffliche Produkte von beispielloser Haltbarkeit und Zuverlässigkeit an. Mit dem Plus an Funktionalität, Ausstattung, Innovation, Technik, zeitgemäßer Ästhetik und Design. Wir halten über 400 Top aktuelle Modelle für Sie bereit.

Wie greift man auf die Angebote zu?

Bitte loggen Sie sich auf der AOPA-Internetpräsenz (www.aopa.de) im AOPA-Mitgliederbereich ein und klicken dann auf Partner-Services um auf die Mitgliederangebote zuzugreifen.



Abenteuertour der D-GHAN - Teil 3

Cuba - Grönland - Island - Hassfurt - Retour

Am 27.12.05 gab es am Flughafen in Montego Bay Probleme. Zur Ausreise sollten wir zurück nach Kingston fliegen. Bei diesem Gedanken wurde es uns heiß und kalt. Hartnäckig wurde verhandelt und diskutiert und dargelegt, dass Montego Bay ein Airport of Entry ist. Wir bissen die Zähne zusammen, um artig zu bleiben. Es lohnte sich, wir konnten von hier aus direkt von Cuba fliegen.

Jetzt kommt es dicke! Anflug auf Santiago de Cuba und Landung um 14.20 Uhr Ortszeit. Wir hatten die Landebahn verlassen und waren beim Rollen zum Vorfeld. Der Tower meldete, wir hätten rechts einen brennenden Reifen am Hauptfahrwerk. Dies wurde ihm von der zum Start wartenden Linienmaschine gemeldet. Von unserer Sitzposition hatten wir kein Blickfeld zum Fahrwerk. Augenblicklich wurden die Motoren abgestellt und raus aus dem Flugzeug, um sich vom Brand selbst zu überzeugen. Der rechte Reifen brannte lichterloh. Ein Griff, der Feuerlöscher war in der Hand und der Reifen und die erhitzte Bremsanlage wurden gelöscht. Hierzu war die ganze Feuerlöscherfüllung notwendig. Nun war auch schon die Feuerwehr zur Stelle und spritzte mit Wasser nach. Erstaunlich, nun lief Bremsflüssigkeit aus beiden Seiten der Bremsanlage aus. Uns war sofort klar, wir waren gegroundet bis Ersatzteile beschafft und der Schaden repariert werden konnte. Die Partenavia wurde in eine Abstellposition geschoben. Hier in Cuba gibt es keine Werkstatt, ganz zu schweigen von Ersatzteilen. Von dem allgemeinen Embargo der USA gegen Cuba sind auch Flugzeugteile eingeschlossen. Der Handling Agent vom Airport erkannte die Problematik in der wir steckten und sagte uns seine volle Unterstützung zu, wenn wir seine Hilfe benötigen. Allein auf unseren Schultern lag nun die Last, irgendwie wieder aus Cuba herauszukommen. Aber immerhin half er uns sofort beim notwendigen Geldumtausch, Buchung eines Hotels und Taxibeschaffung. Wenigstens ging das Handy in Cuba und so konnten wir mit einer Vulcanair-Vertretung in Florida Kontakt aufnehmen und unser Missgeschick mitteilen. Larry, der Chef, versprach uns, sich was zu überlegen, wie er uns schnell helfen kann. Leider konnten wir selbst keine Telefonate entgegennehmen, von außerhalb kam nichts durch. So folgten noch weitere Gespräch mit Larry, das war alles, was wir im Moment tun konnten.

Die Zeit verging, die Nervenanspannung blieb. Irgendwann hatten wir wieder Larry erreicht, der uns einen Termin für den 04.01.06 nannte. Aber er habe noch nicht alle Teile beisammen. Zwischenzeitlich organisierten wir einen Leihwagen, um am 30.12.05 nach Havanna zu fahren. Wie zu Weihnachten, hatten wir über Silvester ein Hotel vorgebucht, aber eigentlich sollte es mit dem eigenen Flugzeug dahingehen. Mit 857 km hatten wir eine große Strecke zu fahren und schon um 7.00 Uhr waren wir auf der Piste. Nach 11 Stunden hatten wir es geschafft.

Für den 31.12.05 war ein Treffen mit Trude und Reto Godly geplant, einem schweizer Fliegerehepaar, die mit ihrer Cessna 185 von Atlanta bis zu den Falkland-inseln und über Brasilien weiter nach Dakar fliegen wollten. Sie waren bereits in Havanna und so trafen wir uns und machten gemeinsam die Stadt unsicher.

Den Silvesterabend verbrachten wir alleine. Ein schönes Menue in einer alten Villa und von unserem Hotelbalkon, von wo wir aus einen Traumblick über die halbe Altstadt und der Uferstraße Malacon hatten, wurde auf das Neue Jahr mit Cuba Libre und dem Wunsch, dass unser „Geier-Flyer" bald gesund wird, um sich wieder in die Lüfte zu erheben, angestoßen.

Am nächsten Tag erfolgte die Rückfahrt nach Santiago de Cuba, wo uns eine Kontrolle aufhielt und uns einen Militär-soldaten als Mitfahrer aufs Auge drückte. Ralf ließ sich von seinem Fahrstil trotzdem nicht abbringen. Der Vorteil, wir hatten jemanden im Auto, der uns sagte, wo es lang ging. Bestimmt war der Soldat noch nie so schnell nachhause transportiert worden.

Es wurde wieder viel mit Larry telefoniert. Der Termin, an dem er kommen wollte, wurde immer wieder nach hinten verschoben, mal fehlte noch dies, mal noch jenes. Endlich ein fester Termin für den 08.01.06. Welch ein Hallo bei der Begrüßung, eine ganze Mannschaft von 6 Personen präsentierte sich, einige waren nur

Sequoia National Park

Flug über L.A.

aus Neugier mitgekommen. Sofort wurde mit den Reparaturarbeiten begonnen, Roll- und Bremsproben durchgeführt und gegen Abend war alles fertig.

Am 09.01.06 waren wir schon rechtzeitig am Flughafen. Immigration und der Zoll, auch mit Schnüffelhunden, waren im Nu erledigt, schließlich kannte man uns schon. Mit der Rechnung für sämtliche Airport-Kosten kam man uns sehr entgegen und vergaß den Feuerwehreinsatz zu berechnen. Zum Abflug winkte man uns sogar nach. An der FIR-Grenze nahm uns Miami unter seine Fittiche und nach 2:39 Stunden landeten wir ohne Probleme. Geschafft, wir waren glücklich.

Nassau und die ganzen Bahamas empfanden wir als sehr teuer. Nur gut, dass wir in Normans Cay 5 Tage zelten konnten, mal wieder mit 3 Tagen Sturm, aber das Zelt hielt Stand. Hier angelten wir auch viele bunte Fische, die unsere Speisekarte bereicherten. Innerhalb der Bahamas wurde noch weitere Plätze angeflogen. So Stella Maris, wo wir auf deutsche Piloten trafen, die 2 Maschinen in Florida gechartert hatten und mit denen wir einen netten und unterhaltsamen Abend verbrachten, San Salvador, New Bythes, Governess Harbor, Sany Point, Marsh Harbor und Freeport. Es sind teilweise wunderschöne Strände anzutreffen, aber die Ortschaften kann man vergessen. Gar nicht zu empfehlen ist San Salvador, da es hier nur vor Schmutz strotzt. Jedoch hervorzuheben ist der Genuss im Tiefflug an ganzen Inselgruppen entlang zu fliegen und den einen oder anderen Traumstand im smaragadgrünen Wasser zu entdecken.

Die weitere Route führte über Fort Lauderdale, Key West, Sanford nach Flagler. In Fort Lauderdale wurde der Zoll erledigt. Auf der A1A fuhren wir immer dem Wasser entlang bis nach Miami. Den anderen Tag verbrachten wir in den Everglades, liefen den Ahinga Trail ab und sahen Unmengen von Alligatoren, Wasserschildkröten sowie viele verschiedene Arten von Wasservögeln.

Was wir bereits mit dem Auto und zu Fuß bis Miami sahen, erlebten wir nun aus der Vogelperspektive immer an der Küste entlang auf dem Flug nach Key West: zuerst das Panorama mit den Wolkenkratzern, dann den ganzen Brücken folgend von Key Biscayne über Key Largo, Marathon Airfield bis Key West, wo uns strahlender Sonnenschein empfing und ein freundliches FBO-Team. Das vom Flughafen aus gebuchte Hotel entpuppte sich als ein altes romantisches Holzhaus in einem tropischen Garten. Zur malerischen Duval Street waren es nur 10 Gehminuten.
Das Wetter wurde im Internet gecheckt. Mit einem Umweg würden wir es bis Sanford schaffen, wo sich die Werkstatt von Larry befindet. Mit sich besserndem Wetter landeten wir in Sanford, rollten zur Werft und wurden von Larry begrüßt, der uns schon erwartete. Schnell waren die Einzelheiten besprochen, die zu erledigen waren. Dann holten uns schon unsere Freunde aus Flagler mit ihrem Van ab, die wir seit 20 Jahren nicht mehr gesehen hatten. Zuhause bei unseren Freunden angekommen wurde es sehr spät und man lud uns ein, so lange zu bleiben wie wir wollten und dazu ein Fahrzeug gratis für unsere Entdeckungstouren.

Die 5 Wochen, die wir bei unseren Freunden Steve und Mary mit Sohn Mike und Bruder Bill mit Familie verbrachten, vergingen wie im Flug und die ganze Zeit wurden wir verwöhnt. Wir lernten viel über Florida kennen und machten zusammen wie auch alleine viele Ausflüge.

Für den 15. März 06 stand die Überquerung des Nordatlantiks auf dem Programm. Auf dem Flugweg dorthin wollten wir noch eine Station in Washington, D.C., einlegen. So wurde für den Abflug Montag, der 06.03.06 ins Auge gefasst. Die inzwischen überführte Maschine von Sanford nach Flagler County wurde gepackt und startklar gemacht, ein IFR-Flugplan aufgegeben und bei schönem Wetter erhoben wir uns in die Lüfte. In FL 90 herrschten –9° C und das hieß, dass wir irgendwann Eis aufpacken werden. So geschah es auch hinter Charleston als wir in wolkenreiche feuchte Luftmassen einflogen. Eine Sinkflugfreigabe wurde erteilt, aber aufgrund eines Sperrgebietes hieß es wieder steigen und rein ins Eis. Man erbat von uns ständig Wetterreports, die wir auch abgaben. Dann erneuter Sinkflug bis 2500 ft bei –3° C; diese Höhe hielten wir bis Dulles International Airport mit einem Visual Approach. Nach der Landung froren wir wie die Schneider, es war lausig kalt.

Die Sonne weckte uns, aber die Luft war immer noch kalt. So wurden für die nächsten Tage Schlachtpläne für unsere Unternehmungen erstellt. Alles war mit der U-Bahn zu erreichen. Jeden Abend wurde das Wetter per Internet überprüft für unser weiteres Routing nach Moncton, Goose Bay, Narsarsuay, Reykjavik, Wick

Death Valley

Nachtflug über Las Vegas

und Hassfurt. War das eine gut, so war das andere immer schlecht. Nicht immer stimmte die Wettervorhersage, vor allem nicht für so lange Legs. Für Goose Bay hieß es fast immer –21° C, tiefhängende Wolken mit Schnee und Graupel. Also nicht machbar für uns.

Wie geplant, ging es am 11.03.06 weiter nach Moncton. Allerdings mussten wir die Destination auf Fredericton ändern, weil am Wochenende keine Zollabfertigung in Moncton ist. Goose Bay mussten wir nun wegen rapider Wetterverschlechterung völlig fallen lassen und Alternates suchen. So hieß es am nächsten Tag erst einmal bis Lourdes Blanc des Sables vortasten, wo es nach einem Anruf Sprit geben sollte. Wir kamen dort an, aber Sprit gab es trotzdem keinen. Aber in St. Anthony, 45 NM weiter, bekommt man AVGAS, was nach einem Anruf bestätigt wurde. Da es schon spät war wurde in dieser Remote Area übernachtet. Am nächsten Morgen ein kurzer Weiterflug nach St. Anthony, auftanken und nochmals das Wetter abfragen. Zwischen Kanada und Grönland befand sich ein großes Tiefdruckgebiet, das weit in die Höhe reichte mit Vereisung. Grübeln, grübeln und die Lösung war da. Wir fliegen VFR dicht unter den Wolken übers Wasser. Also schnell weiter, weil hier noch schönes Wetter war. In 5500 ft machte es erstmals Spaß über Belle Isle die Labrador See zu erreichen. Eine ¾ Stunde ging es gut, dann zwangen uns Wolken tiefer und tiefer, aber durch den Dunst war immer wieder der Horizont erkennbar. Urplötzlich waren wir in 2500 ft ganz in Wolken mit feuchtem Schneegestöber und sofortigem Eisansatz. Also runter soweit es geht. In 500 ft war endlich die stürmische See sichtbar. Gut, wenn ein Radarhöhenmesser an Bord ist, wie bei uns. So ging es den größten Teil der Strecke weiter, mal bis 1500 ft hoch, mal wieder runter. Da wir VFR flogen, wurde kein Funkkontakt gehalten, aber die zuständigen Frequenzen waren gerastet. Das wichtigste war ein richtiges Motormanagement einzustellen und zu überwachen.

Die Wolken verschwanden und Grönland kam mit Sonnenschein und bester Sicht hervor. So war es ein Augenschmauss durch den Fjord entlang der Eisberge zu fliegen. Nochmals links um die Ecke und die 07 in Narsarsuaq lag vor uns zur Landung. Ein Flug von 5:18 Stunden. Sofortiges Auftanken war angesagt. Wir hatten 500 l AVGAS vorbestellt, weil nur noch ein Rest von 3500 l vorhanden war und Nachschub kommt erst Ende April. An einen Weiterflug war nicht zu denken, denn wir hätten die offizielle Schließungszeit des Flughafens überschritten und wären um einiges ärmer geworden. Statt einer Übernachtung wurden es 2, denn das Eiskap war dicht. Nach Wetterauskunft in Sondreström sollte es gehen und wir wagten es. Um mit der vollgetankten Maschine Höhe zu gewinnen, war ein Hochschrauben über dem Platz notwendig. Leider waren wir schon in 7000 ft in Wolken mit Eisansatz und Abwinden, ab 9500 ft ging nichts mehr, keine rate of climb. 13000 ft waren aber zur sicheren Überquerung des Eiskaps erforderlich. Vom Wetterbericht wussten wir, in Nuuk ist gutes Wetter. Also ab nach Nuuk. Das hieß zurück zur Küste und an der Küste entlang, da ein Direktkurs nur in 12000 ft in den Wolken genehmigt war. Bei strahlendem Sonnenschein mit einem traumhaften Panorama landeten wir in Nuuk. Jeder war hier hilfsbereit. Vom Hotel aus ging es zu Fuß bei Minusgraden dick eingemummelt ins Zentrum, um alles zu erkunden.

Am nächsten Morgen hieß die Entscheidung, wir fliegen und es wurde ein angenehmer Flug bis kurz vor Island, das in Wolken lag. Nach 6:08 Stunden mit ILS-Approach war Reykjavik erreicht. Aber aufgrund der Zeitverschiebung war es bereits 18:54 Uhr, was auch gleichzeitig GMT war. Wie jeder weiß, zum Hotel ist es nicht weit.

Das weitere Wetter versprach, wir könnten es bis Hassfurt schaffen, was natürlich unseren Töchtern mitgeteilt wurde, mit denen wir über unseren Laptop, Handy oder SAT-Telefon fast täglich in Verbindung standen. Nach 4:53 Stunden waren wir in Wick. Eine Übernachtung stand an und am nächsten Tag das Problem, ein IFR-Routing nach Hassfurt zu finden, weil mit den neu ausgegebenen Low Altitude Enroute Charts, die Luftstraßen sich alle geändert hatten. So wurde von der L 603 mitten drin ein Stück von 5000 ft ganz einfach auf FL 210 heraufgesetzt. Wieder einmal die Erkenntnis, Eurocontrol will die GA abwürgen. Ein unmögliches Routing kam zustande, das einzige, was machbar war. Europa hatte uns wieder.

Das letzte Leg 760 NM mit 5:33 Stunden und wir landeten in EDQT. Wir waren über die Heimkehr überglücklich. Hinter uns lagen 208:29 Stunden mit 26325 NM (48754 km) und 99 Starts und Landungen.

von Marga Hannemann

IAOPA eNews

IAOPA 2008 World Assembly to be Held in Athens, Greece

On 23 January 2007 IAOPA President Phil Boyer announced the location of the organization's 24th World Assembly. In a message to Ms. Yiouli Kalafati, AOPA-Hellas (Greece) President, he said, „I am pleased to inform you that AOPA-Hellas has submitted the winning bid to host the 2008 IAOPA World Assembly in Athens, Greece. Our choice was made more difficult this time because of the three high quality proposals submitted, all from Mediterranean States. However, the decision was based on your proposal's comprehensiveness, extensive government and sponsor support, cost controls and overall quality. The enthusiasm, drive and commitment to general aviation shown by you and your organization have always been impressive; I'm sure that you will conduct a high quality assembly for our delegates."

The IAOPA World Assembly is held every two years to gather delegates from the organization's 65 affiliates to discuss current and anticipated challenges to the world general aviation community. The several days of presentations and discussions yield a series of resolutions designed to provide guidance for future worldwide general aviation operations.

The 24th World Assembly is currently scheduled to be held in Athens 9-14 June 2008. A formal announcement will be made once final arrangements have been made.

IAOPA Participates in ICAO UAS Working Group Meeting

Frank Hofmann, IAOPA Representative to ICAO met with two-dozen State and industry representatives 11-12 January to create a framework for ICAO involvement with unmanned aerial systems. Since many States have already devised guidelines and standards for UAS, ICAO will draw upon their experiences and expertise to draft guidelines for international UAS operations. The working group will continue their work throughout the year and meet again in Montreal in September. Their objective is to produce a comprehensive ICAO UAS manual later this year.

During the meeting Mr. Hofmann reiterated his comments made in previous UAS meetings regarding infringement on uncontrolled airspace by unmanned vehicles and the potential loss of airspace to their operation. Safety of flight involving these devices operating in the vicinity of general aviation aircraft is a great concern.

UK Pilots Appeal Land Use Policy to Protect Airfields

„We the undersigned petition the Prime Minister to give consideration to a threat to airfields across the UK which might be considered „brownfield" sites for redevelopment as a result of a flawed new planning policy statement from the Department for Communities and Local Government (DCLG)." Thus begins the AOPA-UK sponsored petition that has accumulated more than 8,500 signatures at press time. This is being done in an attempt to rectify an apparent oversight in a government policy statement regarding development of property previously developed as airfields. Other partially developed sites (brownfields) would be eligible for full residential development, yet a previous governmental policy statement specifically excluded airfields from large-scale development.

AOPA-UK CEO Martin Robinson noted, "Many airfields located close to urban areas are attractive targets for developers; the government must make clear its guidance regarding the preservation of our valuable airfields."

European Commission Imposes Universal Fuel Taxes for Private Aviation

Until last November, European States could seek to be exempted from aviation fuel taxes for private aviation; some 10 countries took advantage of this provision for many years. At the end of last year the EC issued a directive rescinding exemption privileges, effectively imposing aviation fuel taxes on all private aviation operations within Europe. This was done in spite of approximately a dozen States' applications for exemption. The Commission decision, however, permits member States, whose private pleasure flying sector will suffer difficulties from the end of the excise duty exemption, to adopt unspecified measures aimed at "alleviating or mitigating problems of transition to the regime of standard taxation". IAOPA Europe is currently exploring ways to use this provision to their advantage.

Join IAOPA Europe at AERO Friedrichshafen

IAOPA Europe invites all pilots and aviation operators to its expanded presence and programs at the 19-22 April 2007 AERO Friedrichshafen general aviation industry exhibit and airshow. Set in the attractive venue of a Germany resort area, the biennial AERO has become the premier general aviation event in Europe. AOPA-Germany and Switzerland will be major exhibitors at the show and will host space for IAOPA European representatives. On Friday, 20 April, IAOPA Europe has arranged for representatives from Eurocontrol, JAA, and the European Commission to address the topic, "General Aviation Regulatory Focus" in presentations available to the public. Representatives will address issues regarding airspace allocation, required equipment, and operating regulations. The semi-annual IAOPA European Regional Meeting will be held on Sunday, 22 April.

IAOPA (Europe) e-newsletter

Criminal checks opposed

The European Union looks set to reject demands for regular background criminal checks on all pilots following an IAOPA lobbying campaign spearheaded by a European MP who is an AOPA member.

Proposals originating in Germany and supported by some other countries are to be put to a European Parliament meeting on March 26th, calling for anti-terrorism checks to be carried out on all pilots. The exact proposal states: "All pilots and applicants for pilot licences for motorised aircraft shall be subject to uniform background checks which shall be repeated at regular intervals. Decisions of the appropriate authorities regarding background checks shall be taken on the basis of the same criteria."

IAOPA has been fighting these proposals since last summer when AOPA-Germany's Managing Director Dr Michael Erb identified the risk of this becoming a European issue. Dr Erb has campaigned unsuccessfully against this proposal in Germany, where authoritarian attitudes prevail and pilots can have difficulty getting licences if they have tax issues or motoring convictions. This attitude is beginning to infect Brussels.

IAOPA objects on several grounds. Criminalising GA pilots would be counter-productive. The 9/11 terrorists did not fly their training aircraft into the World Trade Center, however much easier that would have been for them, because they knew that minimal damage would have been done. Especially in countries like Britain, GA pilots and their associations have excellent contacts with anti-terrorist authorities and act as the "eyes and ears" of the police at GA airfields. A need for background checks would kill the trial-lesson industry and would be slow, costly, bureaucratic, expensive, authoritarian and pointless - no known Islamic terrorist would have been picked out by background criminal checks.

Since last year, AOPA-Lithuania's chairman Arunas Degutis, a Member of the European Parliament and shadow rapporteur on transport matters, has been working in Brussels to educate legislators on this issue. AOPA-UK's President Lord Stevens, a former Scotland Yard Commissioner who is an acknowledged expert on international terrorism, has also been involved. The European Commission's response to plans for amendments to the law to mandate criminal checks shows that the lobbying has had an effect.

The Commission's counter-proposal says that safety and security are two different things, and that EASA should stick to safety matters concerned with the construction and use of aircraft. Its remit should not be extended to cover acts of unlawful interference. Furthermore, the European Community should not act in setting harmonised rules on background checks.

On the face of it, this should be enough to kill off the proposal, but its German sponsors have been remarkably tenacious in keeping it alive and may have another trick up their sleeves.

Euro PPL may lose ‚hobby' brand

The EU Parliament has taken on board IAOPA's concerns about creating a "recreational" ghetto for general aviation and is planning to change the name of the Europe-wide sub-ICAO PPL that EASA intends to introduce.
Instead of being called a "Recreational PPL" the Parliament wants it to be called a "Light Aircraft PPL". It would allow pilots to fly non-complex aircraft up to two tonnes. The EU has sent out a notice of proposal to make the change.

AOPA-Denmark's Jacob Pedersen, who sits on EASA's MDM032 committee, says: "This perfectly reflects the text proposed by IAOPA at our last regional meeting in Warsaw, and clearly it is once again thanks to our Lithuanian MEP Arunas Degutis carrying our message."

IAOPA-Europe is concerned that creating a purely "recreational" licence - a proposal which is supported by some GA groups in Europe - would make GA a sitting target for greens and planning authorities who want to put a stop to aviation. Unless it is clear that the PPL covers professional flight training, and there are links to a full ICAO licence built into the EASA version, GA will be open to attack as an environmentally-destructive hobby for the rich.

Eurocontrol discounts and EC fuel tax

Lars Hjelmberg of AOPA-Sweden is campaigning to preserve the annual discount card for Eurocontrol services, which is issued by the Swedish aviation authorities. The card, on which the break-even level is 50 hours, is under threat, with Eurocontrol officials saying national authorities are not at liberty to issue it. Research by Lars has established that this is not the case. It has also proved that Eurocontrol itself accepts, in writing, that its rate structure is unfair to light aircraft. The arguments for the retention of the annual card are very strong. On the EC's demand for fuel tax changes, where Lars is also taking the lead, he reports that the Commission has not yet responded to Finland and Denmark, who applied for derogations, and the last word has not been said on this topic. Fuel taxes for 'private pleasure flying' was on the agenda for the EU's next Econfin (Economic and Financial Affairs) council meeting at the end of January, but the meeting has been cancelled - it is not know by whom.

Termine 2007

März

▶ 24. - 25. März 2007
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Braunschweig
Info: www.aopa.de

April

19. - 22. April 2007
Internationale Fachmesse für
Allgemeine Luftfahrt AERO in
Friedrichshafen
Info: www.aero-friedrichshafen.de

Mai

▶ 02. Mai 2007
Sea Survival
Überleben auf See mit dem
Marinefliegern in Nordholz
Info: www.aopa.de

▶ 03. - 06. Mai 2007
10. Nord-Ost-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

05. Mai 2007
44. Allgäuflug der
Fliegergruppe Leutkirch
Info: www.allgaeuflug.de

▶ 24. - 27. Mai 2007
AOPA-Fly-Out nach Polen
Info: www.aopa.de

▶ 31. Mai - 03. Juni 2007
AOPA-Seeflugtraining in
Neubrandenburg
Info: www.aopa.de

Juni

02. Juni 2007
9. Fly and Fun in Lüneburg (EDHG)
Info: www.edhg.de

20. - 23. Juni 2007
Deutschlandflug 2007
Info: www.deutschlandflug.daec.de

29. Juni - 01. Juli 2007
VDP-Fly-In Chiemsee
Info: www.pilotinnen.de

Juli

13. - 15. Juli 2007
25 Jahre Nordholz/Spieka
Info: www.flugplatzfest-nordholz.de

20. - 22. Juli 2007
Tannkosh 07 Fly-In in Tannheim
(EDMT)
Info: www.edmt.de

August

▶ 04. - 11. August 2007
29. Trainingscamp in Eggenfelden
(EDME)
Info: www.aopa.de

▶ 05. August 2007
AOPA-Jahreshauptversammlung
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

18. - 19. August 2007
Bielefelder Flugplatzfest (EDLI)
Info: www.edli.de

25. August 2007
Flugplatzfest in Egelsbach (EDFE)
Info: www.flugplatz-egelsbach.de

31. August - 02. September 2007
39. JHV der VDP in Weimar
Info: www.pilotinnen.de

Oktober

▶ 01. Oktober 2007
Sea Survival - Überleben auf See
mit dem Marinefliegern in Nordholz
Info: www.aopa.de

▶ 04. - 07. Oktober 2007
11. Nord-Ost-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

▶ 27. - 28. Oktober 2007
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

▶ 24. November 2007
AOPA-Atlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2007 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel Langen:**

Samstag **12.05.2007**, um 10:00 Uhr
Samstag **15.09.2007**, um 10:00 Uhr
Samstag **10.11.2007**, um 10:00 Uhr

Interessenten können sich bei dem Leiter des Arbeitskreises der „Fliegenden Juristen und Steuerberater” RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax: 0711 23733-17 melden.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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

Petermann GZW
Druckerei und Verlag GmbH
Am Taubenbaum 4
61231 Bad Nauheim

Telefon: +49 6032 82082
Telefax: +49 6032 82084
Email: info@petermann-gzw.de
Internet: www.petermann-gzw.de

Anzeigenpreise

Mediadaten 2007
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage 10.000 Exemplare
4. Quartal 2006 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 auch unsere Onlineausgaben des AOPA-Letters im Adobe PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben an dem Jahr 2001.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

- ☐ **Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)**
- ☐ **Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)** *Außerordentliche Mitgliedschaft*
- ☐ **Vereinsmitgliedschaft (100,00 EUR)** *Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine*
- ☐ **Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)** *Für Familienangehörige unserer Mitglieder*
- ☐ **IAOPA-Mitglied (75,00 EUR)** *Für Mitglieder anderer nationaler AOPA's*
- ☐ **Schüler, Azubi, Studenten (40,00 EUR)** *Nachweis erforderlich*
- ☐ **Flugschüler (40,00 EUR)** *Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich und max. ein Jahr*

Alle Mitgliedbeiträge 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 ☐ PPL-C ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

☐ Lehrberechtigung ☐ IFR ☐ 1-Mot ☐ 2-Mot ☐ Turboprob
☐ 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 - Mit dieser Einzugsermächtigung ist die AOPA-Germany berechtigt, den Mitgliedsbeitrag von untenstehendem Konto per Lastschrift einzuziehen.

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

AERO

EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

Platin-Sponsor

Shell Aviation

Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor

aerokurier

FLUG REVUE

THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

19.– 22. APRIL 2007

BUSINESS AVIATION

PRIVATE AND SPORTS AVIATION

GLIDERS AND ULTRALIGHTS

AVIONICS AND MAINTENANCE

www.track-werbung.de

www.aero-friedrichshafen.com