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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2009 | Februar - März 2009 | Heftpreis 2,80 Euro

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

01/09

Neues von der EASA:

Doch noch vereinfachtes IFR für Privatpiloten?!

Mit der AOPA-Rundmail noch schneller wissen, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht!
Kostenloses Abonnement unter www.aopa.de

Stärker vertreten!

- Personalwechsel in der IAOPA
- Entwicklung in Fürstenfeldbruck

Fliegerisch fit!

- AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach
- 14. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Besser informiert!

- FAA-Lizenzvalidierungen in Egelsbach geplant
- Berlin-Tempelhof als Verkehrslandeplatz?

AOPA GERMANY

DAeC

Alle Infos über´s Fliegen

www.flieg-doch-mal.de

Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Konjunkturprogramm für die AL

Gibt es nun eine Wirtschaftskrise oder gibt es sie nicht? Wird die globale Wirtschaft von Panikmachern kaputtgeredet oder ist es wirklich so schlimm, wie man täglich hören und lesen muss? 1.200 Milliarden USD zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise allein in den Vereinigten Staaten. Die Zahlen sind abstrakt und entziehen sich der Vorstellungskraft. Davon abgesehen: Haben wir uns in den letzten Jahren nicht daran gewöhnt, dass nur noch von Milliarden statt von Millionen geredet wird?
Der 11. September hat insgesamt 40 Milliarden USD gekostet. Die Menschheit hat das zu Recht als Katastrophe empfunden und ist in einen Krieg hineingeschliddert, dessen Ende und Ausmaß auch nach mehr als sieben Jahren noch nicht abzuschätzen ist. 1.200 Milliarden USD Konjunkturprogramm allein in den USA bedeutet: 300 Mal die Katastrophe des 11. September (wenn man nur die finanziellen Folgen betrachtet). Unvorstellbar! Und doch ist genau das die Dimension der derzeitigen Wirtschaftskrise. Angesichts dessen braucht man sich nicht mehr zu fragen, ob die Krise auch die Allgemeine Luftfahrt erreichen wird. Die Krise ist längst da: Cessna, Cirrus und Diamond entlassen Personal, Mooney und Robin produzieren derzeit gar nicht mehr, die Start-Up-Hersteller von Very Light Jets wie Eclipse, Adam Aircraft und Grob sind insolvent.

Unsere Regierung wäre gut beraten, nicht nur Milliarden in die Wirtschaft zur Belebung der Konjunktur zu pumpen, sondern sie auch von den Fesseln und Lasten und strukturellen Problemen zu befreien, die ihre Entwicklung behindern. Das gilt für die Wirtschaft insgesamt, das gilt aber auch und ganz besonders für die Allgemeine Luftfahrt. Hier nur einige wenige und naheliegende Beispiele:

Die Erteilung der Betriebsgenehmigung für den Flugplatz Fürstenfeldbruck würde die Allgemeine Luftfahrt in der Region München von ihren Fesseln befreien, dadurch viele neue Arbeitsplätze z.B. in Flugschulen und LTBs schaffen und die Erreichbarkeit der Region verbessern. Siehe Artikel Seite 11.

Flugplätze würden erheblich von Kostendruck befreit, wenn man es ihnen endlich erlauben würde, zu verkehrsschwachen Zeiten wie im Ausland auch ohne Flugleiter zu fliegen. Stattdessen bleiben unsere Flugplätze leider immer länger geschlossen, unsere Infrastruktur liegt brach.

Eine vereinfachte IFR-Ausbildung für PPL-Inhaber würde die Nachfrage nach dieser Ausbildung erheblich erhöhen. Dazu wäre lediglich eine drastische Reduzierung des theoretischen Ballastes notwendig. Wir begrüßen deshalb die aktuelle Initiative der EASA, siehe Artikel S. 7.

Ähnlich, wie Autofahrern die Pendlerpauschale zu Unrecht verweigert wurde, wird der Werksverkehr mit Flugzeugen derzeit gesetzeswidrig mit Energiesteuer belastet. Das sagt nach dem Finanzgericht Düsseldorf inzwischen auch das FG München: „Das deutsche Mineralölsteuerrecht gewährt zu Unrecht keine Steuerbefreiung für betrieblich veranlasste Flüge von Unternehmen." Die Wiedereinführung der Rechtstaatlichkeit beim deutschen Zoll wäre eine große Konjunkturspritze, es geht nämlich pro Liter um 72 Cent bei Avgas und um 65 Cent bei JetA1. Siehe Artikel S. 9.

Bei diesen Maßnahmen, deren Liste sich nahezu beliebig verlängern ließe, geht es natürlich unmittelbar um die Allgemeine Luftfahrt. Es geht aber mittelbar und noch viel mehr um die Förderung der Wirtschaft insgesamt. Wir wollen von der Regierung keine Subventionen wie andere Wirtschaftszweige. Was wir wollen, ist eine Entlastung von unnötigen finanziellen Bürden und von ebenso unnötigen bürokratischen Hindernissen. Das wäre ein Konjunkturprogramm ohne zusätzliche Verschuldung und ohne Verlagerung der selbstgemachten Probleme auf künftige Generationen.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
In Gedenken an Horst Ruschmeyer	5
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder	6

Stärker vertreten!

Wege zur vereinfachten IFR-Ausbildung	7
Personalwechsel in der IAOPA	8
Steuerfrei fliegen – Der Vierte	9
Verlängerung der Kommentierungsfrist für EASA-Gesetzesentwürfe	9
AERO Friedrichshafen auf Rekordkurs	10
Entwicklung in Fürstenfeldbruck	11

Fliegerisch fit!

AOPA / TFC Simulatortraining in Essen vom 06. bis 08.03.2009	12
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 18.04.2009	13
14. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal vom 07. bis 10.05.2009	14
AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 19.05.2009	15
AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 21. bis 24.05.2009	16
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	17
31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 01. bis 08.08.2009	18

Besser informiert!

FAA-Lizenzvalidierungen – Termin für AOPA-Mitglieder in Egelsbach geplant	20
AirShampoo Landegutscheinhefte 2009	20
GAFOR-Grafik im pc_met Internetservice	21
SID für Cessna Twins	22
REMOS Aircraft zieht positive Jahresbilanz	22
Haftungsfreistellungen meiden! – Kein Exxon/ESSO Jet-A 1 für Dieselmotoren ohne Krampf	23
Berlin-Tempelhof als Verkehrslandeplatz?	24
121,5 MHz-ELTs: Einstellung der Satellitenüberwachung	24
Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen langfristig gesichert	25
Echo-Flugspaß zum UL-Preis: Tecnam P2002-JF	26

Rubriken

Editorial	3
Leserbrief	25
Reisebericht – Einmal um die Welt mit der D-GHAN (Teil 3)	28
Termine 2009	33
AOPA-Shop	34
Mitglieder werben Mitglieder	35

Titelbild: Cessna Aircraft Company (Cessna 400 Corvalis)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2009
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft

Kurt Buchmann
Herbert Meyer
Georg Müller-Breuer

25-jährige Mitgliedschaft

Andreas Leising
Manfred Kistermann
Georg Hieber
Anke Lutz
Tilman Schachtschneider
Prof. Dr. Jens P. Striebel
Uwe Militz
Volker Januschkewitz
Hans-Joachim Meschzan
Hans Müller
Dr. R. Frhr. von Dellingshausen
Dr. Johannes Lehmkuhl
Klaus Dickhörner

In Gedenken an

Horst Ruschmeyer

Mit Horst Ruschmeyer hat die AOPA-Germany ein langjähriges Mitglied und die Allgemeine Luftfahrt eine feste Größe verloren.
Bis ins Jahr 1976 war Horst Ruschmeyer für die französische Firma Wassmer tätig. Als diese den Betrieb einstellte, entschloss er sich, selbst ein viersitziges Reiseflugzeug zu konzipieren und auf den Markt zu bringen.
Der erste Prototyp (MF-85) wurde in neuartiger Composite-Bauweise gefertigt und mit einem Porsche-Flugmotor ausgerüstet. Der Erstflug fand am 8. August 1988 in Bückeburg statt. Nachdem sich Porsche jedoch aus dem Flugmotorengeschäft zurückzog, musste das Flugzeug auf einen Sechszylinder-Boxermotor von Lycoming umgerüstet werden. Aus der R-90, wie sie nun hieß, wurde dennoch eines der modernsten und leistungsfähigsten Flugzeuge seiner Zeit.
Insgesamt wurden bis zur Einstellung der Produktion im Jahr 1997 dreißig Flugzeuge ausgeliefert. Deren Besitzer treffen sich einmal jährlich zu einem Fly-In. Bis zuletzt war Horst Ruschmeyer trotz seiner schweren Krankheit bei diesen Treffen mit dabei. Horst Ruschmeyer starb Anfang November in seiner Geburtsstadt Bad Oeyenhausen. Sein Sohn Dirk wird den Betrieb weiterführen und für den Service der Flugzeuge sorgen.

Anzeigen

Zu verkaufen: Historisches Anwesen
mit der schönsten, privaten Landebahn Frankreichs.
Direkt erreichbar von fast jedem Land in Europa.
Website: www.bouttemont.com
Tel. +33 9 62 32 17 38 • Mobil +33 6 78 26 26 05
E-Mail smakman@orange.fr

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

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

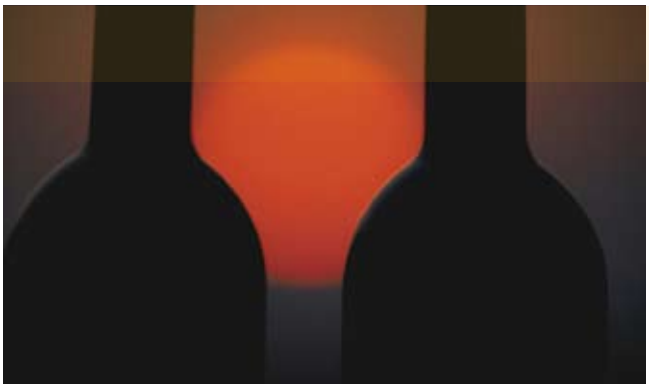
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

www.aopa.de > Mitgliederbereich > Sparen von A-Z

Vivothek

Nachlass: bis 50 %

Ihre neue Versandapotheke beliefert Sie mit ca. 55.000 apothekenpflichtigen Marken-Arzneimitteln und weiteren Artikeln rund ums gesunde Leben. Kompetenter und freundlicher Service, 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche.



Vinexus

Nachlass: bis 30 %

4.000 Weine aus aller Welt. Bis zu 30 % Rabatt auf eine Vielfalt hochwertiger Weine aus aller Welt! Ob aus Deutschland, Europa oder Übersee – wir haben für Sie ein umfangreiches, internationales Sortiment zusammengestellt. Eine fantastische Weinvielfalt, die zu entdecken sich mehr als lohnt!

CinemaxX

Nachlass: bis 28 %

Mit einem CinemaxX Kinogutschein haben Sie den Vorteil, Kinovergnügen zum sensationell günstigen Fixpreis zu bekommen: Inklusive jeglicher Kosten des Kinobesuchs wie z.B. anfallender Überlängen- oder Logenzuschlag.

Rufen Sie über 150 weitere Angebote von A-Z in den Kategorien Finanzen, Auto, Reisen, Lifestyle, Einrichtungen, Technik und Business im Mitgliederbereich der AOPA-Website ab.

www.aopa.de > Mitgliederbereich > Sparen von A bis Z

Wege zur vereinfachten IFR-Ausbildung

Neue EASA-Arbeitsgruppe mit dem Kürzel FCL.008

Am 31. Oktober trafen sich in Köln zum ersten Mal die Teilnehmer einer Arbeitsgruppe, die zur Aufgabe hat, die IFR-Ausbildungsrichtlinien für Privatpiloten zu überarbeiten. Damit geht man auf zahlreiche Kommentare ein, die bei der EASA in 2006 eingegangen sind. Damals hat man um Stellungnahmen zu einem Papier „ A concept for better regulation in General Aviation" gebeten. Offenbar haben die zahlreichen Kommentare Wirkung gezeigt, denn die EASA erkennt an, dass die derzeitigen JAR-FCL Ausbildungsrichtlinien für IFR sich nicht an den Bedürfnissen für Privatpiloten orientieren, sondern speziell in der Theorieausbildung auf die viel weitergehenden Bedürfnisse von künftigen ATPL-Inhabern ausgerichtet sind. So werden zum Beispiel Kenntnisse über Flight-Management- und Autothrottle-Systeme verlangt, auch soll man wissen wie Trägheitsnavigationsanlagen und Turbinentriebwerke funktionieren. Alles nett zu wissen, aber das alles ist für einen Cessna-, Cirrus- oder Diamond-Piloten schlichtweg überflüssiger Gehirnballast.

Auch die derzeit von der EASA geforderten 150 Stunden Theorie-Unterricht halten wir für unangemessen. Die FAA z.B. hat keinerlei Vorschriften für eine Mindest-Theoriestundenzahl, der Prüfling hat sein Wissen nachzuweisen. Und ob er alleine auf dem Sofa im Selbststudium lernt oder im Ausbildungsraum der Flugschule ist in den USA völlig gleichgültig. In Europa hat das derzeitige System die Folge, dass etwa 50% der Kandidaten ihre IFR-Ausbildung abbrechen, weil sie die übliche Mehrfachbelastung Beruf, Familie und IFR-Ausbildung schlichtweg aufreibt. Denn die 150 Stunden sind 20 volle Tage an freien Wochenenden oder im Urlaub, oder 50 Abende mit jeweils 3 Stunden.

Dies hat zur Folge, dass in Deutschland und Europa nur etwa 5% der Privatpiloten ein IFR-Rating haben, in den USA hingegen haben 27% der PPL- und sogar 88% der CPL-Inhaber IFR. Somit haben wir in Europa noch ein großes Wachstumspotential in diesem Bereich, das wir zur Erhöhung der Sicherheit und zur Ankurbelung der Wirtschaft gerne nutzen wollen.

Vertreten wird die IAOPA in dieser Arbeitsgruppe durch Dr. Michael Erb, zuständiger EASA-Sekretär ist Matthias Borgmeier, den viele noch als Flugsicherheitsinspektor des DAeC kennen. Zum Vorsitzenden gewählt wurde Raimund Neuhold von der International Association of Aviation Personnel Schools.

Die Zeitvorgabe für diese Gruppe ist sehr ambitioniert, bis zum ersten Quartal 2010 soll ein Entwurf für die neue Vorschrift zur Kommentierung (im Fachjargon NPA = Notice of Proposed Ammendment) veröffentlicht werden. Die neuen Regelungen könnten dann ab 2012 greifen.

Dr. Michael Erb

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 02/09:
13.03.2009
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

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

Personalwechsel in der IAOPA

Phil Boyer

In der letzten Ausgabe haben wir seinen Nachfolger Craig L. Fuller vorgestellt, jetzt wollen wir uns von unserem IAOPA Präsidenten während der letzten 18 Jahre verabschieden:
Phil Boyer übernahm die Führung der AOPA-USA und auch des Weltverbandes der IAOPA am 1. Januar 1991 und schied nunmehr am 31. Dezember 2008 im Alter von 68 Jahren aus seinen Ämtern aus. Phil Boyer war nicht nur ein äußerst erfolgreicher „Association Manager" und Kommunikator, während seiner Amtszeit wuchs die Zahl der Mitglieder der AOPA-USA von 300.000 auf über 400.000, sondern auch ein leidenschaftlicher Pilot, der die ganze Bandbreite vom offenen Waco Doppeldecker Baujahr 1940 bis zum hochmodernen Citation Jet III flog.
Fliegen wird auch in seinem Ruhestand eine große Rolle spielen, er zieht mit seiner ebenfalls flugbegeisterten Frau in ein Haus in einem Airparc in der Nähe von Cincinatti Ohio. Dort wird das Ehepaar im Hangar direkt neben dem Haus seine Flugzeuge unterstellen. Und ein konkretes fliegerisches Ziel hat Phil Boyer übrigens auch noch: Fluglehrer will er in 2009 werden.

Martin Robinson

Martin Robinson, Chief Executive der AOPA-UK, wurde zum neuen Vorsitzenden der europäischen IAOPA-Region gewählt. In dieser Funktion wird er der Nachfolger des Präsidenten der AOPA-Schweiz Dr. Rudolf Gerber, dessen Stellvertreter er bereits in den letzten Jahren war. Martin Robinson ist schon seit vielen Jahren Repräsentant der IAOPA in diversen europäischen Gremien. Sein neuer Stellvertreter wird Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA-Germany.

Dr. Rudolf Gerber

Wir bedanken uns bei Dr. Rudolf Gerber für seinen hervorragenden ehrenamtlichen und jahrzehntelangen Einsatz für die europäische General Aviation. Wir wünschen ihm für seinen Ruhestand nach einem überaus engagierten Berufsleben als Herausgeber einer Zeitung mehr Zeit für seine Familie, seine Hobbies und nicht zuletzt seine Cessna 172RG, mit der er gerne auch an internationalen Ralleys teilnimmt!

Steuerfrei fliegen – Der Vierte

Weiteres Urteil zur Mineralölsteuerbefreiung liegt vor

Das FG München hat am Mittwoch, 10. Dezember, das Hauptzollamt Nürnberg in dem Verfahren 14 K 1873 / 06 verurteilt, einer GmbH die Mineralölsteuer auf Flugbenzin für geschäftliche Flüge im Inland und im Ausland im Jahr 2004 zu vergüten.

Das FG München ist offenbar ebenso wie das FG Düsseldorf in seiner Entscheidung vom 31. Oktober 2007 – 4 K 3864 / 06 – der Auffassung, das alte deutsche Mineralölsteuergesetz verstoße gegen die EG-Energiesteuer-Richtlinie. Erfreulich ist, dass diese Auffassung nicht nur für den Nassvercharterer wie in dem Verfahren in Düsseldorf gilt, sondern jetzt auch für das Unternehmen, das selbst Halter des Flugzeugs ist.

Es irritiert jedoch, dass das Gericht die Klage für den geringen Teil des Flugbenzins abgewiesen hat, der für Flüge zur Werft und zurück, für Checkflüge der Werft sowie für Trainings- und Checkflüge des Piloten verwandt worden war. Das Gericht hat in der mündlichen Verhandlung auf Art. 15 Abs. 1 Buchst. j) der EG-RiLi hingewiesen, nach dem die Mitgliedstaaten berechtigt sind, „uneingeschränkte oder eingeschränkte Steuerbefreiung oder Steuerermäßigung zu gewähren für ... Kraftstoffe, die bei der Fertigung, Entwicklung, Erprobung und Wartung von Luftfahrzeugen und Schiffen verwendet werden," Diese Art der Verwendung ist seit dem 1. August 2007 gem. § 60 Abs. 8 EnergieStVO nun ebenfalls ausdrücklich von der Energiesteuer befreit; man kann der Auffassung sein, der deutsche Gesetzgeber habe durch diese Vorschrift sein Wahlrecht ausgeübt. Damit ist allerdings nicht die Frage geklärt, weshalb die Flüge von / zur Werft nicht ebenfalls als „geschäftliche Flüge" angesehen werden müssen: wegen der strengen, im wesentlichen gesetzlich vorgeschriebenen Wartungen kann man nun nicht wirklich behaupten, solche Flüge eines Geschäftsflugzeugs seien „Spaß- und Hobbyfliegerei" oder dienten „touristischen Zwecken", wie es in der englischen und französischen Fassung der EG-Energiesteuer-RiLi so treffend heißt: Die Fahrten des Firmenwagens zur Inspektion und in die Werkstatt werden im Einkommensteuerrecht ebenfalls als geschäftliche / betriebliche Fahrten angesehen, die Kosten sind in voller Höhe Betriebsaufwand und nicht Privatfahrten etwa des Vorstands oder Geschäftsführers.

Das Gericht hat ungeachtet der rechtskräftigen Vorentscheidung des FG Düsseldorf die Revision zugelassen. Wir müssen abwarten, ob das Hauptzollamt nach Zustellung des schriftlichen Urteils Revision einlegt. Die Klägerin wird nach der möglichen Revision des Hauptzollamtes entscheiden, ob sie ebenfalls Revision einlegen wird, oder wegen des geringen Betrags allein aus wirtschaftlichen Gründen darauf verzichtet.

Eine ganze Reihe von Hauptzollämtern hat die Antragsteller gedrängt, dem Ruhen des Verfahrens zuzustimmen wegen eines angeblichen Musterverfahrens über ein Werksflugzeug in Kassel: nach der Entscheidung aus München besteht weniger denn je Anlass, einem solchen Ruhen des Verfahrens zuzustimmen: die Gerichte in München und in Kassel haben sich abgestimmt, das Münchener Verfahren zum Musterverfahren zu machen, was die zum Teil recht lange Verfahrensdauer vor den anderen Finanzgerichten erklären mag.

WP / StB Prof. Dr iur. Gustav K.L. Real
www.real-audit.de

Verlängerung der Kommentierungsfrist für EASA-Gesetzesentwürfe

Die EASA soll bis spätestens 2012 die Verantwortung für Fluglizenzen (FCL), Anforderungen an Behörden (AR) und Organisationen (OR) sowie Operations (OPS) übernehmen. Wie wir schon mehrfach berichtet haben, kann man seit einigen Monaten die Gesetzes-Entwürfe zu FCL (NPA 2008-17) sowie AR und OR (NPA 2008-22) kommentieren. Die IAOPA hat jetzt gemeinsam mit anderen Verbänden eine Verlängerung und Angleichung der Kommentierungsfristen erreicht. Denn wenn man die gesamte Tragweite der Bestimmungen verstehen und kompetent kommentieren will, muss man sie auf Grund ihrer Wechselwirkungen untereinander auch komplett kennen.

Die neue Deadline für die Kommentierung der NPAs 2008-17 und 2008-22 ist der **28. Februar 2009**.

Die NPAs „Air Operations" und „Third Country Operators" sollen am 30. Januar 2009 veröffentlicht werden mit einer Kommentierungsfrist bis zum **30. Mai 2009**.

Die NPAs sind auf der EASA Website einzusehen. Für die Kommentierung darf ausschließlich das Comment Response Tool genutzt werden. Rechtzeitig vor Fristablauf werden wir den IAOPA Kommentar unter www.aopa.de veröffentlichen, so dass sich all diejenigen, die auch kommentieren wollen, bei uns Anregungen holen können.

AERO Friedrichshafen auf Rekordkurs

Allgemeine Luftfahrt vom 2. bis 5. April 2009 vollständig vertreten – AOPA-Germany, IAOPA und VDP gemeinsam vor Ort (Stand A4-107)

Die AERO Friedrichshafen zeigt im Jahr 2009 das komplette Panorama der Allgemeinen Luftfahrt: AERO-Projektleiter Thomas Grunewald verzeichnete Anfang Dezember 2008 bereits 20 Prozent mehr Ausstellerbuchungen als im vergleichbaren Zeitraum zur AERO 2007. Vom Fallschirmspringen und Drachenfliegen, über Ultralights, Segelflugzeuge und Motorsegler, ein- und zweimotorige Flugzeuge bis hin zu Businessjets ist in Friedrichshafen alles vertreten. Erstmals dabei: Hubschrauber und die „E-FLIGHT-EXPO".

Das deutlich zweistellige Buchungs-Plus der AERO 2009 in wirtschaftlich turbulenten Zeiten bezieht sich sowohl auf die Zahl der Aussteller als auch auf die gebuchte Ausstellungsfläche. Erstmals wird die AERO 2009 in zehn statt bisher in sieben Hallen stattfinden. Projektleiter Thomas Grunewald verweist in diesem Zusammenhang auf die erneut gestiegenen Buchungen gerade auch aus dem osteuropäischen Raum. Die Tschechische Republik steht an erster Stelle, aber auch aus den USA kommt ein sprunghaft gestiegenes Interesse. Neben zahlreichen engagierten Neukunden, wie zum Beispiel Hawker Beechcraft, verstärken auch große Hersteller wie Cessna, Cirrus, Diamond, Embraer, Pilatus und Piper noch einmal deutlich ihre Präsenz auf der AERO. „In turbulenten Zeiten ist es offensichtlich für die meisten Kunden wichtig, in den Marketing-Anstrengungen nicht nachzulassen, um die Basis für das zukünftige Wachstum zu schaffen", stellt Thomas Grunewald fest. „Die AERO ist als modernes und leistungsfähiges Marketing-Instrument bekannt und wir freuen uns über den erneut guten Zuspruch."

Die Allgemeine Luftfahrt ist der bei weitem vielseitigste Zweig der Luftverkehrswirtschaft, das Marktvolumen der Allgemeinen Luftfahrt (Flugzeuge und Dienstleistungen) wird allein in Europa auf mehrere Milliarden Euro jährlich geschätzt. Nach Angaben der EU gibt es in Europa fast 200.000 Motor- und Segelflieger. Es werden in der Allgemeinen Luftfahrt rund 50.000 Flugzeuge mit Kolbenmotor bzw. Düsenantrieb und bis zu 200.000 Ultralight- und Segelflugzeuge betrieben. Vor diesem wirtschaftlichen Hintergrund wird die AERO ab 2009 im Jahresrhythmus veranstaltet.

Die AOPA-Germany, neben dem DAeC seit zwei Jahrzehnten ideeller Träger der AERO, wird sich gemeinsam mit der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) auf dem Messestand 107 in Halle A4 präsentieren. Eine Delegation der AOPA-USA wird ebenfalls vor Ort sein. Auf der Rednerliste des begleitenden Konferenzprogramms steht unter anderem Craig L. Fuller, der neugewählte Präsident der amerikanischen AOPA.

Auch in diesem Jahr verfügt die AOPA-Germany über ein kleines Kontingent an Gastkarten, die wir gerne an unsere Mitglieder zum Preis von 9 EUR (zzgl. Versandkosten) weitergeben möchten. Allerdings nur so lange der Vorrat reicht. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach.

Entwicklung in Fürstenfeldbruck

Pressemitteilung der Bayerischen Staatskanzlei

Die AOPA ist zusammen mit der IHK München und dem Fliegerclub München FCM seit 13 Jahren Gesellschafter der GmbH, die in Fürstenfeldbruck zivilen Flugverkehr ermöglichen soll. Damals haben wir nach der Schließung von Riem und dem Rauswurf des Verkehrs unter 2 t aus EDDM den Nutzen der AL für die Region München dargestellt und den Auftrag der bayerischen Staatsregierung erhalten FFB zu entwickeln. Nach mehreren verlorenen Wahlen und dem Vorwurf der Bürgerferne ist die CSU gemeinsam mit der FDP jetzt unmittelbar vor der Erteilung einer Betriebsgenehmigung (Flugbetrieb auch am Wochenende, 1500m Piste, freie Zufahrt auf das Gelände) allerdings eingeknickt und hört mehr auf die „meuternde Wählerbasis". Die Staatsregierung spricht derzeit nicht mehr mit uns und will stattdessen eine BMW-Fahrstrecke in Kombination mit einer Trabrennbahn auf die Piste setzen. Hier der Originaltext der Pressemitteilung 682 der Bayerischen Staatskanzlei vom 09.12.2008:

Der Ministerrat hat (...) beschlossen, dass in Fürstenfeldbruck zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll. Er folgt damit dem Beschluss des Landtags vom 30. Januar 2008. Der Landtag hatte die Staatsregierung aufgefordert, das von der Gemeinde Maisach vorgelegte Nutzungskonzept zur nichtfliegerischen Nachnutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck zu unterstützen und die zu seiner Verwirklichung nötigen Schritte zu unternehmen. Die Staatsregierung wird deshalb mit der Änderung des LEP (Landesentwicklungsplan) auch Abstand von früheren Planungen nehmen, die eine zivilfliegerische Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck vorsahen. Wirtschaftsminister Zeil: „Damit tragen wir der dichten Besiedlung der Region München Rechnung und eröffnen neue Entwicklungsmöglichkeiten rund um Fürstenfeldbruck. Der Bedarf an gewerblichen sowie an Siedlungs- und Erholungsflächen steigt in der Region. Bei der Abwägung der vorliegenden Nutzungskonzepte haben wir aus arbeitsmarkt- und standortpolitischen Gründen dem Konzept der Gemeinde Maisach den Vorzug vor dem fliegerischen Nachnutzungskonzept für den Militärflugplatz Fürstenfeldbruck gegeben." Minister Zeil erläutert, dass die sogenannte Region 14 im gesamtbayerischen Interesse schon den internationalen Verkehrsflughafen München vorhalte und auch den mit seiner vorgesehenen Erweiterung verbundenen Flächenverbrauch und Siedlungsdruck trage. In der Region lägen zusätzlich der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen und die Sonderlandeplätze Dachau-Gröbenried, Jesenwang, Moosburg und Oberschleißheim. In den angrenzenden Planungsregionen könnten ferner die über Autobahnen gut an die Landeshauptstadt angebundenen Verkehrslandeplätze Augsburg, Landshut und Manching zur luftverkehrlichen Erschließung Münchens beitragen.

Der Verweis, doch einfach nach Augsburg, Landshut und Manching, Oberpfaffenhofen, Dachau-Gröbenried, Jesenwang, Moosburg und Oberschleißheim auszuweichen, die entweder „jwd" liegen oder aber nicht in der Lage sind die Allgemeine Luftfahrt bis 5,7 t unreglementiert aufzunehmen, kann ja wohl nicht ernst gemeint sein. Wir sind der Meinung, dass sich beides umsetzen lässt, Teststrecke und Flugplatz, und dass wir für den Flugplatz eine geschützte Rechtsposition haben. Jetzt müssen leider die Gerichte bis April 2009 über unsere Untätigkeitsklage gegen die Genehmigungsbehörde entscheiden. Die Lage ist sicherlich ernst, aber so einfach geben wir uns nicht geschlagen.

Dr. Michael Erb

Flugplatz Fürstenfeldbruck - eigentlich Platz genug für alle

AOPA/TFC-Simulatortraining

in Essen-Kupferdreh vom 06. bis 08.03.2009

Gemeinsam mit der TFC Käufer GmbH in Essen-Kupferdreh führt die AOPA-Germany vom 06. bis 08. März 2009 ihr Simulatortraining durch.

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 Seminole mit einem topaktuellen Avydine-Glascockpit und Sichtsystem (FNPT II), TB20 mit Sichtsystem (FNPT II) und Seneca ohne Sichtsystem (FNPT I). 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 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 13.02.2009
Anmeldeformular auf Seite 17.

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

in Egelsbach (EDFE) am 18.04.2009

Der Traum vom eigenen Flugzeug! Damit dieser nicht zum Alptraum wird, bieten wir in Zusammenarbeit mit Röder Präzision und Aircraft Guaranty dieses Seminar an. Es beinhaltet alle Aspekte, die beim Flugzeugkauf eine Rolle spielen.

Thomas Haberland, Rechtsanwalt und Mitglied des AOPA-Arbeitskreises „Fliegende Juristen und Steuerberater“ wird sämtliche juristische Themen beleuchten, die beim Kauf eines Flugzeugs von Bedeutung sind:

- Kaufvertrag
- Gewährleistung
- Verjährung
- Neukauf/Gebrauchtkauf
- Wirksamkeit von Haftungsausschlüssen
- Kauf vom Händler, Kauf von privat, Kauf von Haltergemeinschaften, Kauf vom Verein (und jeweils umgekehrt)
- Gerichtsstand

Aircraft Guaranty wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

Der praktische Teil wird von Röder Präzision durchgeführt. Ein technischer Experte wird an einem Flugzeug die neuralgischen Punkte aufzeigen, auf die bei einem Flugzeugkauf unbedingt geachtet werden sollte.

Das Seminar findet am Flugplatz Egelsbach in den Räumen der AOPA-Germany statt. Seminarbeginn ist um 10:00 Uhr, das Ende ist für ca. 17:00 Uhr vorgesehen.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 79 für AOPA-Mitglieder und EUR 99 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.)

Anmeldeschluss ist der 18.03.2009
Anmeldeformular auf Seite 17.

14. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV) vom 07. bis 10.05.2009

Das 14. Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, 7. 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. 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 06.05. erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 150 für AOPA-Mitglieder und EUR 200 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Blockstunden der Fluglehrer werden mit 25 EUR/Std. berechnet. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 07.04.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

AOPA-SeaSurvival

in Nordholz (EDXN) am 19.05.2009

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 19.04.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

AOPA-Seeflugtraining

in Neubrandenburg (ETNU) vom 21. bis 24.05.2009

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.). Nicht inklusive sind die Blockstunden der Fluglehrer.

Die Teilnahme ist nur mit dem eigenen bzw. selbst angecharterten Flugzeug möglich.

Anmeldeschluss ist der 24.04.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Eggenfelden siehe nächste Seite

☐ TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 06. - 08.03.2009

Kosten: ☐ FNPT I 400 € für AOPA-Mitglieder, 500 € für Nichtmitglieder
☐ FNPT II 610 € für AOPA-Mitglieder, 710 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8

☐ AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 18.04.2009

Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 99 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 07. - 10.05.2009

Pauschale: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 25 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

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

☐ AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 19.05.2009

Kosten: 600 € für AOPA-Mitglieder, 700 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 21. - 24.05.2009

Kosten: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder, zzgl. Fluglehrerkosten vor Ort – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

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.

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!

31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 01. bis 08.08.2009

Unser Trainingscamp in Eggenfelden ist unter Piloten 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 profitieren und dabei zusätzlich einen harmonischen "Fliegerurlaub" in Bayern verbringen. Fliegen auch Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Kursangebot

Die Theoriekurse finden am Sonntag, 2. August 2009 statt und sind Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis. Allmorgendlich findet ein Briefing statt, bei dem das Wetter und die Trainingskurse besprochen werden. Außerdem werden die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Das Briefing wird bei jedem Wetter abgehalten, die Teilnahme ist für alle Fluglehrer und Trainees obligatorisch.

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

Dieser Kurs wendet sich an Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen, der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Plätze und vieles mehr.

ADVANCED / AUFBAUTRAINING (ADV)

Hier üben wir das Fliegen ohne Horizont-Referenz „unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA, ILS, NON GYRO Approaches auch auf Militärplätzen und Funknavigation z.B. mit dem Erfliegen von Radialen.

ALPENEINWEISUNG (ALP)

Hier zeigen Ihnen erfahrene Fluglehrer nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind hierbei nicht nur obligatorisch, sondern ein besonderes Highlight.

EMERGENCY PROCEDURE TRAINING (EPT)

Hier erfolgt eine Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine. Das Training umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil.

IFR-CHECK

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge 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 Flight Training Devices (FTD) mit Garmin 1000 zur Verfügung, um am Boden ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Anmeldeformular für Eggenfelden

Pauschale: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder
Blockstunde Fluglehrer 25 € - 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	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):

☐ 01.08.2009 ☐ 02.08.2009

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

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

Name | AOPA ID

☐ Ich fliege VFR
☐ Ich fliege IFR
☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich will über die AOPA chartern

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

PINCH-HITTER (PHC)

Für den/die Piloten-Partner/in vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.

Eine Blockstunde kostet 25 EUR und entspricht 60 Minuten. Davon entfallen etwa 45 Minuten auf die Flugzeit (Abrechnung der Blockzeit) und 15 Minuten auf das Bodenbriefing. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Unterkunft

Unterkünfte sind in und um Eggenfelden ausreichend vorhanden, werden jedoch nicht durch die AOPA organisiert. Die Preise wurden uns wie folgt genannt (ohne Gewähr). Bitte reservieren Sie möglichst frühzeitig direkt unter den angegebenen Telefonnummern.

Hotel Bachmeier
08721 9710-0
EZ 52 EUR, DZ 77 EUR

Gästehaus Waldhof
08721 2858
EZ 33 EUR, DZ 48 EUR

Bacchus-Stubn
08721 507472
EZ 42 EUR, DZ 65 EUR

Familie Schmideder
08721 8365
p.P. 18 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen eine Gebühr von 6 EUR/Tag pro Wohnwagen/Zelt gecampt werden. Duschen sind am Campingplatz vorhanden.

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Anmeldung und Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt 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 MwSt.

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.

Name der Bank

Kontonummer | BLZ

Ort, Datum | Unterschrift

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden. **Bitte legen Sie bei der Anmeldung eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Vielen Dank!**

FAA-Lizenzvalidierungen

Termin für AOPA-Mitglieder in Egelsbach geplant

Wer seine deutsche in die amerikanische Lizenz umschreiben wollte, musste in den letzten Jahren dafür in die USA fliegen und dort zu einem FAA Büro gehen. Jetzt gibt es eine Alternative: FAA Examiner Tom Hughston, der in England lebt, hat von der FAA die Erlaubnis erhalten, Lizenzvalidierungen auszustellen. Nähere Informationen finden Sie auf seiner Website: www.faaeurope.us

Wir sind in Kontakt mit Tom Hughston und werden für unsere Mitglieder einen Termin mit ihm in unserer Geschäftsstelle in Egelsbach organisieren, wahrscheinlich im März oder April. Einzelheiten (Datum, Kosten, usw.) standen bei Druckschluss noch nicht fest, wir informieren Sie über unsere Website und Rundmail.

Die neu ausgestellten FAA Lizenzen enthalten den Eintrag „English language proficient", ab März 2009 gelten die ICAO-Sprachanforderungen auch für FAA Lizenzen. Alte FAA Papierlizenzen verlieren nach dem 31. März 2010 ihre Gültigkeit.

Informationen und den Antrag zur Validierung der Lizenz finden Sie auf der Website der FAA www.faa.gov, unter Foreign Pilots: U.S. Certification. Wir empfehlen, den Antrag mit Kopien Ihrer Lizenz und des Tauglichkeitszeugnisses per Fax an die FAA in Oklahoma zu schicken. In dem Antragsformular wird danach gefragt, wo Sie Ihre Lizenzvalidierung durchführen möchten, hier geben Sie (für die Validierung mit Tom Hughston) bitte das New York International Field Office an:

New York IFO
1 Aviation Plaza, Room 504
Jamaica, NY 11434-4809

Wenn Sie Interesse an einer Validierung Ihrer Lizenz in Deutschland haben, melden Sie sich bitte bei uns. Der von uns organisierte Termin ist exklusiv für AOPA-Mitglieder, alle Informationen zur AOPA und zu den Vorteilen einer Mitgliedschaft finden Sie auf unserer Website www.aopa.de.

AirShampoo Landegutscheinhefte 2009

Günstiger für AOPA-Mitglieder

Auch 2009 können Piloten wieder mit dem bekannten Lande-Gutscheinheft sparen, das AirShampoo bereits zum fünften Mal auflegt. Die Hefte bieten wieder Gutscheine für je drei kostenlose Landungen an 80 Flugplätzen an. Insgesamt vermittelt das Gutscheinheft also 240 kostenlose Landungen, die vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2009 in Anspruch genommen werden können. Die Idee der beiden Privatpiloten Rolf Hilchner und Wilhelm Bogena, die zusammen AirShampoo gegründet haben, kommt nicht nur bei den Piloten, sondern auch bei den Flugplätzen bestens an. So lässt sich inzwischen auch der erste Flugplatz in Österreich via Gutschein anfliegen. Und mit Hannover ist auch ein Verkehrsflughafen mit dabei – und das schon zum zweiten Mal.

Matthias Alberding von AirShampoo: „Bei den sonst erhobenen Landegebühren von 5 bis 15 Euro haben die Piloten den Anschaffungspreis für das Gutscheinheft ganz schnell wieder heraus. Unser Ziel ist es dabei auch, die Piloten dazu anzuregen, auf Flugplätzen zu landen, auf die sie sonst vielleicht nie aufmerksam geworden wären."

Die Lande-Gutscheinhefte sind für das gesamte Jahr 2009 gültig und gelten für alle nichtgewerbliche Flüge bis 2t. Es reicht aus, sich einen der Gutscheine auf der Flugleitung abstempeln zu lassen – und schon ist der Bürokratie Genüge getan.

Die Lande-Gutscheinhefte 2009 gibt es in bewährter Weise wieder in einer separaten Süd- und einer Nord-Variante, die jede für sich 40 Flugplätze abdeckt. Die Hefte stehen ab sofort zum Kauf bereit. Die Einzelhefte kosten jeweils 49,90 Euro, das Doppelpack aus Nord und Süd kann für 79,90 Euro bestellt werden. Wie immer gibt es auch eine Geschenkbox für 84,90 Euro, die in einer edlen Metallbox beide Lande-Gutscheinhefte sowie einige Accessoires enthält .

AOPA-Mitglieder erhalten 5 EUR Rabatt auf den regulären Verkaufspreis.

Die Lande-Gutscheinhefte können im Internet unter www.airshampoo.de/lgh bestellt werden. Dort findet man auch eine Auflistung aller teilnehmenden Flugplätze.

GAFOR-Grafik im pc_met Internetservice

DWD bietet wieder eine vereinfachte Darstellung an

Im AOPA-Letter 06/08 hatten wir über das neue Tool webGAMET des Deutschen Wetterdienstes berichtet.

Dieses stellt im Rahmen des Internetauftrittes www.flugwetter.de die GAFOR-Meldungen in Form einer interaktiven Grafik dar, die bei den Einstufungen auch zwischen Sichtweite und Wolkenuntergrenze unterscheidet. Außerdem hält sie zusätzliche Informationen über signifikante Wettererscheinungen sowie deren flächenmäßige Ausbreitung bereit.

Leider musste die „alte" GAFOR-Karte im Zuge dieser Umstellung weichen. Auch wenn wir die webGAMET-Darstellung für gelungen halten, hatten wir in unserem Artikel kritisiert, dass die Installation und Nutzung des Tools gerade auf mobilen Geräten Probleme bereitet. Diese Erfahrung haben nicht nur wir selbst gemacht, sie wurde auch mehrfach von unseren Mitgliedern geäußert. Aus diesem Grund hatten wir den DWD gebeten, zusätzlich zu webGAMET eine einfache grafische Darstellung in Form der alten GAFOR-Karte anzubieten.

Auf unser diesbezügliches Schreiben hat der DWD nun reagiert: Der DWD versteht den Wunsch nach einer einfachen Grafik, die auch von unterwegs von allen Piloten ohne Probleme abgerufen werden kann. Allerdings konnte die alte Grafik nicht mehr genutzt werden, da sich die Grenzen der GAFOR-Gebiete verschoben haben und weitere GAFOR-Gebiete dazugekommen sind.

Der DWD hat daher einen grafischen Ersatz erarbeitet, der von allen Browsern problemos dargestellt werden kann.

Seit Mitte Januar ist die die einfache GAFOR-Grafik im Internetauftritt des DWD unter www.flugwetter.de abrufbar.

Anzeige

Fliegen Sie schon mit einheitlichem Kartenmaterial?

Erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten: März/April 2009

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Bestellen Sie einfach unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch bei unserem Customer Support unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.

DFS Deutsche Flugsicherung

Motorflugkarten:
– Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000, Deutschland*
– Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Netherlands

Segelflugkarten:
– ICAO-Segelflugkarte 1:500 000, Deutschland
– Visual 500 Austria Glider

*Wahlweise auch mit Nachttiefflugstrecken erhältlich.

SID für Cessna Twins

EASA erteilt STC zum alternativen Inspektionsverfahren

Flügel müssen nicht mehr gezogen werden, Eddy Current Inspections entfallen. Der Halter spart Standzeit, Geld und behält ein Flugzeug, bei dem der Rumpf-Flügel-Verband im Originalzustand verbleibt!

Um es gleich vorweg zu nehmen: Vor dem Hintergrund der Werterhaltung des Wirtschaftsguts, wobei der Aspekt der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit selbstverständlich nicht zurückgedrängt werden soll, war die Entwicklung des SID (Supplemental Inspection Document) dringend erforderlich. Denn trotz bester Instandhaltung gibt es bei den Modellen der Cessna 400 Twin-Serie Stellen, speziell im Bereich der Primärstruktur des Rumpf-Flügel-Übergangs, die im Rahmen normaler Kontrollen bisher nicht geprüft werden konnten, weil sie ohne Einbau eines Service Kit unzugänglich sind. Mögliche Risse und Korrosion mussten deshalb bis dato unentdeckt bleiben.

Welcher Nutzen/Vorteil ergibt sich aus der Anwendung des alternativen Inspektionsprogramms gemäß STC EASA.A.S.03328?

- Der Rumpf-Flügel-Verband muss nicht, wie im MEB02-9 beschrieben, zum Einbau der Inspektionsdeckel (SK421-152) aufgetrennt werden.
- Zum Einbau des SK421-152 werden nur ca. 80 Mannstunden (sonst 175 - 290) benötigt.
- Es werden keine neuen De-ice Boots benötigt.
- Je nach Alter des Flugzeugs (es wird für jedes Flugzeug gemäß seines Nutzungsprofils ein so genanntes Äquivalenzalter ermittelt) werden fast sämtliche Wirbelstromprüfungen entfallen und durch gezielte Sichtprüfungen ersetzt werden können.

Mit der Einführung von Part M (siehe hierzu auch AOPA-Letter 06/2008) hat nun auch der Eigentümer/Halter des nicht gewerblich genutzten Flugzeugs die Wahl sich zu entscheiden, nämlich entweder für die Durchführung der SID gemäß Herstelleranweisung oder gemäß STC EASA.A.S.03328.

Was ist mit der 300er Serie und den weiteren von der SID betroffenen Modellen?

Die Alternativprogramme für die 300er Serie und die weiteren von der SID betroffenen Modelle werden in Absprache mit der EASA nach Bedarf entwickelt und die STCs entsprechend beantragt.

STC-Holder ist Gomolzig, weil Part-21-Betrieb - jedoch sämtliche Rechte sind gemäß Vertrag zw. Gomolzig und CCF ausschließlich bei CCF manager airline GmbH. Folglich kann das durch dieses STC gedeckelte A-SID Programm ausschließlich von CCF erworben werden.

CCF manager airline GmbH
Harald Kaempf
E-mail: hkf@jetcharter.de
Tel: 02203 952815

REMOS Aircraft zieht positive Jahresbilanz

Die REMOS Aircraft GmbH entwickelt sich immer mehr zu einer Erfolgsgeschichte für Mecklenburg-Vorpommern. Insgesamt hat der mittelständische Flugzeughersteller im vergangenen Jahr über 70 seiner hochmodernen und umweltfreundlichen Leichtflugzeuge ausgeliefert. Mit der neuen REMOS GX schob sich REMOS Aircraft 2008 besonders auf dem stark umkämpften US-Markt für Light Sport Aircraft (LSA) weit nach vorn.

REMOS Aircraft hat die Produktion in den vergangenen Monaten sukzessive hochgefahren. Pro Woche verlassen derzeit zwei REMOS GX die Fertigung am Werksflugplatz Pasewalk-Franzfelde. Um der steigenden Nachfrage nachzukommen, erhöhte REMOS Aircraft im Januar 2009 die Produktionsrate zunächst auf wöchentlich mindestens 2,5 Flugzeuge.

Haftungsfreistellungen meiden!

Kein Exxon/Esso Jet-A 1 für Dieselmotoren ohne Krampf

Für große Aufregung in der weltweiten Allgemeinen Luftfahrt hat gesorgt, dass die Mineralölgesellschaft Exxon, auch die Mutter des Flugtreibstofflieferanten Esso, ihren Niederlassungen rund um den Globus den Verkauf von Jet-A an Luftfahrzeuge mit Dieselmotoren untersagt hat, wenn die Kunden nicht vorher eine Haftungsfreistellung unterschreiben.

Dazu erklärt die Firma Thielert Aircraft Engines GmbH: „Die THIELERT Centurion Motoren sind uneingeschränkt für den Betrieb mit Jet-Fuel (Jet A und Jet A1) geeignet. Sämtliche im Exxon-Rundschreiben aufgelisteten Bedenken, insbesondere Zündqualität, Gefrierpunkt und Schmierfähigkeit, wurden im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens berücksichtigt und die Motoren von den zuständigen Behörden insoweit zugelassen. Bezüglich des Exxon-Rundschreibens stehen wir bereits mit Exxon Mobil Aviation und den Zertifizierungsbehörden in Kontakt. Was Exxon zu dem Schreiben veranlasst hat, ist uns nicht bekannt. Ebenso wissen wir von keinerlei Service-Problemen bei THIELERT Centurion Motoren, die mit der Verwendung von Jet-Fuel zusammenhängen."

In der Tat ist nur schwer nachvollziehbar, welcher Teufel die Exxon/Esso geritten hat, als sie kurz vor Weihnachten diese Mitteilung an ihre Niederlassungen schickte. Eine Nachfrage bei der zuständigen Zulassungsabteilung für Flugmotoren bei der EASA am 06.01.2009 ergab, dass man dort den Grund für diese Anweisung offenbar vor allem im Nichtvorhandensein von Fachkenntnissen seitens dieses Treibstoffherstellers begründet sieht. Dazu Stefan Ebert, Product Certification Manager für Flugtriebwerke bei der EASA: „Die EASA wird hierzu in Kürze ein eigenes Bulletin herausgeben. Die von Exxon vorgebrachten Bedenken sind im Zulassungsverfahren z.B. der Thielert Motoren allesamt abgearbeitet worden."

Offenbar weiß man das bei Exxon, zumindest in den USA nicht. Denn von dort kam die Direktive, ohne vorherige Unterschrift des Kunden unter eine Haftungsfreistellung keinen Jet-A Treibstoff mehr abzugeben. „Steckt dahinter ‚bloß' Ignoranz oder mehr?", fragen sich viele Europäer. Denn-

Essos Kolbenmotor-Kunden sollen neuerdings einen Haftungsverzicht für Jet-A unterschreiben. Die einsame Entscheidung löste Wut und Kopfschütteln aus.

wieviele Diesel Flugmotorenhersteller gibt es in den Vereinigten Staaten? Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Technisch, sachlich löst die verlangte Abgabeverweigerung ohne Haftungsfreistellung seitens der Exxon/Esso jedenfalls nur Kopfschütteln auf allen Seiten aus. Aber auch aus dem rechtlichen Blickwinkel lohnt sich eine Betrachtung dieses Vorgehens. Immerhin besteht nach unserer Ansicht seitens des Treibstofflieferanten eine Versorgungspflicht an solchen Flughäfen, wo er Alleinanbieter von Flugtreibstoff ist. Und an europäischen General Aviation Flugplätzen und Flughäfen gibt es fast immer nur einen Sprit-Anbieter. Fraglich ist demnach, ob er die Abgabe von Treibstoffen an Kunden, deren Flugzeuge für diese Treibstoffe ausdrücklich zugelassen sind, überhaupt an Bedingungen knüpfen darf. Zumal an Bedingungen mit so weitreichenden rechtlichen Folgen für den Kunden. Dazu Patrick Grümmer von der Luftfahrtversicherungs-Agentur VFS Grümmer: „Mit der Unterschrift unter eine Haftungsfreistellung beraubt der Versicherte seine Versicherung unter Umständen der Möglichkeit einer Durchgriffshaftung auf den Treibstofflieferanten."

Soviel steht fest: der Betrieb von Flugmotoren mit dem dafür von den zuständigen Luftfahrtbehörden EASA und FAA offiziell zugelassenen Treibstoff ist nicht nur völlig unbedenklich, sondern sogar Pflicht für den Flugzeughalter und Piloten. Wozu gibt es schließlich Zulassungsbehörden, die die Eignung eines Flugtriebwerks für einen bestimmten Kraftstoff in jahrelangen und millionenteuren aufwändigen Verfahren erproben? Wenn das nicht mehr gelten würde, bräuchte man die Zulassungsbehörden nicht mehr, müsste folgerichtig die Entscheidung über die Eignung eines Flugmotors zukünftig den Spritlieferanten überlassen. Und wer will das? Auch Exxon/Esso muss Flugkraftstoffe liefern, die der dafür festgelegten Norm entsprechen. Dann bedarf es keiner Haftungsfreistellung. Wenn Exxon/Esso das nicht gewährleisten kann, muss jeder Kunde selber entscheiden, ob er diese Haftungsfreistellung unterschreibt, oder woanders tankt.

Dieter Stricker
Aeromarkt

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

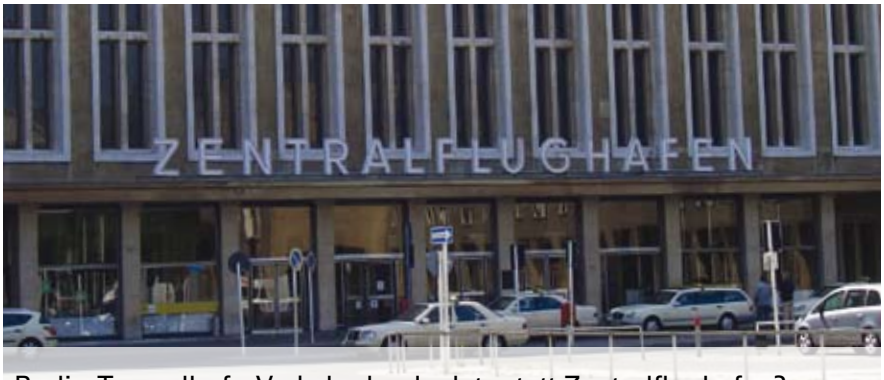
phone +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Berlin-Tempelhof als Verkehrslandeplatz?

Das erste wirtschaftlich tragfähige Nachnutzungskonzept als Basis für neue Arbeitsplätze

Die Berlin Tempelhof Aviators AG stellt ihr wirtschaftlich tragfähiges Konzept für den Cityairport unter anderem als Verkehrslandeplatz vor. Damit werden die intensiven Nachnutzungsbemühungen der Berliner Immobilien Management GmbH (BIM) der vergangenen Monate durch konkrete Lösungsvorschläge unterstützt. Die Berlin Tempelhof Aviators AG ist davon überzeugt, hier die fehlende Zukunftsperspektive für den einstigen Zentralflughafen Berlin-Tempelhof gefunden zu haben, die nicht nur von den Berlinerinnen und Berlinern sondern auch von den Berlin-Besuchern aus aller Welt positiv aufgenommen wird.



Berlin-Tempelhof – Verkehrslandeplatz statt Zentralflughafen?

„Bei der Entwicklung des Konzeptes haben wir neben einer angemessenen Zukunft für den traditionsreichen Berliner Flughafenstandort auch wirtschaftliche und kulturelle Aspekte sinnvoll miteinander verbunden. Ziel ist es auf dieser Basis zusätzliche Arbeitsplätze mitten im Herzen Berlins zu schaffen. Dass dieses nicht nur Wunschvorstellungen sind, können wir nun auch nachweisen", sagt Andreas Brühan – Finanzvorstand der Berlin Tempelhof Aviators AG. Das Konzept sieht eine privatwirtschaftliche, kulturelle sowie bauliche Mischnutzung von Gebäuden, Vorfeld-/Startbahnflächen sowie Gelände vor – unter Berücksichtigung einer flugverkehrsrechtlichen Teilnutzung für den zivilen fliegerischen Bedarfsverkehr geringer Tonnage (Businessaviation und Privateaviation bis maximal 14 Tonnen).

Die ersten Rückmeldungen auf die bei der Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg sowie des Vermieters und den derzeitigen Grundstückseigentümern gestellten Anträge liegen bereits vor und ermutigen, weitere Mittel in die Planung der Zukunft des Projekts „Flugpark Berlin" zu investieren. Das Konzept bettet die Flugverkehrskomponente in einen Film- und luftfahrthistorischen Museumsstandort ein. Schnittstellen zu anderen interessanten Nutzungsprojekten (z.B.: Filmhafen Tempelhof) bestehen. Daher wird die Berlin Tempelhof Aviators AG die neu eingesetzte BIM GmbH bei der Vermietung und Nachnutzung verbliebener Gebäude- und Freiflächen gerne unterstützen. Damit wird die auf Grundlage des bestehenden Mietverhältnisses in der Vergangenheit aufgebaute und gefestigte Zusammenarbeit weiter ausgebaut. Das Unternehmen Berlin Tempelhof Aviators AG hat die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafen Berlin-Tempelhof zu einem Verkehrslandeplatz bereits umfassend geprüft und würde die Kosten für die Umsetzung des Konzeptes aus eigenen Mitteln aufbringen.

121,5 MHz-ELTs: Einstellung der Satellitenüberwachung

COSPAS/SARSAT hat zum 01.02.2009 die Satellitenüberwachung auf den Frequenzen 121,5 MHz und 243 MHz eingestellt (siehe auch AOPA-Letter 05/08). Es werden nur noch die digitalen Daten von 406 MHz-Geräten verarbeitet.

Die Frequenz 121,5 MHz wird zwar weiterhin von der DFS, von Rettungsleitstellen und Airlinern abgehört, allerdings erfolgt die Auswertung nur noch nach dem System der Kreuzpeilung (quasioptische Ausbreitung). Die ICAO sieht in den Ausrüstungsbestimmungen seit Juli vergangenen Jahres 406 MHz-ELTs für alle grenzüberschreitenden Flüge im Privatflugzeug vor. Allerdings sind in Deutschland und den meisten anderen europäischen Ländern nach wie vor 121,5 MHz-Geräte ausreichend, da die ICAO-Vorschriften noch nicht übernommen wurden. Wann sich dies ändern wird ist noch unklar. Anders sieht es allerdings in Frankreich aus. Hier wurde bereits das AIC A 10/08 veröffentlicht, das für alle Luftraumnutzer (augenommen sind Segelflugzeuge und ULs) 406 MHz-Geräte vorschreibt. Erlaubt sind dort aber auch mobile Personal Locator Beacons (PLB). Diese werden manuell per Knopfdruck ausgelöst und kosten ab ca. 500 EUR deutlich weniger als ELTs mit Crash-Sensor (mit Einbau ca. 1.500 EUR). Die AOPA-Germany setzt sich dafür ein, dass PLBs als Alternative zum ELT zukünftig auch in Deutschland erlaubt werden.

Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen langfristig gesichert

Am 17.12.2008 wurde entsprechende Vereinbarung geschlossen

Nach jahrelangen Verhandlungen hat der Luftfahrtverein Mainz mit der Stadt Mainz und der Gemeinde Wackernheim eine Vereinbarung geschlossen, die der Stadtrat und die zuständigen Gremien am 17.12.2008 mit Mehrheit beschlossen haben.

Mindestens seit 2002 und 2004 hat sich die Stadt Mainz gegen den erfolgreichen Betrieb des Verkehrslandeplatzes Mainz ausgesprochen. In mehreren Sitzungen des Stadtrats wurde immer wieder beschlossen, den Flugplatz auf „den Status quo" festzulegen. Bürgerinitiativen aus einigen Nachbargemeinden taten ein Übriges, um den Eindruck zu erwecken, dass die gesamte Bevölkerung den Fluglärm als so störend empfindet, dass eine Schließung des Flugplatzes absolut notwendig sei. Wir wollen auch nicht verschweigen, dass es einigen Piloten durch nicht korrektes Verhalten gelungen ist, diesen Eindruck zu bestätigen.

Die Stadt, die Gemeinden vertraten u.a. mehrheitlich, dass die bestehende Genehmigung des Ministeriums aus 1968 und deren Erweiterung aus 1997 nicht bestandskräftig seien. U.a. hat das Innenministerium des Landes ein Rechtsgutachten erstellen lassen, in dem der Gutachter zu dem gleichen Schluss kam.

Im Januar 2008 wurde in einem „letzten" Gespräch mit der Spitze der Stadtverwaltung die Gründung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die noch einen Versuch zum Vorschlag eines Kompromisses machen sollte. Das führte zu einem Dokument „Vereinbarung zwischen dem Luftfahrtverein Mainz e.V. und der Stadt Mainz, der Gemeinde Wackernheim, dem Zweckverband Layenhof", das bereits am 20.5.2008 von allen vier Vertretern und dem Ministerium unterzeichnet werden konnte. Diese Vereinbarung stand unter dem Vorbehalt durch die Genehmigung der Gremien. Und diese Genehmigung dauerte dann in Ortsbeiräten, Ausschüssen, Fraktionen und Initiativen bis zum Dezember.

Das Ergebnis dieser aufwendigen und zeitraubenden Abstimmung war eine Zusatzvereinbarung in der noch einige kritische Punkte definiert wurden. Mit der Akzeptanz dieser Zusatzvereinbarung durch den Luftfahrtverein wurde das Gesamtpaket in der Sitzung des Stadtrats am 17.12.08 ratifiziert. Für uns bedeutet das: Zum ersten Mal gibt es einen widerspruchsfreien Betrieb des Flugplatzes in Mainz-Finthen. Die Betriebsgenehmigung wird ausdrücklich anerkannt. Es bedeutet aber auch, dass wir in diesem Kompromiss einige Zugeständnisse machen mussten. Im Wesentlichen ist dies eine Begrenzung der Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr, deren Entwicklung Quartalsweise in einer Lärmschutz-Kommission diskutiert werden wird. Die Einhaltung der Landeplatz Lärmschutzverordnung ist ebenso selbstverständlicher Bestandteil wie die korrekte Einhaltung der Platzrunde und die Vermeidung des Überflugs umliegender Wohngebiete. Wir haben damit erfolgreich den „Abstieg" zu einem Sonderlandeplatz oder noch Schlimmeres vermieden.

Ich denke, wir und auch unsere Fluggäste können mit diesem Kompromiss leben. Ich darf aber auch an dieser Stelle alle Piloten bitten, sich an die allgemein gültigen Regeln für verantwortungsbewusstes Fliegen zu halten. Die Initiativen sind mit diesem Kompromiss nicht zufrieden und werden uns weiter sehr kritisch beobachten. Geben wir ihnen keinen berechtigten Anlass sich zu beklagen.

Hermann K. Kuhn
1. Vorsitzender LFV Mainz e.V.

Leserbrief

AOPA-Letter 06/08:
Tempelhof, die Mutter aller Flughäfen - gemeuchelt von zynischer Hand

Danke für das Liebermann Zitat. Mir wird nur noch viel schlechter dabei, weil die CDU mit Eberhard Diepgen uns das ganze Problem 1995 mit dem „Konsensbeschluss" eingebrockt hat. Das halbherzige Zurückrudern von Eberhard D. bis zum letzten Jahr hat es wohl noch schlimmer gemacht, weil unglaubwürdig.

Und die CDU hätte gekonnt, wenn sie gewollt hätte. Die Bundes-CDU hat sich fein herausgehalten. Die FDP dagegen war seit Anfang an aktiver Unterstützer der ICAT. Das kommt in Ihrem Artikel leider genau anders herum zum Ausdruck.

Und bei Pflügers Kampf um Tempelhof kam der wirtschaftliche Aspekt nie auf den Punkt. Dass 2 Landebahnen (BBI) ohne Nachtflugverkehr eben nur ein Drittel des Verkehrs aufnehmen können als 6 Landebahnen (Tegel, Tempelhof und Schönfeld), das kapiert jeder, der auch in Zukunft noch von Berlin aus in den Urlaub fliegen will nicht das St. Floriansprinzip für sich in Anspruch nimmt. Die einfache Rechnung: „Ich schmeiße alle Mieter und Nutzer aus meiner Immobilie raus und dann habe ich keine Kosten mehr", die uns die SPD+SED verkaufen wollte und nun verkauft hat, kehrt nun die Algebra sowie die Betriebswirtschaft um. Das hätten die meisten kapiert.

Die Sache mit der Historie ist zwar wahr, aber das hört die EX-"Nomenklatura" im Osten nicht gern. Und die darf sich nun für den Abriss des „Palazzo Prozzi" rächen.

Pit Odenthal

Echo-Flugspaß zum UL-Preis

Tecnam P2002-JF

Auf den ersten Blick könnte man die P2002-JF aus dem Hause TECNAM fast für ein UL halten, denn die Ähnlichkeit mit der ultraleichten P96 ist nicht zu leugnen. Doch die P2002-JF kommt als VLA mit EASA-Segen daher und ermöglicht preisgünstiges Fliegen in der Echo-Klasse.

Intelisano Aviation, die offizielle deutsche Vertretung für die VLA und VLT-Flugzeuge (VLT=Very Light Twin) von TECNAM, kooperiert mit dem Unternehmen ConAvia, das unter anderem für den Verkauf in Süddeutschland zuständig hat. Beim letzten AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden war ConAvia mit der D-EAJF zu Gast, dem brandneuen Demonstrator der P2002-JF. Die beste Gelegenheit, den Zweisitzer aus Italien einmal näher unter die Lupe zu nehmen.

Der kleine Ganzmetall-Tiefdecker hat eine Spannweite von 8,60 m und wird von einem festen Zweiblatt-Propeller der Firma Hoffmann angetrieben. Unter der von beiden Seiten leicht zu öffnenden Cowling versteckt sich ein sparsamer Rotax 912 S2 mit 100 PS, der sich wahlweise mir MOGAS/Super Plus oder auch AVGAS zufrieden gibt. Die Version JF steht auf einem festen Dreibeinfahrwerk mit angelenktem Bugrad. Darüber hinaus wird das Flugzeug auch mit Einziehfahrwerk angeboten und trägt dann den Zusatz JR.

Die beiden Flächentanks fassen jeweils 50 Liter, das maximale Abfluggewicht beträgt 600 kg. Bei einem realen Leergewicht von 360 kg kann also nicht nur vollgetankt und mit zwei normalgewichtigen Piloten geflogen werden, es bleibt auch noch Platz für die berühmte Zahnbürste und leichtes Gepäck (maximal sind 20 kg zulässig).

Der Einstieg ins Cockpit erfolgt über eine Trittstufe über die Vorderseite der Tragfläche. Die Schiebehaube, die an der linken und rechten Bordwand sowie am vorderen Haubenrahmen oben mittig verriegelt wird, lässt sich leicht und ausreichend weit nach hinten aufschieben. Auch im Flug ist Cabrio-Feeling möglich, denn laut Herstellerangaben darf bis 70 kt mit voll geöffneter Haube geflogen werden.

Das Cockpit mit einer Breite von 112 cm macht gleich auf den ersten Blick einen einladenden und aufgeräumten Eindruck. Die Sitze sind in der Länge verstellbar und ermöglichen auch Pilotinnen mit einer Größe von 158 cm eine angenehme Sitzposition und eine hervorragende Rundumsicht. Das Instrumentenpanel ist dreiteilig und sehr übersichtlich aufgebaut. Auf der linken Seite der D-EAJF befindet sich neben den Flugüberwachungsinstrumenten auch die Anzeige für die elektrische Höhenrudertrimmung, die bequem und ergonomisch über zwei Taster im Steuerknüppel bedient wird. Rechts sind die Triebwerks-Überwachungsinstrumente sowie die Anzeige für die elektrisch stufenlos verstellbaren Klappen angeordnet. Dazwischen findet man

neben dem NAV/COM KX-125 von King und dem Garmin GTX 328 Mode-S Transponder als besonderen Luxus ein Garmin GPSMAP 496. Und noch etwas lässt sich positiv hervorheben: Die P2002-JF verfügt nicht nur über eine doppelte Knüppelsteuerung, auch der Gashebel ist in zweifacher Ausführung vorhanden und im Panel mittig sowie nahe der linken Bordwand angebracht.

Die Bremsanlage allerdings dürfte zumindest für die meisten Motorflieger etwas gewöhnungsbedürftig sein, wird in der UL-Szene in dieser Form jedoch häufiger verwendet. Das Flugzeug wird nämlich nicht über die Pedale abgebremst, sondern über einen Hebel, der sich zwischen den beiden Sitzen befindet und zum Bremsen nach hinten gezogen wird. Zum Setzen der Parkbremse ist dort ebenfalls ein Hydraulikventil eingebaut.

Gemeinsam mit Oliver Will, dem Inhaber von ConAvia, rolle ich auf die Piste 27 von Eggenfelden. 15° Klappen sind zum Start gesetzt, die Tanks sind halbvoll. Der Rotax beschleunigt zügig. Rotieren mit 45-50 kt und irgendwo zwischen 100 und 150 m Startollstrecke sind wir trotz hoher Außentemperatur schon in der Luft. Anschließend geht es mit 65 kt und starken 1000 ft Steigen pro Minute steil nach oben. Werte, die man eigentlich eher aus dem UL-Bereich kennt.

Nach dem Erreichen der Sicherheitsmindesthöhe ist erst einmal Airwork angesagt. Und jetzt zeigt die P2002-JF so richtig, was in ihr steckt. Die Ruder sind hervorragend aufeinander abgestimmt, die Steuerdrücke gering. Ohne Verzögerung reagiert das Flugzeug auf jeden Ruderausschlag. Am meisten beeindruckt jedoch die Wendigkeit der „JF"! Die Rollrate ist enorm hoch, Schräglagenwechsel erfolgen in wenigen Sekunden. Kurz gesagt: Der Flieger macht einfach Spaß!

Aber wie sieht es mit den Langsamflugeigenschaften aus? Egal ob Power-On oder Power-Off, mit oder ohne Klappen – das Überziehverhalten ist absolut harmlos, die Rückkehr in Normalfluglage völlig unproblematisch. Der Stall erfolgt im Leerlauf mit voll gesetzten Klappen bei nur 39 kt, sind diese eingefahren, hat das Flugzeug bei 45 kt keine Lust mehr zu fliegen.

Bleibt nur noch die Frage, was die „JF" im horizontalen Reiseflug zu bieten hat. Bei 75% Leistung liegen knappe 115 kt an – bei einem angegebenen Verbrauch von nur 17 l MOGAS! Wir sind richtig flott und sparsam unterwegs! Der gelbe Bereich des Fahrtmessers beginnt übrigens bei 110 kt, der rote Strich ist bei 138 kt angebracht. Damit liegt die P2002-JF auch in böiger Luft noch weit über dem, was der Standard-Zweisitzer vergangener Tage je zu leisten vermochte.

Nur ungern melde ich mich in Eggenfelden wieder zur Landung. Im Queranflug reduziere ich die Fahrt auf etwa 65 kt und setze 15° Klappen, der Endanflug erfolgt mit 55 kt und 40° Klappen. Gas raus, abfangen und schon sind wir am Boden. Der verbleibende Rest der 1160 m langen Piste von Eggenfelden erscheint endlos.

Mein abschließendes Fazit: Die P2002-JF ist ein modernes Reiseflugzeug für alle, die sich mit zwei Sitzen und überschaubarem Gepäck zufrieden geben können. In dieser Hinsicht ist sie sicher gerade für Inhaber des nationalen PPL(A) bis 750 kg interessant. Und auch als Schulflugzeug kann man sie sich aufgrund der gutmütigen Flugeigenschaften sehr gut vorstellen. Das Flugzeug

ermöglicht zudem einen kostengünstigen Betrieb in der Echo-Klasse ohne die Gewichtsproblematik der Ultraleichten.

Und der Kaufpreis? Für die Basisausstattung der P2002-JF ohne Funkgerät, Transponder und GPS sind ab Werk knapp 108.000 EUR inklusive MwSt. zu zahlen. Auch hier erweist sich das Flugzeug auf dem VLA-Markt preislich durchaus als konkurrenzfähig.

Kathrin Diederich

Technische Daten

Spannweite:	8,60 m	Motor/Leistung:	Rotax 912 S2, 100 PS
Länge:	6,63 m	Propeller:	Hoffmann, 2-Blatt, fest
Höhe:	2,40 m	V_{NE}	138 kt
Leermasse:	360 kg	V_{Reise}	113 kt
MTOM:	600 kg	V_{SO}	39 kt
Tankinhalt:	2 x 50 l	Steigrate:	1.100 ft
Verbrauch:	17 l / Std . (75 %)	Lastvielfaches:	+6 / -3

Hersteller:
Tecnam S. r. l., Italien
www.tecnam.com

Vertrieb:
ConAvia, Altfraunhofen
www.conavia.de

Intelisano Aviation, Oftersheim
www.intelisano-aviation.de

Sydney

Lake Taupo

Einmal um die Welt mit der D-GHAN

Wir schrieben den 01.01.2008 und überführten das Flugzeug von Sydney Bankstown nach **Sydney International**, weil nur von dort eine Ausreise aus Australien erlaubt ist. Dies nutzten wir gleich zu einem Sightseeing-Flug direkt über die Harbour Bridge und die Opera. Ganz freundlich wurden wir per Funk in Sydney International empfangen und statt eines Follow Me führte man uns in deutscher Sprache durch alle Rollwege bis zum Abstellplatz. Das war perfekt. Nach einer weiteren Nacht in Sydney und einem problemlosen Flug konnten wir nach 8:26 Stunden **Christchurch** „Hallo" sagen. Beim Erreichen der Küste Neuseelands winkte uns der schneebedeckte 3754 Meter hohe Aoraki Mt. Cook zu, der frei von jeglichen Wolken war. Unterwegs hatte uns eine Email von Peter J. van Dyk erreicht, der eine Handling-Firma in Christchurch und Wellington führt und anbot, uns kostenfrei seinen Service auf beiden Airports zukommen zu lassen, was wir gerne in Anspruch nahmen.

Bereits am nächsten Tag erreichten wir mit einem gemieteten Leihwagen Dunedin, eine durchschnittliche Stadt im viktorianischen Baustiel. Erst hinter Dunedin begann eine schöne abwechslungsreiche Naturlandschaft mit wildem Buschland, Wasserfällen in fast tropischer Umgebung und sich windenden Straßen. Auswärts der Orte folgten wir einer schönen Küstenstraße, ehe wir in das märchenhafte Fjordland eintauchten und den Ort Te Anau mit dem gleichnamigen See erreichten.

Das miese Wetter hatte uns eingeholt, aber es war kein Problem nach **Wellington** zu fliegen, da es direkt übers Wasser ging. Aber die Gischt beim Ausrollen auf der nassen Landebahn wickelte das Flugzeug ganz heftig ein. Durch eine einzigartige menschenleere Natur erreichten wir mit dem Mietwagen den Lake Taupo, der von heißen Quellen gespeist wird. Das warme Wasser wurde zum Baden eifrig genutzt. Auch Pelikane, Schwäne und Enten fühlen sich darin wohl. Hier verschickten wir ein großes schweres Paket mit Kartenmaterial der bereits beflogenen Routen nach Hause, um das Flugzeug etwas zu erleichtern. Die schöne Gegend rund um den See und auch die Ortschaft laden ein, hier einen Urlaub zu verbringen.

Quer über Land, fast unserer Autoroute gleich, flogen wir bei gutem Wetter problemlos nach **Auckland**, unser Sprungbrett zu den Südpazifikinseln. Wie immer, wenn machbar, tankten wir bei der Ankunft das Flugzeug voll, da beim Abflug häufig viel Zeit damit verloren geht und der Flugplan nur schwer eingehalten werden kann. Damit das berechnete AVGAS-Management weiter im grünen Bereich blieb, mussten die Flächentanks und der Zusatztank voll gefüllt werden. Plötzlich entdeckten wir, dass es bei einer Niete im unteren Drittel vom Zusatztank raus feuchtete. Ein fürchterliches Ärgernis. Dabei wurde noch in Deutschland der Tank speziell für die Partenavia gefertigt. Doch die Handwerkskunst hatte uns nicht überzeugt, was sich jetzt bestätigte. Ein Abdichten ist nur bei abgelassenem Tank möglich, wenn die zu reparierende Stelle vollkommen trokken ist. Aber der Riesenflugplatz, nur für Jets ausgerichtet, hatte keinen Behälter, um den Sprit aufzufangen und so war ein Abdichten vor Ort nicht möglich. Wir entschlossen uns daher, gleich nach Neu Kaledonien weiterzufliegen und auf der Strecke den Zusatztank zu leeren. Die Einreise musste für Tontouta auf zwei Tage vorverlegt werden, worum sich Skycare, eine Handlingsfirma der General Aviation, gleich kümmern wollte. An einen Abflug war heute nicht mehr zu denken, weil es bereits zu spät war. Also hieß es noch eine Nacht in Auckland zu verbringen.

Am 12.01.2008 landeten wir in **Noumea Tontouta**, um hier die Einreiseformalitäten zu erledigen, die etwas schleppend verliefen. Nur 14 Minuten dauerte der Weiterflug nach **Noumea Magenta**. Nur hier gab es AVGAS. Sehr freundlich und menschlich wurden wir auf der anderen Seite des Airports vom Aeroclub Neukaledonien aufgenommen. Sie nahmen sich gleich des undichten Tanks an und wollten ihn am nächsten Tag sofort abdichten. Wie selbstverständlich wurden wir in die Stadt gefahren und uns ein Quartier besorgt. Die Uferstraße, die mit Palmen eingesäumt ist, ist kilometerweit. Schöne Strände und ein nicht zu heißes Klima machten den Aufenthalt angenehm. Zwei Tage später war der Tank dicht und Motoröl konnten wir als Reserve auch noch bunkern. Alle Formalitäten waren ebenfalls für uns erledigt. Wir bekamen zum Abschied noch zwei T-Shirts geschenkt und starteten bei strömenden Regen nach **Fiji**. Es goss immer noch in Strömen als wir landeten und dazu pustete der Wind sehr kräftig. Wir lagen am Rand eines Zyklons. Es stürmte und regnete die Nacht durch, den ganzen nächsten Tag und auch weiter. Das grenzte unsere Aktivitäten sehr ein. Außer kurzen Spaziergängen im Regenponcho war nichts drin. Immer noch im Regen verließen wir die Fijis, um nach **Tonga** zu kommen. Ja, inzwischen wussten wir, wo Tonga beheimatet ist! Als erstes verbot man uns auszusteigen. Wir, einschließlich des Flugzeuges, mussten desinfiziert werden. Nachdem wir das Flugzeug verlassen durften, mussten wir ohne Umschweife die Rechnung für den Sprayempfang begleichen, gleich die erste Abzocke! Dann ließ man uns in einer Halle warten und warten. Nach einer Stunde wurden wir zur Immigration geführt und befragt, danach stellte der Zollbeamte noch einmal

Take off Aitutaki

Bora Bora

Oder: Wo ist Tonga? (Teil 3)

die gleichen Fragen, während er unsachgemäß das Gepäck durchwühlte. Schon jetzt stand für uns fest: nie wieder Tonga! Auch den Rest der Insel konnte man nur abhaken.

Am 22.01.2008 verließen wir Tonga und landeten am 21.01.2008 in **Rarotonga** auf den Cook Inseln. Wir gewannen einen vollen Tag aufgrund der politischen Struktur des Überfluges der Datumsgrenze. Die geographische Linie hatten wir bereits zwischen Fiji und Tonga passiert. Ein Zyklon bescherte uns einen Gegenwind von 40 Knoten. Die Ankunft erfolgte mal wieder bei strömenden Regen, so dass wir beim Verzurren des Flugzeuges nass bis auf die Haut wurden. In Rarotonga wurde alles was nicht niet- und nagelfest war weggeräumt und Fenster, Türen und Sonstiges mit Brettern vernagelt. In unserem Hotel blieb die Küche kalt, auch andere Bistros in unserer Nähe waren dicht. Erst am Morgen nahm der Wind ab. Ob wir noch nach **Aitutaki** kommen würden, ein Atoll an einer azurblauen Lagune, so etwas wie ein Geheimtipp, stand noch in den Sternen. Wegen schlechten Wetters kamen wir erst am frühen Nachmittag weg. Der Flug selber dauerte nur knapp 1 ½ Stunden, war jedoch von etlichen Schauern begleitet. Am Flughafen wurden wir von Mitarbeitern unserer gebuchten Lodge abgeholt und bekamen ein sehr schönes Zimmer mit einer Riesenterrasse dicht unter Palmen direkt an der Lagune. Hier hatte der Zyklon am Vortag ganze Arbeit geleistet. Die Strände waren voll mit angespülten Korallen, Muscheln und schön geformten Steinen. Wir hätten sammeln und sammeln können und damit sicherlich den Geier-Flyer zum Absturz gebracht. So blieb nur eine Erinnerung übrig. Hier fanden wir wirklich den Traumstrand der Südsee und das, soweit das Auge blickte. Ein Ganztagesausflug mit einem kleinen Motorboot brachte uns zu verschiedenen Inseln in der Lagune. Bunte Fischschwärme, große Wasserschildkröten und vieles andere Getier waren unsere Begleiter. Auf einer anderen Insel war für uns köstlich gegrillter Fisch und Fleisch vorbereitet worden. Dazu wurde Brot sowie etliche Salatvarianten gereicht. Wenn Sie mich fragen, das war der schönste Aufenthalt und das gelungenste Erlebnis in der Südsee.

Weiter ging es nach **Faaa** auf Tahiti. Es war ein Flug ohne Besonderheiten. Aber wie so oft typisch, die Abstellposition war wieder einmal auf der anderen Seite des Flugplatzes. So war man gezwungen, für Zoll und Immigration auf den Internationalen Teil zu wechseln. Allein dies nahm eine Stunde Zeit in Anspruch. Dann ging es wieder zurück, um das Flugzeug zu sichern, das Gepäck mitzunehmen und wieder retour zum Terminal, denn nur am Internationalen Airport war es möglich ein Quartier zu buchen, ein Taxi zu bekommen oder einen Leihwagen. Uns grauste es schon wieder vor dem Abflug… Am Flughafen nahmen wir nun endlich einen Leihwagen, um das von der Tourist Info für uns gebuchte Hotel zu erreichen. Wir waren genau im Zentrum, am Hafen von Papetee gelegen, untergebracht. So war für uns alles in Fußreichweite. Mit Blick vom Balkon übersahen wir den ganzen Hafen. Mehrere Fähren, ein großes Kreuzfahrtschiff, ein Kriegsschiff und ein Dreimastfahrschiff lagen vor Anker. Dazwischen sah man viele kleine Segler und Yachten.

Bora Bora, wer fängt nicht an bei diesem Namen zu träumen? Schon im Anflug sahen wir von oben auf traumhafte Ressorts, mit teilweise auf Stelzen ins Wasser gebauten Rundbungalows. Der Flugplatz liegt auf einer Lagune und Zubringerschiffe fahren die Touristen zu den einzelnen Feriensiedlungen oder nach Vaitape, wo es mit dem Bus weitergeht. Kurzfristig kamen wir im Club MED unter, einem All Inclusiv Ressort. Zur Ankunft hängten uns schöne Mädchen Blumenkränze um und reichten uns den Willkommensdrink. Der Traum von Bora Bora erfüllt sich nur in den verschiedenen Ressorts, je teurer, desto mehr wird das Träumen verwirklicht. Aber setzen Sie ja keinen Fuß vor die geschmückte Anlage. Ehrlich gesagt, woanders ist es

Kommentar zum Reisebericht „Einmal um die Welt mit der D-GHAN“

Bei der Redaktion des AOPA-Letters beklagte sich ein Leser über eine Textstelle in Teil 2 des Reiseberichtes von Marga Hannemann im Letter 06/08, die aus seiner Sicht nicht unkommentiert bleiben darf. Zitat: „Aborigines (...) Ein von den Australiern gehasstes Volk, das keine Zukunft hat und in der gegenwärtigen Lebensweise untergeht.“ Sicherlich kann man nicht pauschal behaupten, dass alle Australier die Aborigines hassen. Aber dennoch ist festzustellen, dass selbst die australische Regierung geschehenes Unrecht gegenüber den Aborigines eingesteht, so sagte der australische Ministerpräsident Kevin Rudd in einer Rede im Februar 2008: „Wir entschuldigen uns für die Gesetze und die Politik der aufeinanderfolgenden Parlamente und Regierungen, die unseren australischen Mitbürgern großen Schmerz, Leid und Schaden zugefügt haben“, heißt es in der Erklärung an die Aborigines, in der das jahrzehntelange staatliche Unrecht gegen die Ureinwohner anerkannt wird.

Solche sicherlich schwerwiegende gesellschaftspolitische Themen im Detail zu diskutieren überlassen wir als Luftfahrtzeitschrift aber gerne den etablierten Politikmagazinen.

Die Redaktion

Moais, Osterinseln

Flugplatz und Baustelle, Robinson Crusoe

schöner. Die Südsee bleibt ein Traum in Hochglanz-Reklameheften. In Wirklichkeit sind Armut und Schmutz gegenwärtig.

Zurück in Faaa wurden der Vogel sofort bis zum Rand aufgetankt und für den Weiterflug fit gemacht. Auf einer schönen Landzunge setzten wir in **Totegegie** auf. Hierher hatten wir mit Vorauszahlung bereits vor Monaten drei Fässer AVGAS verschiffen lassen. Um Stress zu vermeiden, war der Weiterflug erst für den morgigen Abend vorgesehen. Der Feuerwehrmann vom Airfield, der auch gleichzeitig für uns alles organisierte, brachte uns mit seinem Boot zur Hauptinsel Matavari. Auch hier hatte uns der Zyklon wieder eingeholt. Die ganze Nacht und auch am nächsten Morgen goss und stürmte es. In einer offenen Nussschale wurden wir halb tot, halb lebendig zur Lagune, wo unser Flugzeug stand zurückgebracht. Noch mussten wir 2 Stunden in den nassen Klamotten ausharren, bis der Sturm sich etwas gelegt hatte. Dann hieß es erst mal, das AVGAS aus den drei Fässern mit einer selbstgebastelten Handpumpe in die Tanks umzufüllen. Eigene oder elektrische Pumpen gibt es hier nicht. Der Wind stand auf der Bahn und man kann es kaum glauben, aber nach nur 500 Metern hatten wir abgehoben. Das war bei dem Gewicht ein absoluter (Welt)rekord. Da es noch hell war, konnten wir so mancher Gewitterwolke ausweichen bis wir unsere erste Flughöhe in 7000 ft erreicht hatten. Wir flogen extra nachts über den Südpazifik, damit wir weniger aufschießenden CB's und Turbulenzen auf dem Flugweg begegnen. Der Wind war unterschiedlich, mal wurden wir angeschoben, mal gebremst. Nur einige wenige Turbulenzen mit Gewittertätigkeit waren zu durchfliegen. Nach 10:04 Stunden hatten wir die 1415 NM hinter uns gebracht und landeten wohlbehalten auf den **Osterinseln** um 7:43 localtime. Die Einreiseformalitäten waren schnell erledigt, weil sich Juan darum kümmerte, den man wegen unserer frühen Ankunft extra aus dem Bett geholt hatte. Er hatte sich auch um die Verschiffung von 4 Fässern AVGAS gekümmert, die in Val Paraiso an Bord gegangen waren. Es hört sich jetzt einfach an, aber es war sehr zeitaufwendig, dies von Deutschland aus zu organisieren und den richtigen Ansprechpartner zu finden. Die Verschiffung der Fässer erforderte ein Zeitfenster von 6 Monaten im Voraus. Das heißt, beim Abflug aus Deutschland war noch nicht alles hundertprozentig geklärt.

Mit einem Suzuki-Vierradjeep hatten wir uns vorgenommen, keine einzige Steinfigur der Moais auszulassen. Mit einer speziellen Karte, in der der Standort aller Figuren eingezeichnet ist, fuhren wir los. Die Insel ist vulkanischen Ursprungs. Eine geologische Formation, die wir besonders lieben. Die Vielfältigkeit der Figuren beeindruckte sehr. Die umgebende Natur tat ihres dazu. So war die Fahrerei von vielen schönen Wanderungen unterbrochen.

Alles sei in Butter und wir könnten losfliegen, hieß es. Ein schöner Stapel Papier sollte uns durch Chile begleiten. Doch es hieß auf einmal warten. Wer kam denn da auf uns zu? Der Zoll und die Quarantäne (Gesundheitspolizei). Das Flugzeug wurde durchstöbert, Lebensmittel (Brot und Obst) sowie Wasserflaschen in einen mitgebrachten Plastiksack geschmissen. Dass wir einen langen Flug vor uns hatten interessierte nicht. Mit laufenden Motoren standen wir dann am Haltepunkt und meldeten ready for departure. Stand by, kam es zurück. Nach 3 Minuten fragten wir an, was denn los sei. Wir sollten warten, weil sich eine Maschine im Anflug befände. Auf der Towerfrequenz hatten wir selbst bisher noch nichts gehört. Es kam also über die Approachfrequenz rein. Es dauerte und dauerte, dann meldete sich die Maschine, ein Ambulanzjet, auf der Towerfrequenz und gab seine Ankunftszeit in 15 Minuten an. Oh Gott, da hätte man uns dicke noch rauslassen können. So verplemperten wir unnütz unseren Sprit und hoben 20 Minuten später mit Wut im Bauch ab.

Wir hatten wieder aus Wettergründen die Nacht für diesen Flug gewählt. Es wurde für uns ein normaler teils durchwachsener Flug bis kurz vor **Robinson Crusoe**. Über HF wurde gewarnt, dass auf Robinson Crusoe die Wolken aufliegen und schlechtes Wetter herrsche. Wir sollen doch bitte ganz vorsichtig sein. Der Kontroller hatte recht. Wir sahen zwei sich kreuzende Sandpisten und viele Baufahrzeuge. Ja, auf welcher können wir nun landen? Uns war bekannt gewesen, dass hier mal gebaut werden sollte, aber dass hier bei unserer Ankunft bereits alles im vollen Gang ist und die alte erkennbare Schotterpiste abgetragen war, darüber hat uns keiner informiert. Impulsiv hat Ralf die richtige Piste ausgesucht, startete aber noch mal durch, um anschließend eine perfekte Landung zu absolvieren. Jetzt war erst mal Aufatmen angesagt. Als nächstes fragten wir nach einem Fass AVGAS, das hier für uns deponiert sein sollte. Keiner wusste davon. Plötzlich wurde unser Fass mit einer Karre angefahren, aus keinem war herauszubringen, wo es herkam. Wir dachten uns unseren Teil und nahmen an, dass man das bereits bezahlte AVGAS versteckt hatte. Falls wir nicht gelandet wären, hätte sich es schon jemand unter den Nagel gerissen.

Ca. zwei Stunden dauerte die Bootsfahrt nach San Juan Bautista, dem Hauptort auf Robinson Crusoe. Ein Notbehelf war für zwei Tage unser Quartier. Ach, schmeckte das Bierchen gut, die erste Flüssigkeit nach 27 Stunden! Auf unsere Hummer mussten wir noch etwas warten. Nach 34 Stunden hatten wir endlich was Essbares zwischen den

Über den Anden

Wasserfälle von Iguazu

Weltumrundung mit der D-GHAN (Teil 3)

Zähnen. Wir waren ja schon vieles gewohnt, aber dies übertraf doch so manches! Bis wir endlich alle Viere von uns strecken konnten, waren wir über 40 Stunden auf den Beinen gewesen. Ausschlafen war die erste Devise für den nächsten Tag.

An **Santiago** de Chile vorbei flogen wir auf das Airfield Enlogio Sanchez zu. Nach dem Ausrollen, stand an jeder Ecke ein Einweiser, um uns zur Werkstatt zu geleiten, wo Madleine für uns eine Maintenance arrangiert hatte. Sie empfing uns gut gelaunt und den Flughafen bezeichnet sie als ihr zu Hause. Nach einem kleinen Begrüßungsmahl, welches Madleine spendiert hatte, brachte sie uns ins Hotel. Am Abend waren wir in ihrem Apartment zu Gast. Viel wurde über das Fliegen geplaudert. Madleine wurde hier in Südamerika als Langstreckenfliegerin (Fliegende Großmutter) bekannt.

Der Service an der Partenavia wurde bestens ausgeführt. Eine herzliche Verabschiedung von Madleine folgte und wir entschwanden in die Lüfte nach **Concepción**, wo wir am nächsten Tag die Ausreise aus Chile vornehmen konnten. Es folgte ein Dreiländerflug über die Anden von Chile nach **Argentinien** und **Uruguay**, vom Südpazifik bis zum Südatlantik und das im gleißendem Sonnenlicht. Angel S. Adami in Montevideo ist ein kleiner familiärer Platz mit einer unkomplizierten schnellen Einreise. Als Piloten bekamen wir im Radisson Hotel Rabatt und fürs gleiche Geld eine Suite zugeteilt, prima. Erst auf den zweiten Blick gefiel uns Montevideo, weil leider viel Bausubstanz kaputt ist.

Ein kurzer Flug nach **Buenos Aires** und Argentinien war unser. Wie meistens stellte sich die Frage: „Wo quartieren wir uns in der Stadt ein"? Zu 80% wissen wir nie im Voraus, wo wir schlafen werden. Wir nehmen daher die Hilfe vom Bodenpersonal oder Taxlern gerne an. Eine Stunde dauerte die Fahrt in die City, ein Riesenmoloch von Stadt mit 19 Millionen Einwohnern. Am nächsten Tag mussten wir noch mal zum Airport, um das Flugzeug um 3 Meter umzustellen, obwohl wir fest eingewiesen worden waren. Ja, mit den Kleinen kann man es machen… Der Tango ist tot, nur noch Makulatur. In den gemütlichen Ecken der Altstadt hört man hauptsächlich Blues.

Cataratas de Iguazu – Hoppla, wir hatten einen wilden Teufelsritt über den Parana nach Iguazu. Alle Hände wurden zum Festhalten gebraucht, damit wir nicht abgeworfen wurden. Die Iguazu Wasserfälle sind die größten und schönsten der Welt. Vor 21 Jahren kreisten wir mit dem Hubschrauber über den Wasserfällen, diesmal mit dem eigenen Flugzeug, einfach ein Traum. Am nächsten Tag wurde zu Fuß nochmals jeder Winkel besucht. Unsere Füße rauchten genauso wie die Gischt der Fälle. Ein grandioses Schauspiel.

Stramme Haltung und Haken zusammen, so wurden wir auf dem Flugplatz Silvio Pettirossi in **Asuncion/Paraguay** begrüßt. Gemischte Gefühle ergriffen uns. Wir konnten dem Empfang nichts Positives abgewinnen. Die Begrüßung war aber ernst gemeint und sollte uns bestimmt ehren. Wir wissen, dass sich zum Ende des Deutschen Reiches viele Parteimitglieder millionenschwer in Südamerika niedergelassen und bei Volk und Regierung hohes Ansehen genossen. Asuncion wirkte bei unserem Besuch arm. Eine sehr alte, nicht renovierte Bausubstanz bot sich uns dar, dem Verfall preisgegeben. Mitten im Zentrum trotzt aber der schneeweiße Palast der Ruhmeshalle, das Pantéon de los Héroes. *(Fortsetzung folgt)*

Marga Hannemann

Land	Zielort	ICAO	Datum	Zeit	NM
Neuseeland	Christchurch	NZCH	02.01.2008	8:28	1170
Neuseeland	Wellington	NZWN	08.01.2008	1:27	180
Neuseeland	Auckland	NZAA	11.01.2008	2:15	325
Neukaledonien	Noumea-Tontouta	NWWW	12.01.2008	7:33	1026
Neukaledonien	Noumea-Magenta	NWWM	12.01.2008	0:14	24
Fiji	Nadi	NFFN	17.01.2008	5:22	770
Tonga	Nuku'Alofa	NFTF	19.01.2008	3:22	480
Cook Island	Rarotonga	NCRG	21.01.2008	7:57	860
Cook Island	Aitutaki	NCAI	23.01.2008	1:23	145
Cook Island	Rarotonga	NCRG	25.01.2008	1:12	155
Tahiti	Faaa	NTAA	26.01.2008	5:15	620
Tahiti	Bora Bora	NTBB	28.01.2008	1:04	145
Tahiti	Faaa	NTAA	30.01.2008	1:20	155
Tahiti	Totegegie	NTGJ	31.01.2008	7:47	970
Chile	Isla de Pascua	SCIP	01.02.2008	10:04	1415
Chile	Robinson Crusoe	SCIR	05.02.2008	12:14	1635
Chile	Santiago	SCTB	07.02.2008	3:22	433
Chile	Concepcion	SCIE	10.02.2008	2:00	250
Uruguay	Montevideo	SUAA	11.02.2008	7:33	919
Argentinien	Buenos Aires	SADF	14.02.2008	1:02	140
Argentinien	Cataratas	SARI	17.02.2008	5:55	735
Paraguay	Asuncion	SGAS	19.02.2008	1:26	175

Termine 2009

März

06. - 08.03.2009
AOPA/TFC-Simulatortraining
in Essen-Kupferdreh
Info www.aopa.de

April

02. - 05.04.2009
AERO 2009
in Friedrichshafen
Info www.aero-expo.de

18.04.2009
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf"
in Egelsbach (EDFE)
Info www.aopa.de

Mai

07. - 10.05.2009
14. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info www.aopa.de

12. - 14.05.2009
9. EBACE
in Genf
Info www.ebace.aero

19.05.2009
AOPA-SeaSurvival
in Nordholz (EDXN)
Info www.aopa.de

21. - 24.05.2009
AOPA-Seeflugtraining
in Neubrandenburg (ETNU)
Info www.aopa.de

22. - 24.05.2009
2. Internationales Van's Treffen
in Damme (EDWC)
Info www.flugplatz-damme.de

Alle Angaben ohne Gewähr

28 - 31.05.2009
AOPA-Fly-Out
nach Jersey (EGJJ)
Info www.aopa.de

Juni

15. - 21.06.2009
48. Paris Air Show
in Le Bourget, Frankfreich
Info www.paris-air-show.com

Juli

03. - 05.07.2009
Airshow Coburg
Flugplatz Brandensteinsebene (EDQC)
Info www.edqc.de

17. - 19.07.2009
TANNKOSH 2009
Flugplatz Tannheim (EDMT)
Info www.tannkosh.de

27. - 02.08.2009
EAA AirVenture 2009
in Oshkosh, USA
Info www.airventure.org

August

01. - 08.08.2009
31. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info www.aopa.de

02.08.2009
JHV der **AOPA**-Germany
in Eggenfelden (EDME)
Info www.aopa.de

28. - 30.08.2009
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info www.lsv-degerfeld.de

September

04. - 06.09.2009
Oldtimer-Fliegertreffen
auf der Hahnweide
Info www.oldtimer-hahnweide.de

04. - 06.09.2009
European CT Meeting
in Eggersdorf
Info:www.euro-ct-meeting.ul-fliegerclub.de

Oktober

08. - 11.10.2009
15. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info www.aopa.de

24. - 25.10.2009
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info www.aopa.de

November

21.11.2009
AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2009 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **14.02.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **16.05.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **12.09.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **07.11.2009,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter der Telefonnummer 0711 23733-0 oder per Fax an 0711 23733-17 anmelden.

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 – **Nur für AOPA-Mitglieder**

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

☐ VISA/ Mastercard – **Nur bei Bestellungen aus dem Ausland!**

Kreditkartennummer
Gültig bis

☐ per Vorkasse/Scheck – **Bankverbindung / Anschrift siehe nächste Seite**

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Aufnäher" und „AOPA-Schwinge" 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

Mitglieder werben Mitglieder

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Belohnung für dieses Werben winken attraktive Prämien.

Unser Dankeschön für

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset für Deutschland

40,- EUR Prämienzahlung

Unser Dankeschön für

2 neue Mitglieder

Programm FliteStar VFR von Jeppesen

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

Jeppesen VFR-Kartenset für Deutschland
Das Kartenset besteht aus 6 Jeppesen VFR/GPS-Karten für das Jahr 2009. Die Karten werden direkt nach Erscheinen zugesandt.

Prämie von 40,- EUR
Als AOPA-Mitglied erhalten Sie eine Prämienzahlung von 40,- EUR für jedes neu geworbene Mitglied.

Jeppesen FliteStar VFR
FliteStar ist die perfekte Wahl für eine genaue Flugvorbereitung. Das Programm hilft Ihnen auf Ihrem PC oder Laptop europaweit bei der Flugplanung.

Beitragsfreistellung
AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft können sich für ein Jahr vom Mitgliedsbeitrag freistellen lassen.

In Kooperation mit: JEPPESEN A BOEING COMPANY

Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40,- EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds. Die Prämien erhalten nur persönliche Mitglieder der AOPA-Germany.

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

Gestaltung

Kathrin Diederich

Der AOPA-Letter ist das offizielle Mitteilungsblatt der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V. Es erscheint zweimonatlich.
Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Preis im freien Versand 2,80 Euro.

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2009
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
4. Quartal 2008 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

AERO
EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

www.tkk-werbung.de

Ab 2009
jährlicher Turnus

EXPERIENCE THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

2. – 5. APRIL 2009

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.de

Platin-Sponsor

Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor

aerokurier
FLUG REVUE