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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2008 | Februar - März 2008 | Heftpreis 2,80 Euro

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

01/08

Zwangsumrüstung auf 8.33 Funkgeräte vorläufig gestoppt

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!

- **Fürstenfeldbruck, künftig Flugplatz oder Autoteststrecke?**
- **Urteil zur Mineralölsteuer-befreiung für den Werkverkehr ist rechtskräftig**

Fliegerisch fit!

- **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig**
- **12. AOPA-Trainingscamp in Stendal**

Besser informiert!

- **Die Luftfahrtmesse AERO findet künftig jedes Jahr statt**
- **24th IAOPA World Assembly in Athen 2008**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Editorial 2
- HRS erweitert Service für AOPA-Mitglieder 3
- Wir danken... 17
- Mitglieder werben und Prämie verdienen! 32

Stärker vertreten!

- Neues zu den ZÜP-Gebühren 3
- Fürstenfeldbruck, künftig Flugplatz oder Autoteststrecke? 4
- EU-Kommission veröffentlicht Agenda zur General Aviation 4
- Drohende Zwangsumrüstung auf 8.33 Funkgeräte durch IAOPA Einsatz vorläufig gestoppt 6
- Mode S Einführungstermin für VFR-Flüge rückt näher – zumindest in Deutschland 7
- Tempelhof muss offen bleiben 7
- www.flieg-doch-mal.de – Neues Informationsportal von AOPA-Germany und DULV über die Allgemeine Luftfahrt 8
- EMV und TKG-Bescheide der Bundesnetzagentur für 2003 und 2004 9
- Einführungstermin für ICAO-Sprachtests verschoben 9
- 2. EU-Konferenz der AOPA-Germany zur Allgemeinen Luftfahrt 10
- Urteil zur Mineralölsteuerbefreiung für den Werkverkehr ist rechtskräftig 10

Fliegerisch fit!

- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig vom 29. - 30.03.2008 11
- 12. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 15. - 18.05.2008 11
- AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 22. - 25.05.2008 12
- AOPA-Sea Survival „Überleben auf See“ in Nordholz am 12.06.2008 12
- TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12. - 14.09.2008 13
- 30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02. - 09.08.2008 14
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 15

Besser informiert!

- In Gedenken an Elly Beinhorn und Julius Meinl 16
- Cessna weiter auf Expansionskurs 17
- Lufthansa Private Jet im Umbruch - NetJets beendet Kooperation 17
- Da wo die Bora bläst - AOPA-Mitglieder trainieren in Zadar 18
- Tod in der Platzrunde 20
- Die Luftfahrtmesse AERO findet künftig jedes Jahr statt 23
- Flughafen Lübeck sperrt Privatpiloten aus 24
- REMOS Aircraft öffnet Markt im Mittleren Osten 24
- 24th World Assembly Athens 2008 – „Greece welcomes General Aviation in June 2008“ 25

Rubriken

- Reisebericht – Nur 3 Tage Zeit? Dann schnell nach Norwegen zum Fjordeln 26
- IAOPA-News 31
- Termine 2008 33
- AOPA-Shop 34
- Impressum/ Mitgliedsantrag 35

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Fliegerfreunde,

gute politische Nachrichten für die Allgemeine Luftfahrt erreichen uns in der letzten Zeit vermehrt aus Brüssel. Die Europäische Kommission hat soeben eine „Agenda für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt“ veröffentlicht, die bemerkenswerte Statements enthält:

„Die europäische Industrie erobert im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt den Weltmarkt mit einer bisher ungekannten Dynamik. Diese muss durch angemessene Regulierungsmaßnahmen und die Förderung von Innovation und Forschung erhalten werden.“ Auch die Bedeutung der AL bei der Entwicklung dezentraler Regionen wird angesprochen, ebenso die Notwendigkeit des ungehinderten Zugangs zu Flughäfen und Lufträumen, nicht zuletzt wird der Stellenwert von privater und Sport-Luftfahrt herausgestellt. Erfreulich ist, dass man uns zuhört. In einigen Thesen erkennt man deutlich die Handschrift unseres Geschäftsführers Dr. Michael Erb wieder, dessen Dissertation zur Allgemeinen Luftfahrt wir der EU Kommission in zentralen Passagen übersetzt vorgelegt haben. Erklärungen aus Brüssel, wie man sie sich auch einmal im Luftverkehrskonzept der deutschen Bundesregierung wünschen würde.

Doch leider halten deutsche Behörden nach wie vor an ihrer restriktiven Haltung gegenüber der AL fest: Slot-Zuweisungspraktiken an Flughäfen, die faktisch den Ausschluss der AL aus ganzen Regionen bewirken, können nicht nur im Interesse der AL, sondern im öffentlichen Interesse insgesamt nicht hingenommen werden. Hier werden wir auf den Erlass regionaler Sonderregelungen dringen, um dem faktischen Druck der gewerblichen Großluftfahrt auch rechtlich widerstehen zu können.

Es geht auch nicht an, dass Fürstenfeldbruck nach derzeitigen Planungen einiger Kommunalpolitiker nun doch nicht für die Zivilluftfahrt geöffnet werden soll, obwohl München von Beginn an für Luftfahrzeuge bis zu 2t MTOW von der Betriebspflicht befreit ist. Lufträume und Flugplätze sind Allgemeingut. Wenn FFB nicht geöffnet werden sollte, muss die Betriebsbeschränkung für MUC wieder aufgehoben werden. Auf diesen einfachen Zusammenhang haben wir die Bayerische Staatsregierung in einer Stellungnahme deutlich hingewiesen. In Fürstenfeldbruck z.B. wäre es an der Zeit, ein Zeichen „Pro Allgemeine Luftfahrt“ zu setzen, siehe unseren Artikel auf Seite 4.

Angesichts des Dauerabwinkens deutscher Behörden gegenüber den Anliegen der AL ist die Brüsseler Haltung geradezu wohltuend. Auch der vorläufige Stopp des 8.33 Programms, das zu enorm teuren Umrüstungen für die AL geführt hätte, kam von der Europäischen Kommission, nachdem wir dort unsere ernsten Zweifel an der Notwendigkeit des Programms vorgetragen haben. Unsere Bemühungen, auf deutscher Ebene mit identischen Argumenten Gehör zu finden, blieben zuvor völlig erfolglos. Siehe unseren Artikel auf Seite 6.

Auch die Befreiung des Werkverkehrs von der Mineralölsteuer hat ihre Wurzeln in Brüssel; die EU-Richtlinie 2003/96 und ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs mit dem Aktenzeichen C-346/97 machen es möglich. Obwohl die AOPA ein entsprechendes Musterverfahren gewonnen hat, nimmt der deutsche Zoll jedoch eine Trotzhaltung ein, will die Mineralölsteuer nicht pauschal zurückerstatten und stattdessen lieber mit jedem Antragsteller vor Gericht ziehen. Siehe unseren Artikel auf Seite 10.

Schließlich hat die EU-Kommission dem Druck der deutschen Regierung, die ZÜP für Privatpiloten auch auf europäischer Ebene festzuschreiben, dankenswerterweise nicht nachgegeben.

Für die deutschen Behörden ist diese Entwicklung geradezu gefährlich: Muss man nach Brüssel gehen, um in Deutschland sein Recht zu bekommen? Wollen die deutschen Behörden das Image der Bremser pflegen, deren Behinderungen nur mit Hilfe aus Brüssel überwunden werden können? Soll erreicht werden, dass der Bürger künftig mehr Vertrauen zu dem vielgescholtenen Brüsseler Apparat hat als zu seinen eigenen Behörden? Das wäre zwar gut für Europa, aber ein Desaster für Deutschland, an dem kein vernünftiger Mensch ein Interesse haben kann.

Die europäische Luftfahrt wird zunehmend stärker von Entscheidungen aus Brüssel beeinflusst werden - so wie es aussieht: endlich einmal positiv. Die obige Aufstellung sollte auch die deutschen Behörden ermutigen, dem Brüsseler Zeichen folgend endlich wieder aktiv die Förderung der Allgemeinen Luftfahrt zu betreiben.

Prof. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

HRS erweitert Service für AOPA-Mitglieder

Das Hotelreservierungssystem HRS bietet AOPA-Mitgliedern bei vielen Hotels nicht nur Nachlässe bis zu 20 %. Jetzt wurde das Angebot um einen weiteren Service erweitert:

Ab sofort sind alle Flughäfen und Landeplätze Deutschlands in einer Datenbank hinterlegt, so dass die Hotels in ihrer Entfernung zum gewünschten Flugplatz gelistet werden können. Praktisch für alle Piloten, die in der Nähe ihres Flugzeugs übernachten möchten!

Einfach über den Mitgliederbereich der AOPA-Website oder auf hrs.aopa.de bei HRS anmelden, gewünschten ICAO-Code aufrufen und fertig!

Neues zu den ZÜP-Gebühren

Zum 01.06.2007 trat die Luftsicherheitsgebührenverordnung in Kraft. Seither haben einige Behörden Gebührenbescheide sowohl für laufende ZÜP-Verfahren erhoben, als auch teilweise rückwirkend für ZÜP-Bescheide vor dem 01.06.2007. Die Gebühren sind sehr unterschiedlich, von ca. € 16,00 bis € 35,00. Leider ist die rückwirkende Erhebung von ZÜP-Gebühren zulässig. In § 17 LuftSiG war bereits eine Kostenverordnung angekündigt worden. Nach der Rechtsprechung durften wir Piloten somit nicht darauf vertrauen, dass die ZÜP kostenfrei ist.

Unser Rat: Zahlen Sie nur unter Vorbehalt mit folgendem Mustertext, den Sie in die Überweisung aufnehmen können:

Unter Vorbehalt der Rückforderung bei Verfassungswidrigkeit von § 7 LuftSiG.

Leider wird es eine schnelle Klärung nicht geben. Unser Muster-AOPA-Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht gegen die ZÜP kann noch Jahre dauern.

Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany e. V.
Rechtsanwältin

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

Fürstenfeldbruck, künftig Flugplatz oder Autoteststrecke?

In Bayern herrscht mal wieder Wahlkampf, im März sind Kommunalwahlen. Auf der Suche nach Profil der Kandidaten wird auch der Flugplatz Fürstenfeldbruck zum Politikum. Nachdem der Landtag die zivile Nutzung des Militärflugplatzes in den 90er Jahren beschlossen hatte, unterstützt er nun plötzlich das Konzept der Gemeinde Maisach, das eine rein nichtfliegerische Nutzung vorsieht. Größter Partner soll BMW werden, der Automobilhersteller will ein Fahrsicherheitstraining mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke auf der Runway, so dass ein Flugbetrieb unmöglich würde. Hinzukommen sollen noch eine Umgehungsstraße und eine Trabrennbahn.

Dabei wird von den Flugplatzgegnern vor allem ein Fakt übersehen: Das Flugplatzgelände ist soeben zum Flora-Fauna-Habitat-Gebiet erklärt worden, es genießt somit höchsten Schutz. Und ob die Planungen von BMW umweltverträglich sind, erscheint mehr als fraglich. Hochgeschwindigkeitsfahrten und Schleuderkurse sind eine permanente Lärmquelle, die Bebauung würde auch geschützte Flächen betreffen. Die Flugplatznutzung ist hingegen bereits ökologisch bewertet und als harmlos eingestuft worden.

Neben den ökologischen liegen aber auch die ökonomischen Vorteile des Flugplatzbetriebes auf der Hand. An jedem Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt in der Nähe einer Metropole finden sich eine große Anzahl von Flugzeugen zur Stationierung ein, viele Unternehmen siedeln sich an, z.B. Wartungsbetriebe, Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Restaurants. Dieser Effekt ist auch für Fürstenfeldbruck zu erwarten, ähnlich wie in Egelsbach, Schönhagen und Essen-Mülheim würden zahlreiche neue Arbeitsplätze am Flugplatz entstehen. Der Antrag auf fliegerische Nutzung des Flugplatzgeländes Fürstenfeldbruck ist seit mehreren Wochen eingereicht und müsste unabhängig von den letzten Beschlüssen des bayerischen Landtags positiv bearbeitet werden. Die AOPA steht im engen Kontakt mit ihren Partnern in der Flugplatz-Betreibergesellschaft, der IHK München und dem Flieger Club München, um auf politischer Ebene verstärkt für den Flugplatz zu werben. AOPA-Präsident und Professor für Luftrecht Giemulla hat u.a. an die bayerische Wirtschaftsministerin Müller geschrieben, dass die Verweigerung der Nutzung von Fürsty als Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt notwendigerweise Rückwirkungen auf die Genehmigungslage des Flughafens München hätte. Denn MUC ist bekanntlich von der Betriebspflicht für Flugzeuge bis 2 t befreit. Wird ein Flughafen aus Kapazitätsgründen nach § 45 Abs. 3 LuftVZO teilweise von seiner Betriebspflicht befreit, so ist dies nur zulässig, wenn gleichzeitig für dieses Luftfahrtsegment an anderer Stelle entsprechende adäquate Kapazität vorgehalten bzw. geschaffen wird. Die notwendige Konsequenz aus der Schließung von Fürsty wäre, dass dann die Befreiung von der Betriebspflicht für den MUC wieder zurückgenommen werden müsste, was sich mit den derzeitigen Ausbauplänen sicherlich nicht verträgt.Aber wir werden wohl mit einer Entscheidung - hoffentlich pro Fürsty - auf die Zeit bis nach der Wahl warten müssen.

Wenn auch Sie sich für Fürsty einsetzen und Gegendruck erzeugen wollen, dann senden Sie das Schreiben auf der nächsten Seite an Ministerpräsident Beckstein. Sie finden es auch zum Herunterladen auf unserer Homepage. Natürlich können Sie auch auf die Vorlage verzichten und völlig frei Ihre Arugmente pro Fürsty formulieren!

EU-Kommission veröffentlicht Agenda zur General Aviation

Im Januar 2008 veröffentlichte die EU-Kommisison unter dem Aktenzeichen KOM(2007)869 ein sehr bemerkenswertes Papier, die „Agenda für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt".
Mal wieder ein neues Papier ohne Wert? Eher nicht. Denn die hier getroffenen Aussagen, dass diesem Bereich der Luftfahrt eine große Bedeutung zukommt und wo seine Probleme liegen, sind eine wichtige Grundlage für alle weiteren Entscheidungsprozesse der europäischen Institutionen wie der EASA, die gemäß der Entscheidung des Europäischen Parlaments aus dem Dezember 2007 auch für das Lizenzwesen und den Flugbetrieb zuständig sein wird.

Einige Kostproben:
Die Dynamik der europäischen AL-Industrie muss durch geeignete Regulierungsmaßnahmen und die Förderung von Innovation und Forschung erhalten werden.

Die AL gewährleistet flexible, punktgenaue Beförderungsdienste für Einzelpersonen, Unternehmen und Regionen.

Um Flughafenkapazitäten besser zu nutzen, sollen spezielle Entlastungsstartbahnen und Bereiche an Flughäfen für die AL geschaffen werden.

Die AL ist einer der wichtigen „Lieferanten" von qualifiziertem technischen Personal für Luftfahrtunternehmen.

Aero-Clubs fördern die Fähigkeiten, technischen und fliegerischen Kenntnisse vor allem unter den jungen Bürgern der Europäischen Union.
Beispiele aus anderen Teilen der Welt zeigen, dass die AL bei effizienter Gestaltung des Luftraums und der Verfahren auch bei dichtem Verkehr funktionieren kann.

Absenderadresse

An den
Bayerischen Ministerpräsidenten
Herrn Dr. Günther Beckstein
Bayerische Staatskanzlei
Franz-Josef-Strauß-Ring 1
80539 München

Datum

Erhalt des Flugplatzes Fürstenfeldbruck für die fliegerische Nutzung

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

der Bayerische Landtag soll zu Beginn des Jahres 2008 über die Nachfolgenutzung der von der Bundeswehr aufgegebenen Flächen des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck entscheiden. Seit vielen Jahren hat sich der Bayerische Landtag für eine fliegerische Nutzung von Fürstenfeldbruck eingesetzt, dies scheint sich nunmehr mit der Unterstützung des nichtfliegerischen Konzeptes der Gemeinde Maisach zu ändern.

Mit diesem Schreiben wollen wir Sie darauf hinweisen, dass wir als Nutzer eines Flugzeugs der sog. Allgemeinen Luftfahrt auf den Erhalt und die Fortentwicklung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck angewiesen sind, um die Region München für Geschäfts- und Privatreisen erreichen zu können, denn

- der Flughafen Franz-Josef Strauß (MUC) ist stark ausgelastet und kann kleinere Flugzeuge aus Kapazitätsgründen nicht mehr aufnehmen. Entsprechend ist der Flughafen von der Betriebspflicht für Flugzeuge unter 2 t MTOW befreit. Wenn FFB nicht geöffnet werden sollte, muss die Betriebsbeschränkung für MUC wieder aufgehoben werden.
- der Flugplatz Jesenwang hat eine für die meisten modernen Reiseflugzeuge viel zu kurze Piste von nur 408m Länge. Starts und Landungen sind entweder unmöglich, oder stellen auf Grund fehlender Reserven ein potentielles Sicherheitsrisiko dar.
- der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist nicht für den Allgemeinen Verkehr geöffnet, Starts und Landungen unterliegen der sogenannten „PPR-Regelung" (Prior Permission Required), also einer vorherigen Zustimmung des Flughafenunternehmers, kleinere Flugzeuge sind hier auch politisch offenbar unerwünscht.

Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang auch auf die aktuelle Mitteilung der Europäischen Kommission hinweisen, die "Agenda für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt" mit dem Aktenzeichen KOM(2007)869.
Hierin wird sowohl auf die großen ökonomischen und sozialen Nutzen der Allgemeinen Luftfahrt, als auch auf die Bedürfnisse eingegangen, diesem Verkehrszweig bedarfsgerechte Landeplätze zur Verfügung zu stellen.

Die Betreibergesellschaft des Flugplatzes Fürstenfeldbruck hat einen Antrag auf Genehmigung des Flugbetriebs eingereicht. Abschließend bitten wir Sie darum, dafür Sorge zu tragen, dass das zuständige Luftamt das Genehmigungsverfahren weiterhin neutral und ohne Druck durch den Bayerischen Landtag entsprechend den Vorgaben des Landes-Entwicklungsplanes durchführen kann. Damit die Allgemeine Luftfahrt auch in der Region München mit Fürstenfeldbruck einen adäquaten Heimatflugplatz erhält und ihren Beitrag zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung leisten kann.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift

Drohende Zwangsumrüstung auf 8.33 Funkgeräte durch IAOPA Einsatz vorläufig gestoppt - EU-Kommission beauftragt Eurocontrol mit der Durchführung einer Notwendigkeitsstudie

Das Thema beschäftigt die IAOPA schon seit vielen Jahren. Die Flugsicherungen in Zentraleuropa beklagen sich darüber, dass ihnen die Frequenzen ausgehen.

Die Lösung sieht man dort in der Einführung von 8.33 kHz Funkgeräten auch im unteren Luftraum. Geschätzte Kosten: Etwa 2 Milliarden Euro, die zu etwa gleichen Teilen zu tragen sind von der Allgemeinen Luftfahrt und den Militärs. Die Airlines betrifft das Thema nicht, denn im oberen europäischen Luftraum hat man schon vor einigen Jahren den Frequenzabstand gedrittelt und das 8.33 kHz Kanalraster eingeführt. Aber die Kosten von etwa 1 Mrd. EUR wären ein schwerer Schlag für die Betreiber von Flugzeugen der AL, und eine Belastung für die Steuerzahler, die die Kosten der Militärs tragen müssen.

Im November 2007 kam plötzlich Bewegung in die Angelegenheit: Die Europäische Kommission hat sich eingeschaltet und von Eurocontrol verlangt, alle alternativen Maßnahmen zur Überwindung der Frequenzknappheit zu prüfen: Nur bei einem Nachweis, dass es keine anderen Möglichkeiten gäbe, würde das Mandat zur Einführung von 8.33 auch unterhalb von FL195 erteilt.

Ein Riesenerfolg für die Allgemeine Luftfahrt und die IAOPA, und eine schwere Schlappe für die DFS! Denn die DFS hat noch im Mai 2007 in Schreiben an die deutschen Luftfahrtverbände recht rigoros und offenbar reichlich voreilig verkündet, dass der 8.33 kHz Kanalabstand flächendeckend kommen wird: Und zwar ab 2010 für IFR, ab 2013 für alle. „Die flächendeckende Einführung des 8.33kHz Kanalrasters ist daher sichergestellt", so glaubte die DFS.

Aber da hatte man die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn die EU-Kommission hat das Mandat für 8.33 auf Grund von Zweifeln an der Notwendigkeit der Rieseninvestitionen bis heute nicht erteilt. Daran ist zu einem großen Teil die europäische IAOPA „schuld". Immer wieder haben wir argumentiert, dass wir die Notwendigkeit in den nächsten Jahren neue Frequenzen zu vergeben durchaus anerkennen, jedoch nicht die akute Frequenzknappheit, von der die Frequenzmanager immer sprechen.

Vor dem Industry Consultation Body der EU Kommision haben wir im Oktober 2007 deshalb den Antrag gestellt, die derzeitige Frequenzvergabepraxis kritisch zu überprüfen. Der Antrag wurde angenommen, wir wurden gehört! Eurocontrol hat inzwischen im Auftrag der EU-Kommission die Erstellung einer Studie eingeleitet, an der auch die IAOPA konstruktiv mitwirken wird. Mit Ergebnissen wird nicht vor Ende 2009 gerechnet.

Zum Hintergrund:
Die IAOPA vertritt die Auffassung, dass genügend Frequenzen bis etwa zum Jahr 2020/2025 zur Verfügung stehen, wenn die Frequenzen denn nur nach strengen Effizienzkriterien von einer europäischen Frequenzzentrale vergeben würden. Und wir haben es vorgemacht, ein von uns entwickeltes Frequenzvergabemodell hat etwa 25% freie Kapazitäten im VHF-Band aufgezeigt.

Eigentlich ist das kein ganz großes Wunder, denn die FAA in den USA und die NATO in Europa machen es allen vor: In den USA braucht man dank einer zentralisierten Frequenzvergabe kein 8.33, weder im oberen noch im unteren Luftraum. Und die NATO hat in Europa das Problem der Knappheit militärischer Frequenzen überwunden, seitdem man die Vergabe aus dem Zuständigkeitsbereich rein nationaler Stellen herausgenommen hat.

Wenn wir die Resourcen der 25 kHz Frequenzen bis 2020/2025 effizient ausnutzen, können wir unsere Funkgeräte bereits mit dem neuen digitalen Standard ausstatten, der bis dann unsere alten analogen Geräte ablösen oder zumindest ergänzen soll. Ein digitaler Standard erscheint auch sinnvoll und nutzbringend. Unsere Handies funktionieren auch alle nach digitalen Standards.

Wäre es nicht großartig, wenn wir mit digitalen Funkgeräten ab 2020 nicht nur sprechen, sondern auch Textnachrichten empfangen könnten (z.B. ATIS, METAR, TAF, IFR-Clearances, Meldungen über aktive Flugsperrgebiete), außerdem Radarbilder und Verkehrsinformationen? Das kann heute das Handy jedes Grundschülers. In 2020 sollte auch die High-Techbranche Luftfahrt dazu in der Lage sein. Und für diese Geräte werden sich auch genügend Freiwillige finden, die den Einbau in ihre Flugzeuge so schnell wie möglich vornehmen werden. Denn eines ist klar: 8.33 Funkgeräte sind eigentlich was für´s technische Museum und nichts für eine Luftfahrtmesse.

Mode S Einführungstermin für VFR-Flüge rückt näher – zumindest in Deutschland

Seit März 2007 ist der Mode S – Transponder für alle IFR-Flüge Pflicht. Die Umrüstung der Flugzeuge ging relativ problemlos von statten. Diejenigen, die nicht rechtzeitig zu diesem Termin einen neuen Transponder einbauen konnten, erhielten eine zeitlich begrenzte Ausnahmegenehmigung, um dennoch weiterhin nach IFR fliegen zu dürfen.

So weit so gut, aber zum 31. März 2008 wird es jetzt für alle Piloten und deren Flugzeuge ernst, die nach VFR betrieben werden – und dabei handelt es sich um die große Mehrheit aller in Deutschland zugelassenen Flugzeuge.

Im Hinblick darauf, dass bis Ende März gerade noch 8 Wochen Zeit sind, ist es mit Anfragen an die AOPA-Geschäftsstelle hinsichtlich der Umrüstung auf Mode S verdächtig ruhig. Natürlich kann es sein, dass unsere Mitglieder bereits alle einen Mode S-Transponder bestellt, beim LBA eine 24-Bit-Adresse beantragt und den Transponder bereits in ihr Flugzeug eingebaut haben - mit dazugehörigem Papierkrieg und allen nötigen Stempeln und Unterschriften.

Allerdings trauen wir dem Frieden nicht so recht, nachdem uns vermehrt Aussagen in etwa diese Richtung bekannt geworden sind: „Mode S? Brauche ich nicht. Dann fliege ich halt nur da, wo kein Transponder vorgeschrieben ist…" Das geht natürlich auch, ist aber mit Sicherheit keine Dauerlösung! Denn erstens schränkt man sich dadurch seinen zur Verfügung stehenden Luftraum stark ein und zweitens ist Mode S in Zukunft auch in anderen europäischen Ländern Pflicht. Staaten mit Mode S Mandaten sind neben Deutschland auch Belgien, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Niederlande und die Schweiz.

Nur mit dem 31.03.2008 als Einführungsdatum steht Deutschland mittlerweile ziemlich alleine da. Denn von unseren europäischen Nachbarn wird nach und nach bekannt, dass dieses Datum aufweicht. So publiziert z.B. die Schweiz in einem Dokument vom Januar dieses Jahres (AIC B 001/08), dass motorgetriebene Luftfahrzeuge für VFR-Flüge ab dem 1. Januar 2010 mit einem Transponder Mode S ausgerüstet sein müssen. Die CAA räumt für Großbritannien Übergangsfristen bis zum 31.12.2012 ein und auch für Belgien liegen uns zum derzeitigen Zeitpunkt unbestätigte Informationen vor, dass Mode-S im VFR-Bereich erst ab dem 01.01.2011 kommt.

Die DFS allerdings hält am vorgesehenen Termin fest, eine Ausdehnung der Frist ist derzeit nicht bekannt oder angestrebt. Und das, obwohl die DFS noch nicht in der Lage ist, Mode-S Informationen flächendeckend zu verarbeiten, da gerade mal die Hälfte der Radaranlagen Mode S abfragen kann.

Wer also in Zukunft mit einem neuen, teuren Mode-S Transponder unterwegs ist und von dem Lotsen die Auskunft bekommt, dass die Mode-S-Daten nicht sichtbar sind, der sollte sich nicht gleich bei seinem Transponderhersteller beschweren, sondern lieber erst einmal bei der DFS nachfragen. Diese bittet selbst um Rückmeldungen bei Erfassungsproblemen unter feedback@dfs.de.

Tempelhof muss offen bleiben

Das Berliner Volksbegehren zum Erhalt des Flughafens Tempelhof macht große Fortschritte: Zu Redaktionsschluss, 18 Tage vor Ablauf der Unterzeichnungsfrist am 14. Februar, wurden bereits 160.509 Stimmen gezählt. Es fehlen also nur noch 9.491 zu den benötigten 170.000 Unterschriften. Inzwischen hat der Stadtflughafen sogar den ersten Unterstützer bei Bündnis90/ Den Grünen: Berlin ist für Tempelhof – und das sollte Rot-Rot nicht ignorieren, meint Ex-Justizsenator und Bundestagsabgeordneter Wolfgang Wieland. Die Bild-Zeitung zitiert ihn: „Wenn das Volksbegehren erfolgreich ist, muss es respektiert werden. Man kann direkte Demokratie nicht nur wollen, wenn man selber gewinnt." Hoffen wir, dass sich der Regierende Bürgermeister Wowereit dieser Auffassung bald anschließt.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Vorsitzender: RA W. Hirsch, Uhlandstr. 19, D-70182 Stuttgart

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

Internet: www.luftfahrt-sv.de *phone:* (049) 7 11 / 2 37 33 15
e-mail: Info@luftfahrt-sv.de *fax:* (049) 40 / 36 03 08 78 65

www.flieg-doch-mal.de

Neues Informationsportal von AOPA-Germany und DULV über die Allgemeine Luftfahrt

Unter dem Motto „Flieg doch mal" stellen AOPA und DULV auf ihrer neuen Website die Vielseitigkeit der Allgemeinen Luftfahrt (AL) vor. Das Internetportal macht auf die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt im täglichen Leben aufmerksam. Denn die AL ist der größte Einzelbereich der Luftfahrt in Europa und ein einzigartiger, spezialisierter Teil des Lufttransportssystems. Auch die Menschen, die selbst nie ein Flugzeug einsteigen, verlassen sich täglich auf die Allgemeine Luftfahrt und profitieren von ihrer Arbeit. Um diese Leistungsfähigkeit bewusst zu machen werden u.a. folgende Fragen beantwortet: Was bedeutet der Begriff „Allgemeine Luftfahrt"? Welche Flugzeuge zählen zur AL? In welchen Bereichen ist die Allgemeine Luftfahrt aktiv?

Weiterhin möchte die Website ein weiteres Ziel erreichen: Lust auf's Fliegen machen! Dafür hält sie umfangreiche Informationen für Fluginteressierte und Piloten bereit. Alle Adressen von Vereinen und Flugschulen, die in der AOPA und dem DULV organisiert sind, werden aufgeführt. Weiterhin gibt es einen Überblick über mögliche Lizenzen und die entsprechenden Kosten. Wenn Luftfahrtinteressierte nach einem Besuch der Website sagen: „Ich möchte auch mal mitfliegen" oder sogar anfangen zu überlegen, selbst eine Fluglizenz zu machen, dann hat die Seite ihren Zweck erfüllt.

Ein dritter Schwerpunkt bildet der Bereich Business Aviation. Die Website zeigt, dass gerade dieser Teil der Allgemeinen Luftfahrt Unternehmen in infrastrukturell schwachen, dezentralen Regionen einen entscheidenden Vorteil bietet. Denn der Beitrag, den der Geschäftsflugverkehr durch den Individualtransport zur Wettbewerbsfähigkeit und Standortsicherung leistet, ist beträchtlich und durch kein anderes Verkehrsmittel ersetzbar. Kein Wunder also, dass für viele Geschäftsleute das eigene oder gecharterte Flugzeug das ideale Transportmittel ist.

Schauen Sie mal rein unter: www.flieg-doch-mal.de

EMV und TKG-Bescheide der Bundesnetzagentur für 2003 und 2004

Im Dezember 2007 kurz vor Weihnachten hatte die Bundesnetzagentur neue Beitragsbescheide für die Jahre 2003 und 2004 versandt. Wir waren im Dezember davon ausgegangen, dass alle Flugfunkstellen betroffen waren. Tatsächlich wurden jedoch nur Inhaber von stationären Funkstellen angeschrieben. Die Rechtsgrundlage ist eine neue Verordnung vom 29.11.2007.

Die Bundesnetzagentur hat jedenfalls in aller Eile durch die jetzt versandten Bescheide, soweit diese noch im Dezember 2007 zugestellt wurden, die 4-jährige Verjährung unterbrochen. Am 31.12.2007 wäre die Verjährung für die Beiträge 2003 eingetreten.

Neue Gebührenbescheide für mobilen Funk in Flugzeugen sind wohl nicht im Dezember 2007 versandt worden. Für 2003 wären diese heute ohnehin verjährt.

Wir hatten in unseren bisherigen AOPA-Musterprozessen erfolgreich gegen die ursprünglichen Festsetzungen geklagt. Die AOPA-Mitglieder, die entsprechend unserem Musterwiderspruch nur unter Vorbehalt bezahlt hatten, hatten die Rückerstattung der Beträge für die Jahre 2003 und 2004 erhalten.

Nach der neuen VO gilt zum Vergleich für die alten und neuen Festsetzungen für mobile Luftfunkstellen (Flugzeuge)

2003 alt	TKG + EMV	69,80 €
2003 neu	TKG + EMV	42,08 €
2004 alt	TKG + EMV	60,90 €
2004 neu	TKG + EMV	44,22 €

Somit ergibt sich eine ganz erhebliche Reduzierung der ursprünglichen Festsetzungen. Unsere Musterprozesse hatten somit Erfolg.

Da derzeit noch keine Bescheide für mobile Luftfunkstellen (Flugzeuge) versandt wurden, können wir jetzt auch noch keine Empfehlung für etwaige Widersprüche oder Musterklagen geben.

■ *Sibylle Glässing-Deiss*
Vizepräsidentin AOPA-Germany e. V.
Rechtsanwältin

Einführungstermin für ICAO-Sprachtests verschoben

Der 5. März 2008 als Einführungstermin für ICAO-Sprachtests ist in Deutschland hinfällig. Dies teilte das BMVBS während einer Veranstaltung am 10. Januar 2008 mit. Mit dem Inkrafttreten der entsprechenden Verordnung ist frühestens zum 1. Mai 2008 zu rechnen.

Da andere ICAO-Vertragsstaaten nach dem 5. März 2008 nicht verpflichtet sind, Lizenzen ohne einen Nachweis der englischen Sprachkenntnisse anzuerkennen, sollen alle Inhaber eines BZFI oder AZF bis zu diesem Datum eine kostenlose Übergangsbescheinigung bereits vor Inkrafttreten der Verordnung erhalten.

Die Übergangsbescheinigungen, die das ICAO-Sprachlevel 4 bescheinigen, werden eine einheitliche Gültigkeitsdauer bis zum 31.12.2010 haben und sich nicht wie ursprünglich geplant auf das Datum des letzten Übungsflugs beziehen (Verlängerungsüberprüfungen können dann allerdings mit dem Übungsflug kombiniert werden).

Lizenzinhaber, die vom LBA betreut werden, erhalten die Übergangsbescheinigung automatisch. Den Landesluftfahrtbehörden ist dagegen freigestellt, ebenfalls diesen automatisierten Weg zu wählen, oder die Bescheinigungen nur auf Antrag zu versenden. Sobald wir wissen, bei welchen Länderbehörden eine Beantragung erforderlich ist, werden wir unsere Mitglieder entsprechend informieren.

Generell raten wir allen Anwärtern des BZFI und AZF die Prüfung möglichst noch vor dem 1. Mai 2008 abzulegen. Bis zu diesem Datum wird die Prüfung nicht nur ohne den zusätzlichen Sprachtest durchgeführt, man kann anschließend auch den kompletten Zeitraum der Übergangsfrist ausnutzen.

Anzeige

2. EU-Konferenz der AOPA-Germany zur Allgemeinen Luftfahrt

Die „1. AOPA- EU- Konferenz der Allgemeinen Luftfahrt" im Rahmen der ILA 2006 war ein großer Erfolg. 165 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung sowie Flugzeugeigner und Piloten kamen mit 16 Referenten aus fünf europäischen Ländern zusammen, um über aktuelle Probleme, aber auch Potentiale der Allgemeinen Luftfahrt zu reden. Damit konnte die AL eine der erfolgreichsten ILA- Konferenzen austragen.

Anlässlich der ILA 2008 haben nun den Planungen für die „2. EU-Konferenz" begonnen. Am Montag, den 26. Mai wird der Flugplatz Schönhagen wieder von 10 bis 18 Uhr sein Veranstaltungszentrum öffnen, um die Gäste unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Tiefensee willkommen zu heißen.

Dank der internationalen Konferenzwerbung der AOPA und des BDLI soll die Veranstaltung wieder für den Wirtschaftsfaktor General Aviation und den Luftverkehrsstandort Deutschland werben. Neben interessanten Vorträgen zu aktuellen Themen wird es viel Raum für interessante Gespräche und Diskussionen geben.

Als Sponsoren sind die Firmen Total und Honeywell sowie der Flugplatz Schönhagen dabei. Breite Unterstützung erhält die AOPA diesmal auch von der Berlin Brandenburg Aerospace Allianz sowie der Messe Berlin. Auch der DAEC wird mit einer Postersession über interessante Naturschutzprojekte in und mit der Luftfahrt dabei sein. Der bekannte Cartoonist Dietmar Grosse (u.a. Pilot und Flugzeug) plant eine Ausstellung seiner besten Werke rund um die Luftfahrt.

Die Moderation übernimmt wieder der Chefredakteur des Aerokurier Volker Thomalla. Die Veranstaltung ist kostenlos. Anmeldung per E-mail unter shilbert@edaz.de.

Wir hoffen auch 2008 auf eine hohe Teilnehmerzahl, damit sich die Allgemeine Luftfahrt wieder als ernst zu nehmender Wirtschaftsfaktor präsentieren kann. Den aktuellen Stand des Konferenzprogrammes erfahren Sie unter http://www.ila-berlin.com/ila2008.

Urteil zur Mineralölsteuerbefreiung für den Werkverkehr ist rechtskräftig

Keine Revision beim Bundesfinanzhof

Die positive Entscheidung des Finanzgerichts Düsseldorf vom 31. Oktober 2007 zur Mineralölsteuerbefreiung im Werkverkehr ist rechtskräftig geworden! Das beklagte Hauptzollamt hat keine Revision beim Bundesfinanzhof eingelegt.

Das ist ein weiterer Schritt zu einem großen Erfolg, den Prof. Dr. iur. Real als Prozessvertreter für die AOPA erzielt hat. Mit dem nun rechtskräftigen Urteil wurde klargestellt, dass Werkverkehr nicht unter die private, nichtgewerbliche Luftfahrt fällt und somit alle Geschäftsreisen in der Allgemeinen Luftfahrt mineralölsteuerbefreit sind! Dies bedeutet eine Entlastung für die Allgemeine Luftfahrt von ca. 25 Millionen Euro jährlich! Doch die Auseinandersetzung ist noch nicht zu Ende: Der Zoll hat seine Außenstellen mittlerweile angewiesen, alle eingereichten Anträge, die nicht von Luftfahrtunternehmen kommen, grundsätzlich abzuweisen. Mit dieser Einstellung geht man strikt nach den drei Grundprinzipien der deutschen Verwaltung vor: „Das war ja noch nie da, das wäre ja noch schöner, wo kommen wir denn da hin!"

Antragsteller, die eine Ablehnung erfahren haben, sollten jetzt genau das tun, was in der Rechtsbehelfsbelehrung beschrieben ist, nämlich schriftlich Einspruch erheben bei der in der Rechtsbehelfsbelehrung angegebenen Adresse - nämlich dem zuständigen Hauptzollamt.

Prof. Gustav Real hat einen Mustereinspruch formuliert, der die zahllosen Varianten, in denen die Nutzung des Flugzeugs geregelt sein kann, berücksichtigt. Dieser steht allen AOPA-Mitgliedern im Mitgliederbereich der AOPA-Website zur Verfügung.

Es sollte beachtet werden, dass der Widerspruch spätestens einen Monat (nicht: vier Wochen!) nach Zugang des Bescheids bei dem Hauptzollamt eingegangen sein muss. Zusätzlich sollte der Einspruch auch vorab per Telefax eingesandt werden: dann ist nämlich das Sendeprotokoll ein recht zuverlässiger Beweis über die rechtzeitige Absendung. Wichtig ist, dass alle Betroffenen die Vergütungsanträge trotz eventueller Ablehnung weiterhin kontinuierlich bei den zuständigen Hauptzollämtern einreichen. Die Vergütung kann für das Kalendervierteljahr, Kalenderhalbjahr oder Kalenderjahr beantragt werden, allerdings nur bis zum Ende des Jahres, das auf das Kalenderjahr folgt. Also in 2008 noch für 2007.

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig (EDVE) vom 29. - 30.03.2008

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 29.03.2008 um 09:00 Uhr in den Räumen der BFU in Braunschweig. Ende soll gegen 18:00 Uhr sein. Sonntag, den 30.03. 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-Fortbildungslehrgang erfüllt die Voraussetzungen 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).

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 130 für AOPA-Mitglieder und EUR 180 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 29.02.2008.

12. AOPA-Trainingscamp in Stendal (EDOV) vom 15. - 18.05.2008

Das Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, dem 15. Mai 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 14.05. erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewußt auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 100 für AOPA-Mitglieder und EUR 150 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 15.04.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 15.

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

AOPA-Flyout nach Norwegen ausgebucht

Wie bereits in den vergangenen Jahren war unser AOPA-Flyout innerhalb kürzester Zeit ausgebucht. Wir bitten alle um Verständnis, die keinen Platz bekommen haben. Das nächste AOPA-Flyout kommt bestimmt.

AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg (ETNU) vom 22. - 25.05.2008

Das Seeflugtraining der AOPA über der Ostsee mit dem Ausgangsflugplatz Neubrandenburg in Deutschlands liebenswertem „Nahen Osten".
Im Vordergrund steht der Mensch, der Pilot, die Pilotin. Sein Verhalten. Sein Gefühl. Um den wollen wir uns kümmern. In Theorie und Praxis. Um die Eindrücke und Bedingungen, mit denen er beim Fliegen über Wasser konfrontiert wird, um die Interpretation des Umfeldes und der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente an Bord der ach so vertrauten Flugmaschine. Und natürlich um die Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt.
Wen sprechen wir bei diesem Training an? Alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, die ihr Wissen als „Binnenpiloten" erweitern und sich mit den grundsätzlichen Gegebenheiten und möglichen Situationen über See vertraut machen möchten.
Übernachten werden wir in einem Hotel direkt am Flugplatz. Natürlich mit einer „Special Rate" für die Teilnehmer des Trainings, die die Geschäftsführung des Flugplatzes für uns vereinbart hat.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 100 für AOPA-Mitglieder und EUR 150 für Nichtmitglieder. Ist ein zweiter Pilot mit im gleichen Flugzeug unterwegs, so zahlt dieser nur EUR 50 (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 22.04.2008.

AOPA-Sea Survival „Überleben auf See" in Nordholz am 12.06.2008

Der Lehrgang wird von den Sea-Survival-Profis des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin" in Nordholz veranstaltet. Die Anreise erfolgt bereits am Vorabend. 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. Nachmittags 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. 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.
Sea-Survival, eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern Ihnen bestimmt auch noch eine Menge Spaß macht.
Die Teilnahmegebühren betragen EUR 600 für AOPA-Mitglieder und EUR 700 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Verpflegung und Unterkunft in der spartanisch eingerichteten Kaserne sind in dem Betrag inbegriffen.

Anmeldeschluß ist der 12.05.2008.

30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden (EDME) vom 02. - 09.08.2008

Unser Trainingscamp in Eggenfelden findet in diesem August nun schon zum 30. 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!

Das Ausbildungsprogramm umfasst Basic/ Aufbautraining, Advanced/ Fortgeschrittene, Alpeneinweisung, Emergency Procedure Training / Notverfahren, IFR Check für 1 und 2-motorige, Nachtflug, Simulatortraining und Pinch-Hitter.

Weitere Informationen zu unserem Trainingscamp in Eggenfelden finden Sie auf Seite 14.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 230 für AOPA-Mitglieder und EUR 425 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 02.07.2008.

TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12. - 14.09.2008

Achtung! Geänderter Termin

Gemeinsam mit dem TFC Aviation Service Center in Essen-Kupferdreh wird die AOPA-Germany vom 12. - 14. September 2008 ihr Simulatortraining durchführen. Diese Veranstaltung richtet sich an IFR- und engagierte VFR-Piloten, die ihre fliegerischen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Profis verbessern wollen, die ansonsten Airlinepiloten Type Ratings auf der Boeing 737 geben oder junge ATPL-Absolventen auf Crew Coordination vorbereiten. Geflogen wird auf Simulatoren vom Typ Seneca III (mit Sichtsystem, FNPT II), einem topaktuellen Garmin/Avidyne-Glascockpit, TB20 (mit Sichtsystem) und Seneca (generisch, FNPT I ohne Sichtsystem). Weiterhin stehen allgemeine IFR-Theorie und Crew Resource Management auf dem Ausbildungsplan. Die Unterbringung erfolgt im Übernachtungsheim der TFC (ehemaliges Offizierscasino).

Die Pakete FNPT I / TB20 und FNPT II enthalten jeweils:
- 3h Sim als Pilot Flying
- 3h Sim als Observer
- 3h Theorie
- 2 Übernachtungen
- 2x Frühstück
- 1x Abendessen
- 1x Mittagssnack

Teilnahmegebühren	FNPT I	FNPT II
AOPA-Mitglieder	400 EUR	610 EUR
Nichtmitglieder	500 EUR	710 EUR

(Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 12.08.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 15.

30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02. - 09.08.2008

Unser Trainingscamp in Eggenfelden findet in diesem August nun schon zum 30. 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, dem 03. 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 Sondergenehmigung), 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 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. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

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 DZ 75 EUR
Gasthof Baumgartner Tel.: 08721 4011	EZ 34 EUR DZ 56 EUR
Bacchus-Stubn Tel.: 08721 507472	EZ 35 EUR DZ 54 EUR
Gästehaus Waldhof Tel.: 08721 2858	EZ 30 EUR DZ 45 EUR
Familie Schmideder Tel.: 08721 8365	p. P. 18 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen Gebühr von ca. 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.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig vom 29. - 30.03.2008**
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 15. - 18.05.2008**
Pauschale: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

☐ **BAS**	Basic / Aufbautraining	ca. 4 h	☐ **NGT**	Nachtflug	ca. 2 h
☐ **ADV**	Advanced / Fortgeschr.	ca. 6 h	☐ **EPT**	Einw. in Notverfahren	ca. 1 h

Allgemeiner Theorieunterricht ist in der Camppauschale enthalten.

☐ **AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 22. - 25.05.2008**
Kosten: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ **AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 12.06.2008**
Kosten: 600 € für AOPA-Mitglieder, 700 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ **AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02. - 09.08.2008**
Kosten: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder – Flugzeuge: Min. 20 / Max. 100

Bitte ankreuzen und Priorität 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. 5-7 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

☐ Interesse an einer Ballonfahrt ☐ Karten für den Abschlußabend (25,00 EUR für passive Teilnehmer) Anzahl

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

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):
☐ 02.08.2008 ☐ 03.08.2008
Wichtig wegen der Registrierung!

☐ **TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12. - 14.09.2008**
Kosten: ☐ FNPT I 400 € für AOPA-Mitglieder, 500 € für Nichtmitglieder
☐ FNPT II 610 € für AOPA-Mitglieder, 710 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter – Nur Eggenfelden und Stendal

Bitte Typ eintragen | Kennung | ☐ VFR ☐ IFR | ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich will 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

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen - Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. **Zusatz für Eggenfelden:** Die Teilnahme an der Theorie der von Ihnen angegebenen Kurse ist Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis.

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

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

Elly Beinhorn

Auch wenn sie sich selbst nie als Heldin gesehen hat: Elly Beinhorn war eine der berühmtesten Pilotinnen des letzten Jahrhunderts und eine hervorragende Botschafterin der Allgemeinen Luftfahrt. Mit ihren Rekordflügen und mit ihrer journalistischen Tätigkeit hat sie Großes für die Luftfahrt geleistet und mit ihrem Pioniergeist vielen Frauen den Weg in die Männerdomäne Fliegerei geöffnet. Ihr Name wird immer mit der Luftfahrt verbunden bleiben.

Elly Beinhorn ist am 28. November 2007 im Alter von 100 Jahren verstorben. Sie war viele Jahre Ehrenmitglied der AOPA-Germany. Auch nach der Beendigung ihrer aktiven fliegerischen Laufbahn war sie der AOPA stets eng und freundschaftlich verbunden. Die AOPA-Germany wird sie in bester Erinnerung behalten und ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

Fliegen war die Leidenschaft der Tochter aus gutem Hause - und damit drang sie in eine von Männern beherrschte Domäne ein. Die legendäre Fliegerin war in den 30er Jahren als eine der wenigen Frauen in der Luftfahrt bekannt geworden. Zwischen 1931 und 1932 hatte sie als erste Frau alle fünf Kontinente überflogen. 1931 flog sie alleine nach Afrika, Ende des Jahres brach sie zu einem Weltflug auf, den sie im Juli 1932 nach rund 31.000 Kilometern in Buenos Aires beendete.

Am 13. Juli 1936 heiratete Elly Beinhorn den Autorennfahrer und mehrfachen Grand-Prix-Sieger Bernd Rosemeyer, der zehn Wochen nach der Geburt von Bernd junior im Januar 1938 bei einem Weltrekordversuch auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt tödlich verunglückte. Noch 1938 begann Beinhorn wieder zu fliegen.

1979 gab Elly Beinhorn mit 73 Jahren und mehr als 5.000 geflogenen Stunden ihren Pilotenschein zurück. „52 Jahre sind genug“, resümierte sie damals, „ich hatte das Glück in einer Zeit fliegen zu dürfen, als das wirklich noch ein Abenteuer war. Ich habe noch diese herrlichen, unabhängigen Zeiten erlebt, als man am Himmel ganz für sich alleine war!“

Julius Meinl

Mit Julius Meinl verliert die AOPA – Austria nicht nur ihren langjährigen Präsidenten, sondern auch einen der erfahrensten Flieger Österreichs.

Geboren am 27. Oktober 1930 erlernte Julius Meinl IV schon Ende der vierziger Jahre das Fliegen bei der Royal Airforce, damals noch in einer Tiger Moth, eine Maschine, die er auch im letzten Jahr noch mit Begeisterung steuerte. Als er 1953 nach Österreich zurückkam, um in das Familienunternehmen einzutreten, konnte er schon bald zu beruflichen Terminen in Europa selbst anfliegen. Noch zu einer Zeit, als man über den Atlantik mit LORAN navigierte, flog Jack Meinl bereits die Nordatlantikroute im Turbo-Commander. Die hohen Ansprüche, die er an die Kompetenz seines Unternehmens stellte, waren auch in der Luftfahrttechnik maßgebend: Jack Meinls technische Kenntnis der von ihm geflogenen Maschinen übertraf oft die der Mechaniker, was bald in der Gründung einer eigenen Werft und der Maintenance-firma Gate V seine erfolgreiche Umsetzung fand.

Obrigkeitsdenken war Präsident Meinl fremd, er war geprägt von einer liberalen Lebenshaltung und immer offen für neue Ideen. Das Ungewöhnliche, das Abenteuer, zog ihn an, da war es nur eine Frage der Zeit die erste Weltumrundung in einem Flugzeug von Bombardier zu planen um winzige Atolle im Pazifik anzufliegen, oder die Produktionshallen in Wichita, einem der Flugzentren in den USA zu besuchen.

Obwohl die Teilnahme an Air shows zu seiner großen Leidenschaft gehörte, war es doch die Verbindung zur geschäftlichen Umsetzung die sein Fliegen bestimmte: Eine Tasse Meinl-Kaffee am Baikalsee oder in Usbekistan zu genießen, in Saudi-Arabien bei Kamelfleisch Verhandlungen zu führen, das faszinierte ihn. Er wusste stets, das Neue und Interessante mit dem Nützlichen zu verbinden. Und auch Genuss war immer wichtig, ob in Brasilien mit Kaffeehändlern, bei den Touaregs in Algerien oder bei Meinl am Graben.

Heute prägt die Trauer unser Denken – morgen werden es die vielen unvergesslichen Momente mit Präsident Julius Meinl sein, seine Werte, seine Offenheit und die Abenteuerlust, Eigenschaften, die auch uns immer anspornen werden, das Neue zu suchen und weit über unsere jetzigen Grenzen hinaus zu denken und zu handeln.

Der Horizont wird oft beschrieben als die Grenze unserer Wahrnehmung. Julius Meinl IV. war immer bemüht, hinter diese Grenzen zu gehen, zu fliegen. Und auch jetzt, mit seinem zu frühen Tod, fliegt er nur ein Stück voraus, hinter diesen Horizont.

Cessna weiter auf Expansionskurs

Nachdem Cessna über viele Jahre keine einmotorigen Kolbenflugzeuge mehr baute, hat man offensichtlich die Marktpotentiale völlig neu eingeschätzt und baut auf einen Expansionskurs.

Nicht nur, dass man die in den Konkurs gegangene Columbia Aircraft aufgekauft und die aus Verbundwerkstoffen hergestellten Modelle 350 und 400 in die eigene Modellpalette integriert hat. Sondern auch im leichten Segment positioniert man sich verstärkt, die neu entwickelte Cessna 162 „Skycatcher“ tritt in die Fußstapfen der Cessna 150/152 und ermöglicht in der neuen Klasse der Light Sport Aircraft das Fliegen auch für wenig Geld.

Cessna 400

Angesichts der weltweit steigenden Preise für Avgas hat man sich entschlossen, die Cessna 172 bereits ab Werk mit dem sparsamen Centurion-Turbodiesel aus dem Hause Thielert anzubieten.

Zudem will man auch im Bereich Sicherheit Zeichen setzen: Die Cessna Modelle von der 162 „Skycatcher“ bis zur C206 „Stationair“ sollen ab Werk optinal mit BRS-Rettungsfallschirmen ausgestattet werden.

Cessna 162 Skycatcher

Auch im Gesamtgeschäft läuft es für Cessna hervorragend: Das Auftragsvolumen der bestellten Flugzeuge beträgt 12,6 Milliarden USD. In 2007 wurden 1274 Flugzeuge ausgeliefert, darunter waren 387 Business Jets, 80 Caravan Turboprops und 807 Kolbenflugzeuge.

Grund genug zur Zufriedenheit für Cessna CEO Jack Pelton, von 2005 bis 2007 sind die Auslieferungen der großen Business-Jets um 50% gestiegen. In Zukunft will man sogar einen noch größeren Business-Jet anbieten, der angesichts der Nachfrage im Premium–Segment die Citation-Baureihe nach oben erweitert und sich auf dem Markt der Gulfstreams, Challenger und Falcons positionieren soll.

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten Februar/ März 2008 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

40-jährige Mitgliedschaft
Fritz Hamann jr.

30-jährige Mitgliedschaft
Gerhard Bumüller
Paul Otto Fassbender
Otto Lindner

25-jährige Mitgliedschaft
Harm Albrecht
Peter Frank Audilet
Rudolf Batzer
Dieter Böhm
Dirk Brunner
Diethelm K. Büttner
Wolfgang Clary
Friedrich-Wilhelm Ebbert
Rudolf Gambihler
Wilhelm Hülpert
Bernd-Michael Kader
Ulrich Lanz
Joerg Lindner
Otto Lindner jun.
Carl-August Mercier
Frederic Schellhorn
Hans-Jürgen Schwefer
Axel Weber

Da wo die Bora bläst - oder auch nicht
AOPA-Mitglieder trainieren in Zadar

Eigentlich hatte ich ja nicht mehr daran geglaubt. Der ersehnte und vorbereitete Tag war da und…….das Wetter war so richtig mistig. Für IFR sollte das ja kein Problem sein. Und das hatten wir ja vorbereitet. IFR Training. Aber: überall CB´s und ganz schön gemeiner Wind. Und die Alpen dicht. Selbst wir hier in Zadar hatten alle Schulflüge nach Norden „gecancelled" und sind lieber in den Süden geflogen. Split war ja o.k. und Dubrovnik auch. Aber meine Trainees kamen diesmal eben nicht von Süden sondern vom verwehten Norden. Aber wie es so in der Kleinfliegerei ist. Erst mal abwarten und die Hoffnung nicht aufgeben.

Und so war es dann auch. Die Crew war am Morgen von Friedrichshafen gestartet und mit einer Zwischenlandung in Eggenfelden wohlbehalten in Wiener Neustadt eingetroffen. IFR in IMC. Die Wiener waren bezüglich des Wetters ganz zuversichtlich. Übers Burgenland, vielleicht mit einem kurzen Abstecher über Ungarn, geht es in IMC nach Ljubljana und dann macht es auf. Die Null-Grad-Grenze liegt bei FL100 und die Route verlangt nur FL080. CB´s so gut wie keine. Also los.

Wolfgang hat den Flug in seiner souveränen Art ruhig und sicher gemeistert. Hatte kein Eis und ist auftretenden „Entladungen" dank seines Stormscopes sicher ausgewichen. Nur hat es bei Ljubljana nicht aufgemacht sonder es ist bis fast nach Zadar IMC geblieben. Und hier habe ich sie dann mit verwehter Haarpracht in die Arme geschlossen. Und dankbar, denn sie hatten einen lieben Passagier dabei, der, bzw. die, noch ein bisschen länger bei mir bleibt.

Und dann haben wir uns in die Arbeit gestürzt. Was tun wir wann und wie. Wir sind Checklisten durchgegangen, haben Übungen (Airwork) analysiert, haben Anflugverfahren besprochen und sind besonders auf die Gegebenheiten hier in Kroatien eingegangen. Denn einiges ist doch anders als im Rest von Europa. Besonders gibt es hier einige IFR Plätze mit nur einem NDB für den Anflug. Genau die NDB´s, die in Deutschland schon seit zwanzig Jahren totgesagt werden. Wetter und AIS haben wir hier direkt am Platz. Aber auch Militär und Linien- und Chartervekehr und dann noch die Schule. Und das müssen die Controller (Tower und Radar) alles unter einen Hut bringen.

Für jeden Flug muss ein Flugplan gemacht werden. Egal ob IFR oder VFR. Und jede Abweichung von einer Route sowie jede Höhenänderung muss von ATC genehmigt werden. Man ist hier ständig unter Kontrolle. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen, wenn man das Gerede in Deutschland über die vielen Einschränkungen im VFR Bereich hört. Das was man dort alles kann und darf gehört hier in das Reich der Fabel.

Endlich können wir nach all den Vorbereitungen starten. Für den ersten Tag haben

wir uns die Nordroute vorgenommen. Von Zadar über Rijeka und Pula nach Lojinj. Mit Anflügen und „Low Approach" in Rijeka und Pula. Das Wetter ist für unsere Zwecke fürchterlich. Strahlend blauer Himmel und fast kein Wind. Sichten von Pol zu Pol und die ganze Inselwelt der Dalmatinischen Küste zum Greifen nah. Schlimm. Aber das Fluchen hält sich in sehr engen Grenzen. Fast euphorisch unser Gesichtsausdruck und mein verzweifeltes Flehen an Wolfgang: Bitte nicht rausschauen. Hat er fest versprochen und mich regelmäßig auf den schönen Blick nach draußen aufmerksam gemacht. IFR pur.

Der erste Anflug geht nach Rijeka. Auf die Insel Krk. Den ILS haben wir dort ausgespart. Der geht nur geradeaus und ist ziemlich lang. Aber der VOR/DME und der NDB/DME haben es in sich. Man hat ein „Racetrack Pattern" in 6.000 ft und dann geht es abwärts. Über das RI NDB hin und her, noch mal hin und her, dann raus und wieder rein. Und plötzlich sind wir in 2.000 ft über dem Beacon und sehen den Platz direkt voraus. So steht's geschrieben und so war es auch. Theoretisch ganz einfach aber in der Praxis gibt es häufig eine Tücke. Welche? Ja, den Wind. Denn wir befinden uns im Gebiet des Kvarner, den Seglern unter uns wegen seiner unberechenbaren Winde bekannt. Und die wirken ja, wie der gebildete Mitteleuropäer mit Fluglizenz weiß, auch auf Flugzeuge. In 5.000 ft haben wir häufig Winde von bis zu 50kt. Von der Seite. Da hat man schon einen respektablen Vorhaltewinkel und so wird ein Holding schon mal zur Herausforderung. Aber wieder mal nicht bei uns. Der Flugweg, mitgeplottet via GPS, könnte vom Jeppesen Anflugblatt stammen. Mir kommt der Verdacht, dass dies am Piloten liegt. Mal abwarten.

Nach dem Low Approach geht es per SID nach Pula. Ist ja nicht so weit weg und hier holen wir unseren ILS nach. Von CRE aus sind es noch ca. 20 NM und so haben wir genug Zeit für einen „Noise abadement" Anflug. Den hatten wir ja durchgesprochen und so haut auch der ganz gut hin. Wieder ein Low Approach, eine SID und weiter nach Lojinj. Hier wartet noch mal ein NDB. Aber ganz ohne DME und so sind Kurs und Uhr wieder gefragt. Der Missed-Approach liegt genau über dem Platz und so haben wir einen ganz guten Orientierungspunkt. Ab dem geht es nach Sicht weiter und wir haben eine mustergültige Landung auf dem doch sehr schönen Platz. Von der Bahn her meine ich. Denn sonst gibt es nichts. Keine Kneipe, nur einen Kaffeeautomaten für passend abgezählte Kunar sowie eine versteckte Toilette. Die ist uns in diesem Moment sehr wichtig und so lassen sich auch die fast 30€ Landegebühren etwas relativieren. Aber der Sprit ist günstig, wie überall in Kroatien. Momentan sind es 1,10€ für das Kilo. Ja, richtig gelesen. Die rechnen dort in Kilo. Kann uns ja nur recht sein.

Der Rückflug nach Zadar ist dann nur noch vom schönen Blick geprägt. Denn es geht VFR weiter, über Rab und Pak, und mit einem neuen Piloten. Udo ist dran und so hangeln wir uns von einem Pflichtmeldepunkt zum anderen. Die Landung verläuft perfekt. Bums, runter, alles klar, aus, fertig, basta – so würde es Heinz Rühmann ausdrücken.

Können wir das noch toppen? Klar doch. Wir haben ja noch einen Tag und den bereiten wir beim Abendessen in einem schicken, kleinen Hotel in Sukosan vor. Die Südroute ist dran und soll uns über Split und Brac nach Dubrovnik führen. IFR hin und dann VFR wieder zurück nach Zadar. Wir werden in Zadar bei der Planung sehr gut von AIS unterstützt. Ein hilfsbereiter Mensch füllt uns fast den gesamten Flugplan aus und gibt noch wertvolle Tipps für den Low Approach in Split. Die haben an diesem Tag mächtig Charterverkehr und das werden wir noch zu spüren bekommen. Denn ATC ist leicht überfordert und so schickt uns Split Radar, wir sind IFR unterwegs, kurzerhand auf Info und der holt uns doch glatt auf 1.000 ft runter. Bei einer MEA von 5.000 ft. Unser verbaler Versuch doch auf Höhe zu bleiben wird mit dem Argument abgetan, dass wir dann mit einem Delay von einer Stunde rechnen müssten. Da das Wetter CAVOK ist spielen wir einfach mit, streichen den Anflug auf Split und lassen uns per Radar Vektoren weit über die Adria nach Brac führen. Eine Insel, die u.a. durch ihre Steinbrüche bekannt ist. Ist doch der Reichstag in Berlin mit Steinen aus Brac gebaut worden, ebenso wie das „Weiße Haus" in Washington. Und der Flugplatz liegt zwischen zwei Hügeln und am Anflug liegt eine 1.700 ft steile Felswand. Die Düse ist damit vorprogrammiert, ebenso wie eine nicht zu unterschätzende Leewirkung kurz vor der Schwelle. Hier wird es schon ein bisschen wackelig aber Wolfgang meistert auch das perfekt. Es scheint also doch am Piloten zu liegen. Mal sehen, der Tag ist ja noch nicht zu Ende. Ein zweiter Anflug ist aus Zeitgründen leider nicht möglich, denn gerade steigen einige Passagiere in eine Dash 8 der Tyrolean die in ca. 20 Minuten starten soll. Na ja, dann eben nicht. Wir hören später die Dash auf Split Radar. Mehr als eine halbe Stunde nach unserem Abflug. Und da sind wir schon fast in Dubrovnik. Seperation à la Planwirtschaft.

Aber Dubrovnik entschädigt uns voll. Ein super Anflug auf dem ILS, diesmal mit GPS overlay, und ein „Circle to land" für den Endanflug. Eigentlich alles drin, was wir so brauchen. Nur das Wetter ist immer noch miserabel. Sonne, blauer Himmel und weitere Gemeinheiten. Aber der Wind spielt diesmal mit. Er ist stark und somit haben wir wenigstens eine kleine Herausforderung. Da der Pilot auch jetzt nicht „patzt" gebe ich meine geplante Besserwisserei auf. Er kann es einfach. Wieder einen Kunden verloren. So spielt das Leben.

Die Stunden in Dubrovnik sind für uns alle unvergesslich. Ein Taxi bringt uns vom Flugplatz in die Stadt und holt uns wieder ab. Für 60€ und vier Personen akzeptabel. Es war sicher nicht der letzte Besuch in dieser schönen Stadt und so freuen wir uns auf das nächste Mal und den heutigen Rückflug. VFR die Küste entlang. Wieder mit Udo. Mit einem strahlenden Lächeln im Gesicht fliegt er uns von einem Pflichtmeldepunkt zum anderen und bei Sonnenuntergang sind wir wieder in Zadar. Ein wunderschöner Tag ist zu Ende gegangen und somit auch die Zeit des Trainings in Kroatien.

Wolfgang und Udo fliegen am anderen Tag nach Deutschland zurück und ich steige wieder in die Schulflugzeuge, denn meine Jungs haben nächste Woche LBA Prüfung und wir müssen noch einige Stunden auf unserer Twin abreiten. Schön ist, dass ich die restlichen zwei Wochen meines Aufenthaltes in Kroatien nicht mehr allein bin. Die Passagierin bleibt. Es ist doch ein schönes Gefühl, wenn jemand auf mich wartet.

Wiederholen wir das Ganze? Selbstverständlich. Ob in Kroatien oder Deutschland oder anderswo in Europa. Ich weiß es noch nicht. Aber wir, ich meine damit das FSTC von Hans und mir, werden auch für das nächste Jahr ein Angebot erstellen und ich freu mich wieder richtig auf die Tage mit Spaß, Freude, Herausforderungen und netten Menschen.

■ *Ingolf Panzer*

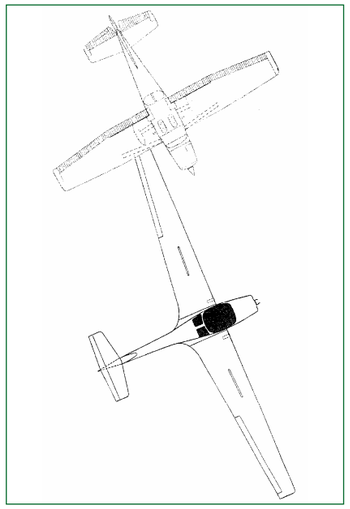
Anzeige

Besser informiert!

Tod in der Platzrunde

Sicherheit hat in der Luftfahrt nicht von ungefähr einen hohen Stellenwert. Trotz der zu Recht geforderten Sorgfalt und Umsicht werden sich immer wieder einmal kleinere oder auch größere Nachlässigkeiten einschleichen. Nicht hinnehmbar ist jedoch, sie a priori zu tolerieren! Gelebte Toleranz ist sicherlich etwas sehr erstrebenswertes in unserer Gesellschaft, doch darf sie keinesfalls zu einer Ignoranz bestehender Regeln führen. Um diese einheitlichen Regeln für den Luftverkehr weltweit sicherzustellen, hat die ICAO (International Civil Aviation Organisation) Richtlinien und Empfehlungen (Standards und Recommanded Practices) erarbeitet, die von den mehr als 180 Mitgliedstaaten weltweit anerkannt worden sind und so auch praktiziert werden. Auch die Bundesrepublik, als ein Mitgliedstaat in dieser Organisation, hat sich verpflichtet, diese Richtlinien und Empfehlungen in ihr nationales Luftrecht zu übernehmen.

Wie bedeutsam diese Regeln für die tägliche fliegerische Praxis sein können, beweist ein Vorfall, bei dem zwei Menschen unnötigerweise ihr Leben verloren.



Position der beiden Flugzeuge zueinander zum Zeitpunkt der Kollision

Der 7. Mai 2006 war ein sommerlicher Frühlingstag. Klarer blauer Himmel mit Sichten um die 10 km und schwachen Winden aus östlicher Richtung. Am Flugplatz Aschaffenburg (EDFC) war die Piste 08 in Betrieb, als sich gegen 14:32 UTC eine Cessna 172 von Reichelsheim (EDFB) kommend nördlich des Flugplatzes meldete und eine Schullandung in EDFC ankündigte. Neben dem Flugschüler und dessen Fluglehrer befand sich noch ein weiterer Fluggast an Bord. Eine halbe Minute später meldete sich ein Grob G109 Motorsegler auf der Infofrequenz und gab seine Position 5 Minuten westlich des Platzes an. Außerdem bestätigte er die Landerichtung 08 mitgehört zu haben. Etwa 5 Minuten nach dem Erstanruf meldete die Cessna den Einflug in den Gegenanflug nördlich des Platzes zur Piste 08. Da der Motorsegler bestätigt hatte, die Platzinformationen an die Cessna mitgehört zu haben, hatte der Flugleiter von EDFC auch keine Veranlassung, dem Motorsegler darüber hinausgehende Verkehrshinweise auf die von Norden anfliegende Cessna zu erteilen. Mit dem Motorsegler fand demzufolge nach dessen Erstanruf auch kein weiterer Sprechfunkverkehr mehr statt. Mit Eindrehen in den Queranflug zur Piste 08 und begonnenem Sinkflug sah der Fluglehrer der Cessna 172 den Motorsegler in gleicher Flughöhe auf sich zukommen. Trotz eines sofort eingeleiteten Steigflugs kollidierte das Fahrwerk der Cessna mit dem Leitwerk des Motorseglers. Die Cessna konnte trotz erheblicher Beschädigungen des Fahrwerks sicher in Aschaffenburg landen. Der Motorsegler geriet außer Kontrolle und stürzte ab. Die Insassen, beide im Besitz von gültigen Luftfahrerscheinen, kamen dabei ums Leben.

Ein schrecklicher Unfall. Warum konnte er passieren, obwohl gute Wetterverhältnisse vorherrschten und beide Piloten über die jeweiligen Flugvorhaben des Anderen informiert waren? Auch weist das Zusammenwirken von Flugleitung und Piloten keine Verfahrensdefizite auf. Umso unverständlicher, dass es trotzdem zu diesem tragischen Unfall kommen konnte. Wäre dieser Unfall zu vermeiden gewesen oder war es ganz einfach Schicksal? Beginnen wir zuerst einmal, uns mit den Aufgaben eines Flugleiters vertraut zu machen. Er übt auch an unkontrollierten Flugplätzen den sogenannten Flugplatzinformationsdienst (AFIS > Aerodrome Flight Information Service) aus. Diese Aufgaben sind sowohl von der ICAO als Empfehlung, wie auch durch unsere oberste Luftfahrtbehörde in Form eines Informationsblattes für die Luftfahrt (AIC > Aeronautical Information Circular) bekannt gemacht worden. Danach gehören zu den wesentlichen Tätigkeitsmerkmalen eines jeden Platzflugleiters unter anderem:

- Erteilen von Verkehrhinweisen auf Flugaktivitäten in der Platzrunde, sowie auf an- oder abfliegenden Luftverkehr
- Erteilen von Verkehrsinformationen über alle Flugzeug- und Fahrzeugaktivitäten auf den Betriebsflächen zur Vermeidung von Behinderungen oder Zusammenstößen
- Hinweise auf bestehende Betriebsreglungen am Boden und in der Luft, soweit erforderlich
- Hinweise auf vorhandene oder gemeldete gefährliche Wetterphänomene
- Warnung vor Vogelschwärmen auf oder im unmittelbaren Umfeld eines Flugplatzes
- Alarmierung von Rettungsdiensten und gegebenenfalls Hilfeleistungen bei Luftnotfällen
- Hinweise auf Hindernisse im Schutzbereich von Pisten und Rollwegen
- Sicherung und Kennzeichnung von nicht benutzbaren Betriebsflächen
- Alarmierung von Polizei, SAR und Flugsicherung bei Luftnotfällen
- Auslösung des Alarmplanes bei Flugunfällen
- Aktivierung und Deaktivierung von „F"-Lufträumen, sofern vorhanden

Das Verhalten im direkten Umfeld sowohl von kontrollierten als auch von unkontrollierten Flugplätzen, ist von der ICAO durch Verkehrsrichtlinien (International Standards) im Anhang 2 (Annex 2), sowie über Verfahrensempfehlungen (Recommanded Practices) formuliert und veröffentlicht worden. Diese sind auch von der Bundesrepublik paraphiert worden und als deutsches Luftrecht in der Luftverkehrsordnung (LuftVO) veröffentlicht. Danach sind im § 1 Abs.1 (Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr), sowie im § 22 die Abs. 2 bis 7 (Flugbetrieb auf einem Flugplatz und dessen Umgebung) eindeutige Verhaltensregeln festgeschrieben. Vor allen Dingen die Absätze 3 und 4 des § 22 der LuftVO machen deutlich, wie sich ein Pilot beim Anflug auf einen Flugplatz zu verhalten hat. Danach sind Direktanflüge in Ausnahmefällen zwar möglich, jedoch nur dann, wenn sich kein anderer Luftverkehr in der Platzrunde befindet, der dadurch beeinträchtigt oder behindert werden könnte. Platzrundenflüge haben demzufolge absolute Priorität. So sollte bereits der Versuch eines Piloten, sich durch einen Direktanflug einen Vorteil gegenüber dem Verkehr in der Platzrunde verschaffen zu wollen, durch die zuständi-

Wrack des verunfallten Grob Motorseglers

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa

Egal, ob Sie VFR oder IFR fliegen, ab sofort stehen Ihnen dafür die elektronischen Karten von Jeppesen zur Verfügung.

Elektronische Karten sind einfacher zu handhaben als herkömmliches Papier. Sie sparen Gewicht, die lästige Zeit zum Einsortieren und vermeiden das Durcheinander im Cockpit.

Zu Ihren elektronischen Flugkarten erhalten Sie die Textinformationen im digitalen XML-Format. Diese Technologie bietet einen einfachen und schnellen Zugriff zu den gewünschten Informationen.

Fliegen Sie VFR und IFR mit einem einheitlichen Standard von Jeppesen in Europa.
Nur Jeppesen bietet diese komplette digitale Navigationslösung.

Für Ihren Wechsel auf den elektronischen Kartenservice oder weitere Informationen sprechen Sie mit unseren Service-Mitarbeitern **+49 6102 5070** oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite unter **www.flyelectronic.net**

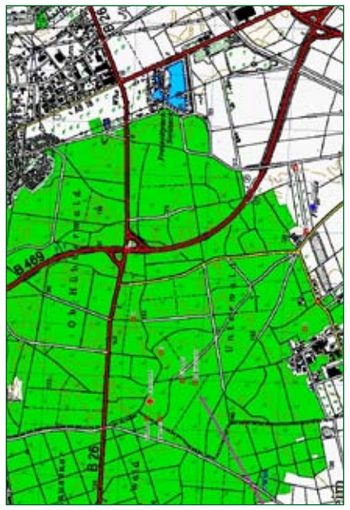
JEPPESEN®
Making Every Mission Possible

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:

The Tablet Store
AEROSHOP PIRZKALL WWW.AEROSHOP.DE
R. EISENSCHMIDT THE PILOT SHOP Postfach 1266, 63324 Egelsbach Flugplatz 1, 63329 Egelsbach www.eisenschmidt.de
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox SKY-FOX.COM
FRIEBE FLUGBEDARF

gen Flugleitungen mit einem Hinweis auf die LuftVO eingeschränkt werden.

Wie aber sollte nun ein sicherer Einflug in eine Platzrunde erfolgen, ohne dass es dabei zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer kommt? Der deutsche Gesetzgeber hat für diesen sensiblen Bereich keine allgemein verbindliche Empfehlung gegeben. Die Absätze 3 und 4 des § 22 der LuftVO machen zwar klare Vorgaben bezüglich der Sicherheit in der Platzrunde, lassen jedoch die Frage über ein „Einflugverfahren in eine Platzrunde“ unbeantwortet. Die USA haben dies verbindlich geregelt. Unter der Prämisse eines möglichst geringen Kollisionsrisikos erfolgt der Einflug in eine Platzrunde dort grundsätzlich über den (rechten) Gegenanflug und zwar querab vom Pistenende unter einem Winkel von 45° zur aktiven Piste. Es empfiehlt sich über diese Reglung hinaus einen 500 Fuß Vertikalabstand zur Platzrundenhöhe solange einzuhalten, bis man den Flugplatz definitiv in Sicht hat und den Platzverkehr deutlich erkennen kann. Der Anflug in Richtung auf die Platzrunde sollte, wenn immer möglich, in einem stumpfen Winkel



Flugplatzkarte von EDFC mit Kollisionsort

zum Gegenanflug praktiziert werden. Der eigentliche Einflug in den (rechten) Gegenanflug ist dann allerdings wieder unter diesen 45° zur Flugrichtung der Platzrunde schon deshalb vorzunehmen, um diesen Vorgang gefahrlos abbrechen und abdrehen zu können, falls man trotz aller Vorsicht ein anderes Flugzeug in der Platzrunde übersehen haben sollte. Wird es vor dem Einreihen erforderlich den Platz zu überfliegen, können die 500 Fuß Überhöhung zur Platzrunde auf diesem Teilstück abgebaut werden.

Darüber hinaus kann auch eine sinnvolle Zusammensetzung des eigenen Rufzeichens zur besseren Erkennbarkeit beitragen. Es hat sich als sehr hilfreich für alle Beteiligten erwiesen, statt des am Anfang stehenden D’s den eignen Flugzeugtyp zu nennen. Dies führt zu einer besseren Erkennbarkeit des betroffenen Flugzeugmusters, sowohl seitens der Flugleitung als auch der anderen Verkehrsteilnehmer in der Platzrunde. Der Flugzeugtyp im Rufzeichen in Verbindung mit den letzten beiden Buchstaben ist international ein durchaus legales Verfahren und wird auch in vielen Ländern so praktiziert.

Dass vor Erreichen der Platzrunde ein entsprechender Hinweis über Sprechfunk erfolgt, ist an deutschen Flugplätzen eine seit langem erfolgreich geübte Praxis. Aber auch der Einflug selbst sollte Gegenstand einer Meldung sein und auch nach erfolgtem Start wäre ein Hinweis über den weiteren Flugverlauf für alle anderen Teilnehmer in der Platzrunde und dem näheren Umfeld des Flugplatzes fraglos eine hilfreiche Information. Dies alles ist umso bedenkenswerter, sobald das Fliegen ohne Flugleiter an allen unkontrollierten Flugplätzen eines Tages Wirklichkeit werden sollte. Eine Positionsmeldung beim Einflug in die (Rechts-) Platzrunde, das Eindrehen in den (rechten) Queranflug und in den Endanflug werden dann unverzichtbar, wenn das Ganze nicht in einem chaotischen Durcheinander enden soll. Diese Positionsmeldungen müssen nicht unbedingt an eine bestimmte Bodenfunkstelle gerichtet sein, sondern können als „Allgemeiner Anruf“ erfolgen. Auch ein beabsichtigter Start muss dann bereits am Rollhalt angekündigt werden, um einen sicheren Flugbetrieb zwischen Abflug und Landung zu gewährleisten. Wird bei einem Überlandflug ein unkontrollierter Flugplatz in einem Vertikalabstand von weniger als 2500 Fuß über Grund überflogen, empfiehlt es sich eine entsprechende Infomeldung auf der Flugplatzfrequenz abzusetzen. Auch sollte man es als Pilot vermeiden, den eignen Flugweg parallel oder direkt entlang eines An- oder Abflugsektors zu wählen. Der sicherste Weg führt immer noch direkt über den Flugplatz und zwar in einem stumpfen Winkel zur Piste.

Stellt man sich nun abschließend die Frage, ob dieser tragische Unfall hätte vermieden werden können, so lautet die Antwort: „Möglicherweise JA“. Sie ließe sich sicherlich mit einem eindeutigen „JA“ beantworten, hätte die Besatzung des Motorseglers das in diesem Beitrag beschriebene Anflugverfahren befolgt. Wenn es uns wirklich darum geht die „Allgemeine Luftfahrt“ auch im Umfeld unserer Flugplätze sicherer zu machen, so sind wir alle aufgefordert daran mitzuwirken. Besonders unsere Fluglehrer sind gefragt, diese Philosophie allen ihren Flugschülern zu vermitteln. Auch die jährlichen Überprüfungsflüge bieten eine gute Gelegenheit sich dieses Themas einmal anzunehmen.

■ *Hans-Ulrich Ohl*

Die Luftfahrtmesse AERO

findet künftig jedes Jahr statt

Die AERO startet ab dem nächsten Termin im Jahr 2009 (2. bis 5. April) mit einem neuen Turnus: Die Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt wird künftig jährlich, statt wie bisher alle zwei Jahre, stattfinden. Die Internationale Messe für Gebrauchtflugzeuge (IMAS) findet sich dann thematisch innerhalb der AERO wieder, sie war ursprünglich am 18./19. April 2008 in Friedrichshafen geplant.

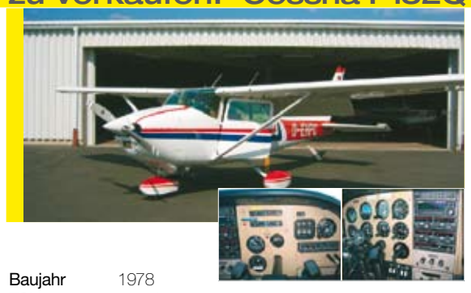
Der Wechsel auf einen jährlichen Turnus ist eine strategische Entscheidung der Messeleitung. „Damit wollen wir die AERO als die Europäische Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt weiter festigen und unseren Kunden künftig jedes Jahr ein umfassendes Branchenmeeting bieten“, begründen Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Thomas Grunewald ihre Entscheidung. Das positive Feedback von vielen Ausstellern aus der Luftfahrtbranche, die sich in großer Zahl für eine jährliche AERO ausgesprochen haben, hat die Messemannschaft zu diesem entscheidenden Schritt motiviert. „Damit haben wir in der Luftfahrtbranche auch international wichtige Weichen gestellt“, betont Klaus Wellmann. Diese Entscheidung wurde von den Messemachern am Bodensee über mehrere Monate abgewogen: „Wir haben in den vergangenen drei Jahren unsere Kunden befragt und darüber hinaus mit wichtigen Vertretern und Meinungsbildnern der Branche diskutiert. Wir sind uns der großen Unterstützung durch viele unserer Partner sicher“, stellen Klaus Wellmann und Thomas Grunewald gemeinsam fest. Die Kooperation mit der Experimental Aircraft Association (EAA) – den Veranstaltern des weltweit größten Luftfahrtevents „EAA Airventure“ in Oshkosh/USA – ist ebenfalls bereits beschlossen.

Im Rahmen ihrer strategischen Planungen für die Luftfahrtmesse hat die Messeleitung bereits die Termine bis 2015 festgelegt. AERO-Projektleiter Thomas Grunewald: „Wir wollen unseren Kunden eine kontinuierliche Entwicklung und ein hohes Maß an Planungssicherheit bieten.“ Die Termine sind im Internet unter www.aero-friedrichshafen.com abrufbar.

Die Internationale Luftfahrtmesse in Friedrichshafen orientiert sich stark an den anderen globalen Luftfahrtereignissen. Das Fachpublikum, darunter ein hoher Anteil mit Pilotenschein, kommt aus allen fünf Kontinenten und aus insgesamt 40 Nationen zur AERO nach Friedrichshafen. Insgesamt haben sich im Jahr 2007 rund 45.000 Besucher vom Thema Fliegen begeistern lassen. Führende große Flugzeughersteller haben bereits signalisiert, dass sie ihre Stände auf der AERO 2009 weiter vergrößern möchten. Die Fachmesse war mit 553 Ausstellern aus 30 Ländern die größte in ihrer Geschichte. Vor allem im Bereich der Geschäftsreiseflugzeuge stellte die Messeleitung einen deutlichen Schub fest.

Anzeige

zu verkaufen: Cessna F182Q



Baujahr	1978
TSN	4159h
LDG	7341
Motor	2h TSO (Einbau 10/07)
Prop	121h TSO
Prop.-Regler	2h TSO (Einbau 10/07)
Tank	Long Range Tanks

Avionic (IFR zugelassen):

COM/NAV KX155	(2 x)
Marker KR 21	(1 x)
XPDR Mode S KT73	(1 x)
DME KN62A	(1 x)
GPS Garmin 155	(1 x)
ELT	(1 x)
AP Navomatic 300A	(1 x)
Blindencoder	(1 x)

Preis
€ 100.000,-

PVI Handels GmbH • Haimendorfer Str. 37 • 90571 Schwaig
Phone +49 911 95885-90 • Fax +49 911 95885-91

Flughafen Lübeck sperrt Privatpiloten aus

Von Oliver Vogt, erschienen in den Lübecker Nachrichten vom 25. Januar 2008

Der Flughafen Blankensee hat Lübecks Hobbyfliegern jetzt einen Zaun vor die Nase gesetzt. Der Grund sind Sicherheitsvorschriften.

Einmal von der Werkstatt zu seinem Flugzeug und wieder zurück. Bislang war das für Klaus-Richard Hermann eine Sache von drei Minuten. Als Mitglied des Aero-Clubs von Lübeck genoss der 59-Jährige das Privileg, unangemeldet auf das Flughafengelände gehen zu dürfen. Damit ist es vorbei: Der Flughafen hat den Aero-Club jetzt mit einem Zaun praktisch ausgesperrt. Wegen geltender Sicherheitsvorschriften, heißt es. Die Hobbyflieger müssen jetzt weite Umwege und Sicherheitschecks in Kauf nehmen, um auf den Flugplatz zu kommen. „Das ist genau so, als würde man einen Fußballverein vom Fußballplatz ausschließen", ärgert sich der 59-Jährige, der seit 30 Jahren dem Verein angehört. Dabei hat er es noch verhältnismäßig komfortabel: Sein Motorflugzeug steht in einer Halle auf dem Flugplatz, die meisten anderen Vereinsmitglieder haben ihre Flieger in der vereinseigenen Halle untergebracht. Und von dort aus gibt es jetzt keinen direkten Zugang zum Flugfeld mehr. Zwar könnten die Segelflugzeuge mit Saisonbeginn wohl auf das Flughafengelände verlagert werden, „aber für jede Kanne Öl, die wir brauchen, jedes Mal, wenn wir zur Toilette wollen, müssen wir jetzt einmal ums Gelände fahren und dann wieder durch die ganzen Sicherheitschecks", ärgert sich der Hobbyflieger. Einfach etwas vom Vereinsgelände auf den Flugplatz über den Zaun zu werfen, ist nach den Sicherheitsvorschriften ebenfalls streng verboten. Der Zahnarzt überlegt nun, seinen Sport an den Nagel zu hängen. „Unter diesen Umständen macht das einfach keinen Spaß mehr."

Im Verein rumort es: „Das ist eine Riesensauerei, die da passiert, das macht uns kaputt", so ein langjähriges Mitglied zu den LN. „Wir haben das in vielen tausend Arbeitsstunden alles aufgebaut – das war jetzt alles für die Katz'."

Flughafen-Geschäftsführer Tom M. Wilson begründet den Zaunbau mit den geltenden Sicherheitsnormen, die man zu erfüllen habe. Und darüber sei man mit dem Verein auch seit Monaten im Gespräch. Ohnehin sei der Zaun nur provisorisch. „Im Frühjahr werden wir einen festen Zaun dort installieren und auch ein bewachtes Tor einbauen."

Allerdings: „Die Kosten für die Zugangskontrollen beim Aero-Club will der Flughafen uns berechnen", sagt Vorsitzender Thilo Eichler. „Oder der Aero-Club soll eigenes Personal für die Zugangskontrollen auf der Südseite ausbilden." Die Kosten in Höhe eines fünfstelligen Betrages oder der Personalaufwand seien für den Sportverein aber nicht zu bezahlen. „Das würde den Aero-Club finanziell sowie personell an die Wand drücken."

Lufthansa Private Jet im Umbruch - NetJets beendet Kooperation

Zwei Jahre nach der Einführung von Lufthansa Private Jet (LPJ) ist die Nachfrage nach individuellem und flexiblem Reisen so groß, dass Lufthansa ihr Business ausbauen will. Nachdem NetJets die Kooperation mit Lufthansa früher als erwartet im Dezember 2007 recht abrupt aufgekündigt hat, investiert das Unternehmen jetzt in bis zu 10 eigene Privatjets. Die neuen Flugzeuge werden in 2008 angeschafft und exklusiv ausgestattet. Interimsweise will Lufthansa mit der DC Aviation zusammenarbeiten, die später auch Nachfragespitzen abdecken soll. Aufgrund der guten Resonanz im Markt geht Lufthansa von einem kontinuierlichen Wachstum in diesem Segment aus. 70 Prozent aller LPJ-Gäste fliegen heute im innereuropäischen Punkt zu Punkt-Verkehr, 30 Prozent der Kunden nutzen das Angebot in direkter Verbindung zu Lufthansa- und SWISS-Interkontinentalflügen über Frankfurt, München oder Zürich.

Recht spannend wird zu beobachten sein, wie Lufthansa mit Slotanfragen der eigenen Private Jet Flotte an stark ausgelasteten Flughäfen umgehen wird. Bislang reagierte die Kranich-Airline recht ungehalten, wenn „Kleinflugzeuge" anderer Anbieter ihren großen Passagiermaschinen die Kapazitäten kurzfristig weggenommen haben. Ebenfalls spannend ist, ob Lufthansa mit ihrer Private Jet Flotte auch solche Flughäfen mit weniger als einer Million Passagieren pro Jahr anfliegen wird, die vom Konzern sonst gerne als überflüssige Subventionsruinen von Provinzfürsten tituliert werden.

24th World Assembly Athens 2008 – „Greece welcomes General Aviation in June 2008"

Olympic Airways-Services decided to extend free ground handling services to all General Aviation aircraft (both EU and non-EU) at all Greek airports during the month of June 2008, contributing thus to attracting an even greater participation of pilots and aircraft to the events of the 24th WORLD ASSEMBLY ATHENS 2008. Olympic Airways-Services considers that such events constitute an unparalleled opportunity to advertise the company internationally as well as to further promote the image of Greece on a global scale.

Tatoi Airfield (LGTT) will host the events of the 24th IAOPA World Assembly

With a recent decision of the Ministry of National Defense and the Hellenic Air Force, Hellas will be able to use Tatoi Airport for ten days (6-16 June 2008) in order to host the events of the 24th IAOPA World Assembly. More specifically:

All Greek and foreign aircrafts visiting Athens will be granted free access to Tatoi airfield (LGTT) as well as unlimited overnight stays during the World Assembly (6-16 June 2008).

The events that will take place at Tatoi airport are as follows:

1. The ICARUS 2008, the 1st International AERO Exhibition for Business and General Aviation
2. Air Show (demo Flights) with the participation of civil and military aircraft
3. Initiation flights sponsored by Air BP
4. Seminars for pilots with key note speakers including Phil Boyer, Hellenic Air Force representatives, Air Safety Foundation experts as well as several international instructors.
5. Free access to the Hellenic Air Force Museum and the M. Kyriakou Private Museum
6. Other happenings to be announced

Please learn more at www.aopa.gr
and www.icarusaeroexpoathens.gr

The Board of Hellas decided to pursue the organization of the 24th IAOPA World Assembly 2008 because we are confident that the successful hosting of this important event constitutes a unique opportunity to promote Greek Aviation and its history, to advertise our airports and at the same time educate Greek society about the benefits of aviation tourism for our country's economy. Thus, we will be able to bring together all factors and parameters that will allow Greece to put to good use its excellent weather and its airports!

Anzeige

FASZINATION FLIEGEN

Wir präsentieren Ihnen die ganze

WELT DES FLIEGENS

sowie News und Hintergrundberichte aus der Militär- und Zivilluftfahrt, Exklusives über die Raumfahrt, aktuelle Reportagen von den großen Luftfahrtmessen, Highlights der Luftfahrtgeschichte, Top-Hits für den Modellbauer.

Ja, ich möchte FLiEGER REVUE kennenlernen. Schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Schnupperpreis von nur 8€. Das Probeabo soll automatisch in ein Jahresabo übergehen, wenn ich nicht eine Woche nach Lieferung des dritten Heftes abbestelle.

❑ *Mit der Abbuchung von meinem Konto bin ich einverstanden!*

NAME, VORNAME
STRASSE, NR.
PLZ, ORT
BANKLEITZAHL KONTO-NR.
BANK
DATUM, UNTERSCHRIFT

Diese Bestellung kann innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung einer schriftlichen Mitteilung an:

FLiEGER REVUE Oraniendamm 48, 13469 Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de leserservice@fliegerrevue.de

DATUM, UNTERSCHRIFT

Nur 3 Tage Zeit? Dann schnell nach Norwegen zum Fjordeln...

ATIS Aarhus in Dänemark meldet: Wind 060 mit 25 kt., Sicht 3000 Meter, BKN 3400, BKN 2100, FEW 1200 und Regen. Die Sichten waren schon mal besser, aber im Dunklen sieht ja bekanntermaßen eh alles nicht so schlimm aus. Obwohl wir gut auf unseren nächtlichen VFR-Anflug vorbereitet sind, erbitten wir einen ILS Approach auf die 10 R. „D-ELPT roger, circle left until heading 200", ertönt es. Nach einigen radarvectors und dem „cleared for ILS Approach 10 R" bewegt Captain Niels die Fuji in Richtung Piste. Es kommt ordnungsgemäß noch ein „cleared for enter Control Zone Special VFR" hinterher, da wir ja nach wie vor VFR unterwegs sind. 4 Miles on final krächzt es: „D-PT Wind 050 at 30 kt. gusting up to 40 kt. cleared to land 10 R."

Es ist wie eine nicht endende Fahrt in der Achterbahn mit Fünferlooping, einfach geil aber anstrengend für Niels, die Fuji im Zaum zu halten. Die Bahn haben wir dummerweise immer nur zeitweilig in Sicht, da tiefe Wolkenfetzen der FEW-Bewölkung stören. Aber unter diesen Bedingungen wollen wir keinesfalls zu tief fliegen. Niels als Pilot Flying im head down Modus ist konzentriert, die beiden Nadeln des ILS in der Mitte anzunageln und ich, Major Alf, head up am Funk und in der Anflugkarte. Wir reiten das ILS hinunter und entscheiden uns für eine kurze Landung sofort in der touchdown zone, da wir uns nicht von den groben Gusts von der Centerline blasen lassen möchten. Die Nase hängt links mit etwa 20 Grad im Wind und kurz von dem Aufsetzen sind die Böen nicht mehr so sehr zu spüren. Rumms, schade, dass wir schon unten sind. Jetzt noch die Bahn bis fast zum Ende rollen, da uns eine Sun-Express im Nacken sitzt. Übers Vorfeld zur Abstellposition ins Gras. Die Fuji bei unverschämtem Regen auszuräumen und zu verzurren ist irgendwie dann doch nicht so unser Ding...

Nun der Reihe nach, 2 Tage vorher...

Eine kleine aber heftige Idealzyklone, die sich von Norditalien in Richtung Norden bewegte, betraf unsere komplette Flugplanung. Über Norwegen und Schweden brummte dagegen ein 1027 mb Hochdruckgebiet.

Das Wetter konnten wir jederzeit über PC-Met via Blackberry oder Laptop autark abrufen. Dies ist uns sehr wichtig, da mittlerweile nicht immer ein entsprechender Met-Service an den Plätzen vorhanden ist. Internetzugang über W-Lan gibt es dagegen beinahe überall. Nachdem wir unsere Flugplanung generell über Jeppesen FliteStar bewerkstelligten, war der Computer sowieso im Dauereinsatz, auch für den Abruf der aktuellen NOTAM über den Internetdienst von AIS-C.

Aktuelles Kartenmaterial, für den so bedeutenden Strich in der Karte, hat Captain Niels wieder direkt bei Jeppesen in Neu Isenburg besorgt. Sie müssen wissen, dass wir bei all unserer Technik immer wieder gern „Kleinorientierung" exerzieren und so tun als wäre alles ausgefallen. Macht unheimlich Spaß und hält in Übung.

Entflohen sind wir unserem Tief beim Abflug in Schönhagen bei Berlin am Donnerstag, den 27. September. Es ging unter schlechten Bedingungen Richtung Nordwest unterhalb einer FEW und BKN-Bewölkung in etwa 1200 ft in Richtung Lolland Falster Maribo in Dänemark über den Einflugpunkt MEGAR zum billigen Spritaufnehmen (1 Liter = € 1,28). Steigen konnten wir übrigens in Höhe des Löwenberg-VOR durch ein Loch auf FL 65 ins bessere Wetter.

Nach einem unspektakulären Anflug hackte der freundliche Mensch in Maribo unseren Flugplan nach Stavanger in seinen Computer, half uns beim Tanken und eine Stunde später (mehr Aufenthalt ist dort auch wirklich nicht nötig!) waren wir auf Kurs Richtung Norwegen. Unsere geplante Route führte bei liebreizendem Wetter über zahlreiche Inselchen und einer gigantischen Brücke (17 km lang über den Großen Belt) zum Odin ODN VOR weiter zum Aalborg AAL VOR an der Nordspitze Dänemarks sowie über die L 621 zum Einflugpunkt AMSEV, der die Grenze zwischen der Copenhagen (EKDK) FIR und der Norwegen (ENOR) FIR markiert.

Nachdem wir doch die meiste Zeit über Wasser flogen, tarnten wir uns bereits beim Abflug in Berlin wie Navy-Piloten mit Schwimmwesten nebst kompletter Überlebensausrüstung. Empfehlenswert ist hierfür eine „taktische Einsatzweste" mit diversen Taschen und Befestigungsmöglichkeiten für Handfunkgerät, ELT, Kompass, Seenotsignalmittel, Signalspiegel, Batterien, Messer, Nahrung, Taschenlampen, Holster für die Signalpistole, etc. etc. Major Alf wog dann mit seiner Weste gleich mal 15 Kilo mehr, fühlte sich aber unheimlich stark und dennoch eingeschnürt. Aber besser alles am Mann, als nach einer Notlandung es nicht mehr zu schaffen, alles aus dem Flieger zu kramen, insbesondere wenn dieser in den Fluten versinkt. Auch als privat fliegende Piloten halten wir uns an Empfehlungen bzw. Vorschriften, wie bei militärischen oder gewerblichen Flügen üblich. Warum sollten wir als kleine Krauter auf vergleichbare Sicherheit verzichten? Marineflieger beispielsweise haben sich in einen Trockenanzug zu quälen, sollte das Resultat aus Wassertemperatur plus Lufttemperatur dividiert durch 2 kleiner als 25 Grad Celsius sein.

Gemächlich kam die Küste Norwegens in Sicht. Als wir das Svensheia SVA VOR im Süden Norwegens erreichten kam Captain Niels spontan die Idee, nicht der „Autobahn" L 621 zu folgen, sondern die Küste entlang über Lista (ENLI) nach Stavanger zu fliegen. Wir klärten unser Vorhaben mit unserer Controllerin ab, die uns ruckzuck „along the coastline to Stavanger" durch die Luft sausen ließ. Übrigens hatten wir es mit der Towerlotsin vom Flughafen Kristiansand (ENCN) zu tun, die neben ihrem Platzverkehr, die Anflug- und Abflugkontrolle, die Rollkontrolle für start-ups und taxi sowie auch den VFR-Verkehr in ihrer FIR professionell abwickelte. Respekt!

Unter uns taten sich bereits zahlreiche kleinere Fjorde auf. Der Anblick war atemberaubend und die Überflugzeit viel zu schnell vorbei. Ich durfte dann zur Belohnung noch einen „ILS-Approach" (Niels hielt mir einfach die Karte vors Fenster) bei schönstem Wetter auf Stavanger fliegen.

Nach der Landung wurden wir durch die Groundlotsin gebeten, in Richtung Feuerwehrgebäude zu kullern. Erregt hielten wir Ausschau nach roten Feuerwehrautos, bis wir dann feststellen mussten, dass diese in Norwegen gelb sind.

Auf dem riesigen Vorfeld durften wir die Fuji hinstellen wo und wie wir wollten (ausdrückliche Anweisung vom Tower!). Einen Follow-Me gab es nicht. Nach einer gewissen Zeit rückte dann ein Vorfeldwagen zu uns vor und holte uns direkt am Flieger ab. Dieser fuhr uns Richtung Terminal, wo die großen Flieger herumstanden. Auf dem Weg dorthin passierten wir ein zwergenhaftes „Wachhäuschen" mitten auf dem Vorfeld stehend. Unser Auto hielt dort an sowie direkt hinter uns ein riesiger Feuerwehr-LKW.

Allesamt wurden wir dann gleich gebeten auszusteigen. Sodann wurden alle, auch der Mann von der Feuerwehr, von einer äußerst hübschen jungen Dame des Leibes visitiert; nicht aber unser Gepäck. Na ja, visitiert ist vielleicht übertrieben, jedenfalls nicht mit Gummihandschuhen und bücken und so, eher ein paar Sekunden lang abgetastet. Der grinsenden Dame war es peinlich, uns nicht.

Zurück zur Sache: Nun kamen wir am Terminal an der Stelle an, wo üblicherweise das Gepäck von Flugpassagieren ankommt und auf die Förderbänder gewuchtet wird. Durch eine kleine Hintertür kamen wir direkt aus der EU nach Norwegen in das Terminal. Ohne Kontrolle, ohne nichts. So einfach ist das!

Nach einem kleinen Snack buchten wir uns über das Internet ein günstiges Hotel in der Nähe, nämlich direkt das Hotel am Flughafen mit Blick auf die Runway; genau nach unserem Geschmack.

Beim Check in wollte uns die blonde Auszubildende zwei Zimmer geben. Wir lehnten ab und Niels fragte nach der Honeymoonsuite. Verdutzt nahm sie ganz langsam einen Schlüssel wieder zurück. Weitere Flirtversuche waren danach zwecklos. Nach einem üppigen

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger
Wir versichern Ihnen einen guten Flug.
http://peschke-muc.de
Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Nur 3 Tage Zeit? Dann schnell nach Norwegen zum Fjordeln...

Burgergelage im Hotelrestaurant und zwei Bierchen bezogen wir unsere Stube.

Geweckt am Freitagmorgen durch Fluggeräusche um etwa 7:00 Uhr schmissen wir unsere Kommandozentrale an um Wetter, Emails und NOTAMs zu checken. Ein Blick aus dem Fenster verriet herrlichstes Flugwetter mit Sky clear.

Ich entschuldigte mich kurz und verzog mich auf das stille Örtchen. Auf einmal hörte ich Niels aufschreien: „Alf, komm schnell, schnell." Ich erwiderte: „es geht jetzt im Moment gerade schlecht." Niels: „Major, da kommt eine AWACS rein." Wenn ich gewusst hätte, dass die AWACS noch weitere 8 Platzrunden fliegt, wäre ich nicht halbverrichteter Dinge mit der Kamera bewaffnet 3 Sekunden später am Fenster gestanden.

Nach einem üppigen Frühstück machten wir uns am Freitag morgen auf den Weg zum Flugplatz, 2 Stationen mit dem Flughafenbus. Den Flugplan nach Skien (ENSN) nahe Oslo hatten wir mittels Telefax längst im Hotel aufgegeben. Auf das Vorfeld von Stavanger zu kommen ist übrigens genau so einfach. Nun nur wieder durch die hölzerne Hintertür und schon ist man wieder auf dem Vorfeld. Ein Wagen beförderte uns wieder zur Fuji. So einfach ist auch das. Keine Passkontrolle keine Pilotenlizenz, keine Handlinggebühr keine Landegebühr, nix. Möglicherweise sahen wir in unseren Militärkombis einfach auch nur zu autoritär aus. Manchmal hilft es eben.

Nach dem Tanken (1 Liter = € 1,63) machten wir uns über die herrlich gelegene Stadt Stavanger in Richtung Fjorde vom Acker. In einem dieser Fjorde (Lysefjord) gibt es den bekannten Felsen Preikestolen (norwegisch für Predigtstuhl/Kanzel), wo sich die Leute fürs Foto immer direkt an den Abgrund stellen. Wir kurvten und kreisten wie die Deppen im Fjord umher; den berühmten Felsen haben wir leider ums Verrecken nicht gefunden.

Macht nichts, die grandiose Landschaft mit den unzähligen kleinen Seen, Fjorden und Bergen ist für uns überwältigend schön. Wie Sie wissen, wurden zwei Norwegische Fjorde als UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Dem Radarlotsen haben wir im Übrigen erst einmal nach dem Start in Stavanger sightseeing at 1500 ft. angekündigt und dass wir uns zwecks Steigen dann in etwa 15 Minuten abermals melden werden. Er war damit einverstanden.

Notlandeflächen gibt es hier keine und die Flugplatzdichte lässt auch zu wünschen übrig. Aber wir haben ja alles dabei, um in der Wildnis einige Tage auszuharren. Im Gepäckfach: Zweimannzelt, Schlafsäcke, Isomatten, allenthalben verteilt viele kleine Getränkeflaschen aus Plastik, ELT, etc., etc.

Zum Thema ELT ist anzumerken, dass 121,5 (oder MIL 243) ELT`s nicht mehr so richtig zeitgemäß sind. Lediglich vorbeifliegende Flugzeuge können das Notsignal empfangen und eine Meldung an die nächste Rettungsstelle abgeben und über „homing" den Sender peilen. Ein wesentlicher Nachteil ist hier die ungewisse Alarmierungszeit (bis zu 4 Stunden nach erfolgter Verifizierung). Eine Abhörpflicht besteht für die Notfrequenz im Prinzip nicht.

Darüber hinaus ist die Positionsbestimmung sehr ungenau (nur etwa 10 Seemeilen über COSPAS/SARSAT-Systeme). Der Empfang ist überdies sehr störempfindlich und kann durch diverse Störquellen beeinträchtigt werden. Selbst von Pizzaöfen und Geldautomaten wurden schon Signale auf dieser Frequenz empfangen. Die Fehlerquote ist somit sehr hoch.

Unter dem Gesichtspunkt, dass wir mit Flugplan und Radarabdeckung unterwegs sind, relativiert sich vorstehendes natürlich wieder. Empfehlenswerter sind sicherlich neue 406 Mhz Notfunkbaken, welche die Position über Satellit und GPS sehr genau übermitteln können und damit die Rettungsmaschinerie schneller anläuft. Ab nächstem Jahr werden die 121,5 Mhz Geräte dann ohnehin nicht mehr unterstützt werden.

Nach einem atemberaubenden Flug über tiefe Fjorde und schillernde Seen sind wir in Skien (ENSN) gelandet. Der Towermensch dirigierte uns nach links auf das westliche Vorfeld. Dort fanden wir nur alte verfallene Hangars und Baracken. Kein Abort, kein Raum für die Flugvorbereitung, nix. Vom östlichen Vorfeld lachte zu uns ein gut aussehendes modernes Terminal nebst Tower herüber. Wir machen unseren Unmut über Funk Luft und beliebten auch auf die schöne Seite wechseln. „OK, D-ELPT Runway crossing approved", so der Tower.

Minuten später saßen wir zufrieden im Flugplatzrestaurant und checkten über PC-Met ausführlichst Wetter und NOTAM, da wir von Skien aus über Schweden (abeam Göteborg) nach Aarhus in Dänemark fliegen wollten.

Wir erkannten, dass wir unser Ziel erst im Dunklen erreichen. Unser Tief, welches uns permanent von Süden her einholen wollte, wird es nun schaffen, da auch wir auf Südkurs der Heimat und somit dem Tief entgegen flogen. Als Alternate haben wir uns im Norden von Dänemark Aalborg (EKSN) ausgewählt. Deshalb, da wir wussten, dass die Okklusion sicher erst nach unserer geplanten Ankunftszeit dort so richtig wabern würde. Also alle Anflugkarten in den Chartfolder sortiert, Striche in die Karten gemalt, Flugplan abgeschickt und Gas reingeschoben. Die Landegebühr haben wir beim äußerst smarten Flugplatzchef auf 150 Kronen (ca. € 20,--) herunterverhandelt.

Nach dem Abheben hatten wir leider auf der veröffentlichten Frequenz niemanden erreicht. Also haben wir Oslo Radar gerufen, um nicht durch irgendwelche Lufträume zu brettern. Restricted Areas und Lufträume gibt es im Überfluss. Laut Notam und Bottlang sind fast alle aktiv. Komischerweise konnten wir aber alle durchfliegen.

Über das Meer at FL 75 Richtung Göteborg ging es zum Überflugpunkt TIVOL auf der Z 300. Apropos Z 300. Wir planen unsere Flüge grundsätzlich mit Jeppesen FliteStar auf den Lo Enroute Airways, da auf diesen die Intersections für die jeweiligen Grenzüberflugpunkte liegen und zudem die Flugsicherung den aufgegebenen Flugplan leicht und sofort verarbeiten kann. Wir haben es noch nie erlebt, dass ein solcher Flugplan nicht akzeptiert wurde. Tipp: enroute IFR planen und VFR fliegen. Und im Feld 18 einfach noch die EET Zeit eintragen, wann die FIR-Grenze an welchem Punkt überflogen wird. Z. B. EET/0130 MEGAR heißt, dass nach dem Start in 1 Stunde und 30 Minuten der Grenzüberflugspunkt MEGAR erreicht sein wird. Einige Länder erwarten diese Angaben seit geraumer Zeit nicht mehr, aber zum Schaden gereicht es trotzdem nicht.

Nachdem die Witterung etwa 30 Meilen vor der Nordspitze Dänemarks zusehends schlimmer wurde, was sich auch im laufenden Abhören der ATIS der vor uns liegenden Flugplätze bestätigte, entschieden wir uns, ehe wir das Festland erreichen, unter die Wolken zu sinken. Die Basis war wie angesagt bei komfortablen 2400 ft. als wir die Küste erreichten. Indessen war es auch schon dunkel geworden, die Sichten allerdings noch über 10 km bei mäßigem Regen. Aus diesem Grunde entschieden wir uns, als wir unseren Alternate Aalborg passierten, die 70 Meilen nach Aarhus (EKAH) noch weiterzufliegen. Sollte das Wetter ob der Front schlechter werden, so würden wir eben umkehren.

Na ja, den Anflug auf Aarhus konnten Sie bereits am Anfang unseres Berichtes miterleben.

Vollbepackt rannten wir im Regen in Richtung schwarzem C auf gelbem Grund, nachdem wir die Fuji im Gras abstellt hatten. Das betonierte Vorfeld des ehemaligen Militärflugplatzes ist ja nur ungefähr doppelt so groß wie das in Tempelhof. Aber trotzdem im Matsch abstellen. Nun gut. Nachdem wir aus dem nicht EU-Staat Norwegen nach Dänemark einreisten, fragten wir im sehr gut ausgestatteten C-Büro nach, ob wir etwas an Formalitäten zu erledigen hätten. Der freundliche Herr hatte uns nur weiter gewunken. Kein Pass, kein Zoll. Schade. Auch keine Schäferhunde, die pestilenzialisch stinkend mit unreinen Pfoten heiter und gutgelaunt in der Fuji umherschnüffeln, wieder nix.

Anzeige

Wir gingen gleich an den Computer wegen Hotelbuchung. Die Knacknuss war, dass die Stadt Aarhus leider etwa 1 Sunde entfernt zum Flugplatz liegt. Die Taxikosten wollten wir sparen und lieber in Avgas umsetzen. Eine hilfsbereite Dame an der Information telefonierte für uns sogleich einige Hotels ab. Preise fürs Doppelzimmer: so um die € 180,-- zuzüglich Transfer mit dem Taxi. Wir winkten dankend ab. Dann fiel ihr noch ein Bed & Breakfast ein, ca. 8 km vom Flugplatz entfernt. Na das ist es. Telefonisch gebucht, € 50,-- fürs Zimmer mit Frühstück. Was mag man mehr. Nachdem sich alle Taxifahrer im Flugplatzrestaurant versammelt hatten, nahmen auch wir noch eine Kleinigkeit zu uns. Die Taxifahrer warteten noch auf eine Sun Express und eine Ryanair.

Im beharrlich strömenden Regen ging es dann per Taxi in Richtung Schweinefarm. Ja, Sie haben richtig gehört: Schweinefarm. Das Bed & Breakfest war Teil einer großen Schweinezuchtfarm. Aber absolut zu empfehlen. Ruhige Zimmer in der absoluten Walachei. Nette Wirtsleute, die uns beiden am Samstag früh ein entzückendes Frühstück kredenzten, incl. gedämpfter Hintergrundmusik. Wir waren ekstatisch. Es machte uns überhaupt nichts aus, wegen des jämmerlichen Wetters noch eine Nacht zu bleiben. Die alte verfaulte Front bewegte sich nicht von der Stelle und es herrschte aufliegende Bewölkung, daraus folgte ein Tag Pause.

Die Wirtin gondelte uns mit ihrem Auto in die nächstgrößere Gemeinde Kollund, damit wir von dort aus mit dem Bus nach Aarhus fahren konnten. Viel gesehen haben wir leider nicht von der Stadt, da uns der Dauerregen von einer Kneipe in die andere zwang. Aber schöne Mädels gibt es in Dänemark, my lovely Mister Singingclub...

Am Sonntag musste es mit dem Rückflug gelingen. Diesmal hatten wir uns nach dem Frühstück wieder sehr genau mit PC-Met beschäftigt. Überragend ist hierbei die Möglichkeit unter „Meldungen entlang ihrer Flugstrecke" den Start- und Zielflugplatz sowie Wegpunkte einzugeben. Sofort erscheinen METAR, TAF 9 und 24 auf dem Bildschirm. Wir können nur empfehlen unter www.flugwetter.de mit PC-Met zu arbeiten. Es ist vollumfänglich, sehr genau, präzise, einfach zu handhaben sowie vor allem von jedem PC mit Internetanschluss aus sofort zu nutzen. Einfach genial!

Wir sahen unter den aktuellen Meteosatbildern eine kleine Wolkenlücke direkt auf uns zukommen. Also ungestüm mit dem Schweinetransporter, den der Bauer fuhr, nebst Gepäck und Niels zuhinterst auf der Ladefläche zum Flugplatz. Tanken, bezahlen und Stoff, da unser Flug schon auf der Departure-Tafel für 12:00 Uhr nach Schönhagen mit „gate open" vorhergesagt wurde. Wie angekündigt, vermochten wir die Lücke zu nutzen, um gleich auf FL 95 zu steigen, über den ganzen Rotz hinweg. Aufgrund der METAR und TAF wussten wir, dass die Front zwar Berlin noch beeinträchtigen wird aber zum Nachmittag hin allenfalls noch BKN in 4500 ft vorherrschen. Die Obergrenzen lagen bei etwa FL 80.

Nach längerer Flugzeit on top at FL 95 weilten wir bereits über Rostock Laage (leider keine ATIS) inbound Löwenberg VOR. Schnell haben wir uns noch den Durchflug für den Airspace C Berlin at FL 70 koordinieren lassen, bevor wir unseren Sinkflug veranlassten. Wir konnten leider nicht vom LWB VOR direkt nach Schönhagen fliegen, sondern mussten via Tegel, Tempelhof und Klasdorf zwischen zwei Wolkenschichten fliegen. Am südlichen Ende der Kontrollzone erbaten wir flugs ein direct to Schönhagen und sanken in einer scharfen Rechtskurve direkt in Richtung homebase auf 2400 ft. unter den Luftraum C.

Summa summarum ist es ein sehr empfehlenswerter Trip. Mit lediglich 12 Flugstunden (Hin- und Rückflug) insgesamt (gerechnet bei nur 95 Knoten) sieht man die faszinierende norwegische und dänische Welt, die ihresgleichen sucht. Fliegerisch ist es nicht sonderlich anspruchsvoll, da am Funk im Großen und Ganzen gut Englisch gesprochen wird, einen die Flugsicherung nie alleine lässt und immer schön brav an den nächsten weiterleitet. Anspruchsvoller, weil gebirgig wird es allenfalls in Norwegen, noch weiter nördlich. Eine vernünftige komplette Ausrüstung für den Notfall ist aber trotzdem unerlässlich. Von der Performance her ist kein besonderer Flieger nötig und Sonderwünsche werden von den sehr professionellen Lotsen sehr gern erfüllt, auch ein ILS Approach bei schlechter Sicht und niedrigen Untergrenzen wie anfangs von uns beschrieben auf Aarhus...

Alfred „Major" Moosreiner und Dr. Niels „Captain" Stark

IAOPA eNews

IAOPA Prepares for ICAO Economics Panel Discussions

ICAO regularly updates guidance in two economics manuals for contracting States regarding airport and air navigation service provider finances and charges. These documents serve to standardize and regularize fees and charges for services levied by these providers.

IAOPA representatives are preparing for the next joint meeting of the Airport Economics Panel (AEP) and Air Navigation Services Economics Panel (ANSEP) in February 2008 and are concerned with proposals that would delete or reduce the importance of weight-related charges for aircraft operations at airports and within the air traffic control system. Existing air navigation service providers normally rely on an aircraft gross weight and distance traveled formula to determine fees to be charged for their services. Deleting or reducing the effect of weight-based charges would have a significant impact on general aviation operations.

The IAOPA secretariat is soliciting inputs from affiliates and interested parties regarding this subject. Please provide inputs to jshee11@aol.com.

IAOPA Europe VP Addresses Galileo Conference

Over 600 participants attended the European GNSS Supervisory Authority Growing Galileo conference in Brussels on 14-15 November 2007, marking the publication of the first FP7 call for proposals for global navigation satellite systems (GNSS)-related research and technological development. Attendees represented a broad range of interests and stakeholders, including policy-makers, members of industry and the research and academic communities.

IAOPA European Senior Vice President Dr. Rudolf Gerber addressed the conference regarding general aviation's views of and expectations for the new system. In his address Dr. Gerber first provided information to participants regarding the scope and importance of general aviation to the European economy and in general supported the Galileo and EGNOS initiatives. Then, he noted, "Authorities should know that all taxes, fees, charges and implementation costs associated with navigation services and certification must be established as a cooperative effort between government regulator, service provider and service user. Only a joint effort of this nature will yield a workable, safe and effective aviation infrastructure and avoid 'double taxation'.

"General Aviation doesn't ask for priorities but for fair recognition. This unique form of transportation contributes significantly to national economies and provides much needed flexible transportation."

Register Now for IAOPA World Assembly Discount

Registration for the 24th IAOPA World Assembly to be held 9-14 June 2008 in Athens, Greece is now available. If delegates and observers register prior to 15 January 2008 they will be eligible for a 15 percent discount on the World Assembly registration fee. Besides saving €100 each you will greatly assist AOPA-Hellas in determining the numbers of attendees so that logistic and financial arrangements can be made as early as possible.

Assembly registration packets containing delegate, observer, and accompanying persons registration and hotel reservation forms have been mailed to all affiliates. However, you may also register and reserve hotel accommodations online at www.aopa.gr/en by clicking on the appropriate registration bar at the top of the page. This site also contains detailed program information. For more information, contact secretaryWA2008@aopa.gr.

IAOPA Europe Instrumental in Halting 8.33 MHz Frequency Expansion

After carefully evaluating repeated petitions from IAOPA the European Commission has temporarily halted the Eurocontrol proposed requirement for communications radios with 8.33 MHz VHF frequency spacing below flight level 195. IAOPA Europe has long held that alternative measures for making best use out of the existing radio spectrum be investigated before requiring 8.33 capable radios for general aviation and military operators. The Commission has requested, "... further information from Eurocontrol on how the current utilisation of the band could be assessed and the potential gains which might be expected from improved practices. The outcome would provide the proper basis for a decision on the expansion of the newly adopted Regulation to the airspace below FL 195."

AOPA-Germany Managing Director and IAOPA European Technical Representative Michael Erb stated, "This is a welcome development that will potentially save European general aviation many millions of Euros. A well crafted Europe-wide frequency utilization plan should easily prevent users of the lower airspace from reequipping with communications radios with channel spacing less than the existing 25 MHz."

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

Ab sofort erhalten alle AOPA-Mitglieder für jedes neu geworbene Mitglied eine Prämienzahlung von 40,- €. Nach wie vor bieten wir auch die bekannten Jeppesen Prämien an.

Und so einfach geht es:

Sie überzeugen Piloten oder Flugschüler einfach mit unseren starken Argumenten für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany. Sobald der Mitgliedsbeitrag der neu geworbenen Person bei uns eingegangen ist, senden wir Ihnen einen Scheck über 40,- € zu.

Wahlweise erhalten Sie für die Werbung eines neuen Mitglieds anstelle der Prämie ein komplettes VFR Kartenset Deutschland 2008 bestehend aus 6 Jeppesen VFR-GPS Karten.

Attraktive Prämien winken auch bei der Werbung von zwei neuen Mitgliedern: Sie können wählen zwischen:

- Flugvorbereitungsprogramm Jeppesen Flite Star VFR, das Ihnen auf Ihrem PC oder Laptop europaweit bei der Flugvorbereitung hilft
- Beitragsfreistellung für ein Jahr (bei persönlicher Mitgliedschaft)

Argumente für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany:

Die AOPA vertritt Ihre politischen Interessen!

Zu den wesentlichen Aufgaben der AOPA-Germany gehört der konstruktive Dialog mit allen entscheidenden Gremien auf nationaler und europäischer Ebene, die für die Allgemeine Luftfahrt von Bedeutung sind. Denn reine Individualisten können ohne die Lobby eines Interessenverbandes die Herausforderungen in der Allgemeinen Luftfahrt nicht bewältigen!

Die AOPA wird für Sie aktiv bei:

- der Erarbeitung von Vorschriften auf deutscher und europäischer Ebene, bis hin zu EASA und Single European Sky
- dem Schutz bedrohter Flugplätze, wie Tempelhof und Fürstenfeldbruck
- der Neugestaltung von Luftsicherungsverfahren und Luftraumstrukturen, etwa im europäischen Projekt SESAR
- Ausrüstungs- und Avionikvorschriften
- Entwicklungen von Verkehrskonzepten für die Allgemeine Luftfahrt
- der Durchführung von Marktanalysen
- Informationsveranstaltungen für Politik und Wirtschaft

Die AOPA berät und informiert Sie!

Der AOPA-Mitgliederservice hilft Ihnen gerne mit Informationen und Empfehlungen zu allen Themenbereichen der Allgemeinen Luftfahrt weiter. Entweder haben die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle selbst die Lösung für Sie parat oder sie knüpfen Kontakte zu Spezialisten. Auch der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" steht bei juristischen Problemen mit Rat und Tat zur Seite. Die häufigsten Anfragen befassen sich mit:

- Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP)
- Umschreibung und Anerkennung von deutschen und ausländischen Lizenzen
- Reiseberatung bei In- und Auslandsflügen
- Kauf und Finanzierung von Flugzeugen
- Technischen Fragen

Die zweimonatlich erscheinende Zeitschrift AOPA-Letter informiert ausführlich über alles Wichtige, das sich in der Allgemeinen Luftfahrt und in ihrem Umfeld ereignet. Die Homepage www.aopa.de wird ständig aktualisiert um zeitnah zu berichten. Im internen Bereich haben AOPA-Mitglieder Zugriff auf Musterverträge oder Rechtssammlungen. Die kostenlose AOPA-Rundmail informiert noch schneller darüber, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht. Sie kann auf der AOPA-Homepage abonniert werden.

Durch Kooperationsverträge mit Mietwagenfirmen, Autohäusern, Hotels uvm. erhalten AOPA-Mitglieder erhebliche finanzielle Vorteile.

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!

„Safety first" ist das dominierende Prinzip in der Luftfahrt. Deshalb legt die AOPA großen Wert darauf, Piloten fliegerisch fit zu halten. Mit Trainingscamps und Seminaren werden Piloten aller Leistungsstufen bei ihrer fliegerischen Weiterbildung unterstützt.

- Seit fast 30 Jahren findet im bayerischen Eggenfelden ein großes einwöchiges Flugsicherheitstraining statt
- In Stendal führt die AOPA zweimal jährlich dreitägige Flugsicherheitskurse durch
- Mit den Marinefliegern in Nordholz wird das "Überleben auf See" trainiert
- In Egelsbach und Schönhagen finden regelmäßig Flugfunkrefresher, Seminare zur Atlantiküberquerung oder Wetterbriefings statt
- In Braunschweig und Egelsbach finden Fluglehrerfortbildungen nach den Richtlinien von JAR-FCL statt
- Einmal jährlich führt das AOPA-Fly-Out zu interessanten Zielen in ganz Europa

Komplettes Deutschlandset Jeppesen-VFR-GPS Karten für ein neues Mitglied

Das Jeppesen-FliteStar Flugvorbereitungsprogramm für zwei neue Mitglieder

Prämie von 40,- € für ein neues Mitglied

Termine 2008

Februar

11. - 15.02.2008
Qualitätsmanagementlehrgang incl. Luftrecht (JAR) in Großenhain (EDAK)
Info: www.conavia.com

▶ 16.02.2008
AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

März

01. - 08.03.2008
VDP-Schiausflug in Gerlos / Österreich
Info: www.pilotinnen.de

15. - 16.03.2008
OUV-Wintertagung in Darmstadt
Info: www.ouv.de

▶ 29. - 30.03.2008
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig (EDVE)
Info: www.aopa.de

April

01. - 06.04.2008
Kunstflug Trainingscamp + Safety Training in Winzeln (EDTW)
Info: www.conavia.com

26. - 27.04.2008
Großflugtage Eisenach 2008 am Flugplatz Eisenach-Kindel (EDGE)
Info: www.grossflugtage.de

Mai

03.05.2008
45. Allgäuflug der Fliegergruppe Leutkirch (EDNL)
Info: www.allgaeuflug.de

▶ 08. - 11.05.2008
AOPA-Flyout nach Norwegen
Info: www.aopa.de

▶ 15. - 18.05.2008
12. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

17.05.2008
Fly-In nach Fürsty! (ETSF)
Info: www.flugplatz-fursty.de

▶ 22. - 25.05.2008
AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg (ETNU)
Info: www.aopa.de

27.05. - 01.06.2008
ILA – Berlin Air Show (EDDB)
Info: www.ila-berlin.de

22. - 25.05.2008
Kehler Flugtage (EDSK)
Info: www.kehler-flugtage.de

Juni

▶ 12.06.2008
AOPA-SeaSurvival Überleben auf See in Nordholz (EDXN)
Info: www.aopa.de

21. - 22.06.2008
Flugplatzfest 2008 am Verkehrslandeplatz Kassel-Calden (EDVK)
Info: www.flughafenkassel.de

Juli

18. - 20.07.2008
Tannkosh 2008 in Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.de

August

▶ 02. - 09.08.2008
30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

▶ 03.08.2008
AOPA-Jahreshauptversammlung in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

30. - 31.08.2008
Bielefelder Flugplatzfest auf dem Flugplatz Bielefeld (EDLI)
Info: www.edli.de

September

05. - 07.09.2008
Air Magdeburg (EDBM)
Info: www.air-magdeburg.de

▶ 12. - 14.09.2008
TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh
Info: www.aopa.de

12. - 14.09.2008
40. VDP-Jahreshauptversammlung in Baden-Baden
Info: www.pilotinnen.de

Oktober

▶ 09. - 12.10.2008
13. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

▶ 25. - 26.10.2008
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2008 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag **16.02.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **17.05.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **13.09.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **08.11.2008,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich bei dem Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax: 0711 23733-17 melden.

Alle Angaben ohne Gewähr

Sie können diese Produkte auch in unserem Online-Shop unter http://shop.aopa.de bestellen

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

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

AOPA-Poloshirt
100% Baumwolle
Tailliert für Damen in den
Größen XS - XL und
für Herren in den
Größen S - XXL.
Marineblau € 20,00

AOPA-Aufnäher
Oval 11 x 7 cm
Marineblau mit Goldlitze € 9,50

AOPA-Schwinge
9,5 cm Stoff
Marineblau mit Goldlitze € 6,65

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

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

AOPA-Package
AOPA-Tasche, Cap und Poloshirt
statt der regulären 42,00 EUR € 35,00

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug
Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber
☐ VISA/ Mastercard – **Nur bei Bestellungen aus dem Ausland!**
Kreditkartennummer
Gültig bis
☐ per Vorabüberweisung/Scheck – **Bankverbindung/ Anschrift siehe nächste Seite**

Versandkosten für Produkte 4+5 bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellung

	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 9,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,65	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
AOPA-Package			€ 35,00	
			Summe (zzgl. Versandkosten)	

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

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
MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise
Mediadaten 2008
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage Ausgabe 01/08 10.000 Exemplare
4. Quartal 2007 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 PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab 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-Mitgliedschaft (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 Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon | Telefax
Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich
Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL-A ☐ 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

ILA
Berlin · Brandenburg

The focal point of aerospace.

Berlin Air Show

27. Mai – 1. Juni 2008

www.ila-berlin.de

Hosted by: LAND BRANDENBURG

Wenn Europa Ihr Markt ist, dann ist die ILA Ihre Messe. Mit der Berlin Air Show sind Sie näher am Kunden in Deutschland und vor allem näher an den Entscheidungsträgern in den sich dynamisch entwickelnden Ländern Mittel- und Osteuropas.

Deutschland zählt zu den wichtigsten Wachstumsmärkten der Business & Corporate Aviation. Das neue **ILA Corporate Aviation Center** wird auf die hohen Anforderungen im High-End-Bereich abgestimmt.

Das **ILA HeliCenter** versteht sich als internationales Kompetenzzentrum rund um den Drehflügler. Als „Messe in der Messe" bietet es den Anbietern von Hubschraubern mit HeliHalle, Chalet-Bereich, Static Display und einem eigenen Heliport beste Bedingungen für die Präsentation von Fluggerät.

Die **ILA General Aviation Avenue** ist längst zu einem Markenzeichen der ILA geworden. Die Dichte des Angebots, die kurzen Wege von Stand zu Stand und die eigene Messehalle für GA-Ausrüster und GA-Zulieferer machen die Avenue bei Ausstellern und Fachbesuchern gleichermaßen beliebt

BDLI Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

Messe Berlin