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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2010 | Februar - März 2010 | Heftpreis 2,80 Euro

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

01/10

Dunkle Wolken über Bayern:

Flugplatz Fürstenfeldbruck – Situation spitzt sich zu

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

Stärker vertreten!

AOPA-Germany auf der AERO 2010

Transponder Mode-S in der Praxis

Fliegerisch fit!

Sea Survival-Lehrgang in Käringön, Schweden

AOPA-Fly-Out nach Visby auf Gotland

Besser informiert!

Neue DFS-Gebühren für An- und Abflüge

Remos GX mit Echo-Zulassung

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

April 8 – 11, 2010

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:
Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

BMW contra Fürsty

Die letzten Nachrichten aus Fürstenfeldbruck waren alles andere als erfreulich. Der bayerische Landtag beschloss in der Woche vor Weihnachten die Abänderung des Landesentwicklungsplans, der in seiner bisherigen Fassung noch das Ziel aufführte, den ehemaligen Militärflughafen FFB einer zivilen Nutzung zuzuführen.

Unmittelbar danach verkündete das Bundesverteidigungsministerium, dass die Entwidmung des Flughafengeländes zum Ende Januar 2010 vorgenommen werden soll, das neuerdings CSU-geführte Bundesministerium will offenbar die Parteifreunde an der Isar unterstützen.

In der Nacht vom 2. auf den 3. Januar drangen dann Unbekannte auf das Flugplatzgelände vor und verübten einen Brandanschlag auf alle acht dort noch stationierten Flugzeuge, indem man Lunten in die Tankdeckel steckte und anzündete. Ein französisch registrierter Motorsegler brannte vollständig aus, alle anderen Flugzeuge wurden unterschiedlich stark beschädigt. Offenbar hat die geistige Brandstiftung, die von den FFB-Flugplatzgegnern mit einer massiven Agitation gegen den angeblich drohenden Fluglärm betrieben wurde, Früchte getragen und irgendwelche kriminellen Dummköpfe zu diesem Anschlag verleitet.

Der Flughafen München, der unser Projekt bislang immer finanziell unterstützt hat, ist zudem inzwischen angehalten worden, diese Unterstützung einzustellen. Wir haben zwar im Umgang mit Behörden und Politik schon einiges erlebt, dennoch machte sich bei uns zeitweilig schon eine gewisse Frustration breit. Offenbar soll alles getan werden, um das nichtfliegerische Konzept der Gemeinde Maisach für ein BMW-Fahrsicherheitstraining auf dem FFB-Gelände durchzudrücken.

Der erste Frust hat sich bei uns gelegt, die AOPA gibt natürlich nicht auf.

Inzwischen wurde gegen die Entwidmung des Flughafengeländes Einspruch eingelegt, der auch eine unmittelbar aufschiebende Wirkung hat. Möglich ist es allerdings, dass der Flugplatz bald nur noch PPR betrieben werden kann, um weitere Kosten einzusparen, die für die anstehenden Rechtsverfahren u.a. für die angestrebte Klage auf Erteilung der Betriebsgenehmigung dringend benötigt werden.

Wir haben gemeinsam mit den vom Brandanschlag betroffenen Flugzeughaltern eine Belohnung zur Ergreifung der Täter in Höhe von 4.000 € ausgesetzt.

Zwar verfügen wir Flieger nicht über genügend Wählerstimmen, um die politischen Parteien in Bayern nachhaltig zu beeindrukken. Aber wir haben in Deutschland und weltweit genügend potentielle Autokäufer, um die treibende wirtschaftliche Kraft hinter dem Maisacher Konzept zum Nachdenken zu bringen: Denn das ist niemand anderes als BMW. BMW hat es uns gegenüber in mehreren Gesprächen kategorisch abgelehnt, sich für eine gemeinsame Flugplatznutzung zu engagieren, obwohl das FFB-Gelände dafür wirklich groß genug wäre.

Dabei sollte BMW es eigentlich wissen, was es bedeutet Flugzeuge verwenden zu können, denn BMW hat in München nach eigenen Angaben selbst mehrere Geschäftsreiseflugzeuge der Typen Falcon 2000 EX und Gulfstream G-V (Neupreise zwischen ca. 25 und 42 Mio. USD) für sein Management stationiert. Allerdings auf dem internationalen Flughafen, man kann es sich ja leisten. Schafft das Verständnis für Nutzer kleinerer Flugzeuge? Offensichtlich nicht. BMW setzt offenbar alles daran, dass die Region München weiterhin mit einem kleinen Reiseflugzeug nicht mehr angeflogen werden kann und setzt sogar die IHK-München unter Druck, endlich die Unterstützung der Privatflieger aufzugeben. BMW sollte eigentlich wissen, dass all die Piloten aus Privat-, Sport- und Geschäftsfliegerei, die Fürstenfeldbruck nutzen möchten, für sie eine hochinteressante Zielgruppe darstellen, und dass man sie besser nicht verärgern sollte.

Von den ca. 150.000 GA-Piloten und Luftsportlern in Deutschland, die im Durchschnitt drei Autos im Haushalt oder im Fuhrpark haben und alle vier Jahre ein neues Auto kaufen, werden im Jahr insgesamt ca. 112.500 neue Autos gekauft. Wenn man BMW dabei einen Marktanteil von 10% in dieser Zielgruppe unterstellt (ca. 9% sind es für BMW am Gesamtmarkt), dann sind dies 11.250 PKW pro Jahr, die BMW hier verkauft. Wenn nur 10% dieser Verkäufer verärgert sind und sich ein anderes Auto kaufen, dann erleidet BMW einen Verlust von 1.125 Neuverkäufen, was einer Umsatzeinbuße von ca. 40 Mio. EUR pro Jahr entsprechen würde. Wenn BMW sich den Reputationsverlust in der Luftfahrt mit den daraus folgenden finanziellen Konsequenzen leisten kann, bitte. Wir empfehlen dem BMW Management aber stattdessen umzudenken, sich deutlich und glaubhaft für eine gemeinsame Flugplatznutzung einzusetzen.

Unterstützung erhalten wir durch den DULV und die internationale AOPA, die ebenso ungehalten sind wie wir und entsprechende Schreiben an das BMW-Management versenden werden. Auch die allgemeinen Medien werden von uns informiert werden.

Denken Sie beim nächsten Autokauf doch einmal darüber nach, von welchem Hersteller Sie kaufen. Muss es unbedingt ein Auto von einem Hersteller sein, der Flugplätze zerstört? Bei mir und dem AOPA-Vorstand wird das nächste Auto deshalb garantiert kein BMW sein.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
AOPA-Service-Card	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
FAA-Lizenzvalidierungen am 24. April 2010 in Egelsbach	7
Jeppesen-Special	8

Stärker vertreten!

AERO 2010 in Friedrichshafen	9
Brandanschlag auf Flugzeuge in Fürsty	10
Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV)	10
Wirtschaftsfaktor Flugplatz Hangelar	11
Transponder: Mode-S in der Praxis	12

Fliegerisch fit!

Sea Survival - Überleben auf See in Käringön, Schweden am 24. und 25.03.2010	15
AOPA-Fly-Out nach Schweden vom 20. bis 23.05.2010	18
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 06. und 07.03.2010	20
16. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.05.2010	21
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 27. bis 30.05.2010	22
1. AOPA-Flugsicherheitstraining in Marburg vom 24. bis 27.06.2010	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

Neu in Großbritannien: Günstiges GPS mit kostenlosen Updates	25
Reiner Meutsch zur Weltumrundung gestartet	25
CAA U.K. erkennt deutsches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nicht mehr an	23
Neue DFS-Gebühren für An- und Abflüge	26
Remos GX mit Echo-Zulassung	27

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Inseln der Schönheit (Teil 2)	28
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Cirrus Design Corporation (CIRRUS SR 22-G3 GTS)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2010
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

45-jährige Mitgliedschaft

Heinz Fröhlich

35-jährige Mitgliedschaft

Max Boegl
Werner Huth

30-jährige Mitgliedschaft

Ernst Breitenberger
Klaus Tepper
Ekkehard Wille
Dr. Johannes J. Hogreve
Peter Radacher
Karl-Theo Fryburg
Mathias Hirlinger
Frank K. Wukasch

25-jährige Mitgliedschaft

Holger Dinse
Dieter Perle
Roland Stumpf
Dr. Klaus Hufnagel
Thomas Haberland
Frank-Boris Weber
Jochen H. Knapp
Rolf Burseg
Hans-Joachim Jakobs
Hans-Georg Friebe
Dr. Ulrich Jentsch

AOPA-Service-Card

AOPA-Service-Card

Kooperation mit HRS (Hotel Reservation Service)

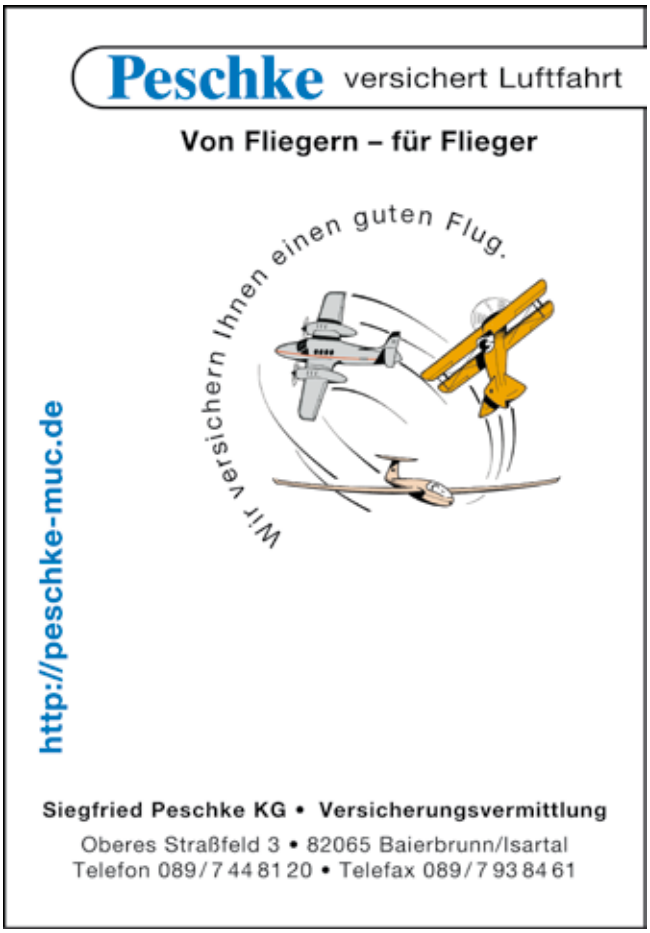
AOPA-Service-Card

Weltweite Hotelbuchung über HRS

Einem Teil dieser Auflage liegt die neue AOPA-Service-Card für AOPA-Mitglieder bei.
Im Scheckkartenformat enthält sie die Telefonnummern und Reservierungscodes von verschiedenen Autovermietungen, mit denen wir für unsere Mitglieder Sonderkonditionen ausgehandelt haben.
Außerdem sind die Zugriffsmöglichkeiten auf das Hotel-Buchungsportal HRS hinterlegt. Bei einer Reservierung über das Internet sollten AOPA-Mitglieder auf das Logo HRS CORP.RATE achten. Diese Hotels gewähren für AOPA-Mitglieder einen Rabatt von bis zu 30% auf die ohnehin schon günstigen HRS-Preise.
Ein weiteres interessantes Feature: Alle Flugplätze in Deutschland sind auf der Plattform aufgeführt. So können Hotels nach ihrer Entfernung zum Zielflugplatz angezeigt und sortiert werden.

Falls Mitglieder der AOPA-Germany in diesem Letter keine Service-Card gefunden haben, kann diese über die AOPA-Geschäftsstelle angefordert werden.

Anzeige



Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich jetzt Ihre Luftfahrtkarten für 2010

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2010 für Deutschland – wahlweise von Jeppesen oder DFS – und weitere attraktive Prämien.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset 2010 für Deutschland bestehend aus 4 Karten mit neuer Faltung und 3D-Geländedarstellung

ICAO-Kartenset 2010 der DFS für Deutschland bestehend aus 8 Karten mit angepasster Darstellung der Lufträume in blauer Farbe

Prämienzahlung von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

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

AOPA GERMANY

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Versand der Luftfahrtkarten direkt nach Erscheinen. Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40,- EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

In Kooperation mit: JEPPESEN A BOEING COMPANY · DFS Deutsche Flugsicherung

FAA-Lizenzvalidierungen

Neuer Termin für AOPA-Mitglieder am 24. April 2010

FAA Examiner Adam House ist am Samstag, den 24. April wieder in der Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der AOPA-Geschäftsstelle an.

Die neu ausgestellten Lizenzen enthalten den Eintrag „English language proficient", seit März 2009 gelten die ICAO-Sprachanforderungen auch für FAA Lizenzen. Außerdem verlieren alte FAA Papierlizenzen nach dem 31. März 2010 ihre Gültigkeit. Während man „original" FAA Lizenzen, die nicht auf einer ausländischen Lizenz beruhen, ganz einfach online auf der FAA Webseite bestellen kann, ist dies bei validierten Lizenzen nicht möglich. In diesem Fall muss eine neue Validierung beantragt werden.

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

Zur Anerkennung der IFR Berechtigung muss eine theoretische Prüfung (IFP, Instrument Foreign Pilot) abgelegt werden, das nächste Testzentrum ist in Le Bourget. Eine Auflistung aller Testzentren finden Sie ebenfalls auf unserer Webseite www.aopa.de. Diese Prüfung sollte man vor der Validierung ablegen, bei einem nachträglichen Eintrag der IFR Berechtigung muss der gesamte Validierungsprozess noch einmal durchlaufen werden. Unterlagen zur Testvorbereitung erhalten Sie im Flugbedarfshandel.

Während die Ausstellung der Lizenz direkt bei der FAA in den USA kostenlos ist, fallen bei Examinern, die freiberuflich für die Behörde tätig sind, Kosten an. Adam House, mit dem wir einen Termin bei der AOPA vereinbart haben, berechnet für die Lizenzvalidierung ca. EUR 400 pro Person zzgl. anteilmäßige Reisekosten.

Anzeige

Jeppesen-Special

Software gratis!

Exklusiv für AOPA-Mitglieder

+

+

Jeppesen FliteStar VFR Software

Flugplanungssoftware
inklusive 3 Online-Updates pro Jahr

Jeppesen JeppView VFR Software

Elektronische Anflugkarten
inklusive Online-Updateservice
für 12 Monate

Wetter und NOTAM Service weltweit

für FliteStar mit unbeschränktem
Zugriff für 12 Monate

Jeppesen-Paket	Listenpreis	Preis für AOPA-Mitglieder	Ersparnis
VFR Europa	803,25 EUR	**499,80 EUR**	**303,45 EUR**
VFR Zentraleuropa*	702,70 EUR	**399,25 EUR**	**303,45 EUR**
VFR Deutschland	631,06 EUR	**327,61 EUR**	**303,45 EUR**

*VFR-Zentraleuropa enthält die Länder Österreich, Belgien, Luxembourg, Kanalinseln, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Polen, Slowakei und Schweiz.

Dieses Angebot beinhaltet die Produkte Jeppesen FliteStar VFR, Jeppesen JeppView VFR und Jeppesen Wetter/Notam-Service. Die Software ist gratis, AOPA-Mitglieder zahlen lediglich für den Update-Service. Der Exklusivpreis für AOPA-Mitglieder gilt für 12 Monate, danach kann verlängert werden.

Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer zzgl. Versand.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle. Nach Überprüfung Ihrer Mitgliedsnummer erhalten Sie weitere Details zum Bestellvorgang.

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

AERO 2010 in Friedrichshafen

AOPA-Germany präsentiert sich vom 8. bis 11. April 2010 gemeinsam mit AOPA-Switzerland, IAOPA und VDP in Halle A4, Stand 101

„Die AERO ist international eine etablierte Marke", berichtet AERO-Projektleiter Thomas Grunewald nach seiner Rückkehr von der AOPA-Jahrestagung in Tampa (USA). In zahlreichen Kundengesprächen sei ein großes Interesse an der mittel- und langfristigen Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrtindustrie in Europa deutlich geworden.

Die AERO, die vom 8. bis 11. April 2010 in Friedrichshafen stattfindet, spielt bei immer mehr US-amerikanischen Unternehmen eine wichtige Rolle bei deren Marketingplanung. So wurde beispielsweise die Nachricht, dass die Veranstalter der AERO und der Sun 'n Fun ihre Messetermine aufeinander abgestimmt haben, sehr positiv aufgenommen. Eröffnet es doch zukünftig weitaus mehr Unternehmen die Möglichkeit, auf beiden Messen präsent zu sein. Aber auch für immer mehr europäische Luftfahrtunternehmen ist die AERO die wichtigste Plattform für die Allgemeine Luftfahrt.

„Wir freuen uns über einen starken Zuspruch vieler Wiederholungsaussteller, aber auch neuer Unternehmen. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftsentwicklung zeigt sich, dass es jetzt umso wichtiger ist, am Ball zu bleiben", ist das AERO-Team überzeugt. Mehr als 200 Aussteller, darunter führende Unternehmen aus der Branche, haben ihren Stand in Friedrichshafen bereits gebucht. „Dieses gute Zwischenergebnis stimmt positiv für die weiteren Vorbereitungen in den nächsten Wochen", stellt Thomas Grunewald fest. Nach anfänglicher Skepsis einiger Unternehmen insbesondere im UL-Bereich sei nunmehr ein Umdenken festzustellen.

Insgesamt werden auf der AERO 2010 neun Hallen belegt sein. Zur 18. Auflage der AERO wird es erneut die AERO CONFERENCES unter anderem zu den aktuellen Entwicklungen in der Allgemeinen Luftfahrt in Europa sowie mit einem Heli-Forum und dem E-FLIGHT-Forum geben. In Planung ist ferner eine Konferenz zum Thema Air Ambulance.

Die AOPA-Germany, neben dem DAeC seit zwei Jahrzehnten ideeller Träger der AERO, wird sich gemeinsam mit der AOPA-Switzerland, der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) auf dem Messestand 101 in Halle A4 präsentieren. Eine Delegation der AOPA-USA wird ebenfalls vor Ort sein. Auch der Präsident der amerikanischen AOPA, Craig Fuller, hat sein Kommen angekündigt.

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.

Brandanschlag auf Flugzeuge in Fürsty

4.000 EUR Belohnung zur Ergreifung der Täter

Die vom Brandanschlag in der Nacht zum 2. Januar 2010 betroffenen Flugzeughalter und die AOPA-Germany haben gemeinsam eine Belohnung zur Ergreifung der Täter in Höhe von 4.000 € ausgesetzt. Insgesamt sind acht Flugzeuge betroffen. Der oder die Täter öffneten die Tankdeckel und stopften Lunten hinein. Ein Motorsegler brannte völlig aus, die weiteren Maschinen wurden unterschiedlich stark beschädigt. Eine Maschine wurde durch die im Hangar entstandene Hitzeentwicklung auch strukturell stark beschädigt, so dass auch hier mit einem Totalschaden gerechnet werden muss. Der Sachschaden liegt insgesamt bei etwa 60.000 EUR.
Sachdienliche Hinweise, die zur Ergreifung des oder der Täter führen, nimmt jede Polizeidienststelle entgegen.

Landeplatz Lärmschutz-Verordnung (LLV)

Wie geht man jetzt mit ihr um?

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) und das Land Nordrhein-Westfalen, stellvertretend für den Bund-Länder Fachausschuss Luftfahrt, haben der Interessengemeinschaft der regionalen Flughäfen (IDRF) und der AOPA auf eine gemeinsame Anfrage schriftlich mitgeteilt, dass sie keine Absicht haben, die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in Bezug auf die Lärmgrenzwerte zur Erlangung des erhöhten Lärmschutzes für Flugzeuge mit einem Baujahr vor dem Jahr 2000 zu ändern. Auch will man nicht befürworten, dass grundsätzliche Ausnahmegenehmigungen von der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung erteilt werden. Damit bleibt es bis auf weiteres bei der Verschärfung der Lärmgrenzwerte um 2 dB(A), die ab dem 1.1.2010 für diese Flugzeuge gelten. Unsere Versuche seit dem Jahr 2006, in dieser Sache vor Ablauf der Frist in Kooperation mit verschiedenen Behörden zu einer vernünftigen Lösung zu kommen, sind somit zunächst gescheitert.
Es ist zu befürchten, dass Fälle wie dieser kein Einzelfall bleiben: Ein Betreiber einer Piper Saratoga mit Baujahr vor 2000 meldet sich bei uns und fragt nach, ob er denn in Zukunft noch den Status des erhöhten Lärmschutzes beibehalten kann. Er verfehlt den um 2 dB(A) verschärften Lärmgrenzwert jedoch um 0,9 dB(A). Umrüstmaßnahmen für sein Flugzeug sind kurzfristig nicht möglich, nur längerfristig für hohe Zusatzkosten. Die Konsequenz: Da er auch ohne seinen kostspielig montierten Nachschalldämpfer die Bedingungen für den einfachen Lärmschutzen erfüllt, wird er bei dem nächsten anstehenden Wartungsintervall seinen Schalldämpfer nicht erneuern, sondern abbauen lassen.
Dadurch wird sein Flugzeug zwar knappe 6 dB(A) lauter, was einem etwa 50% höheren Lärmempfinden gleichkommt, aber das stört die Behörden nicht, bei der Berechnung der Landegebühren und bei den zeitlichen Betriebseinschränkungen entstehen dem jetzt lauteren Flugzeug keine Nachteile. Das kommt dabei heraus, wenn man Anforderungen so unrealistisch in die Höhe schraubt, dass sie nicht mehr erfüllt werden können.
Die Betroffenen sind frustriert und machen bei dem Spielchen nicht mehr mit. Das könnte den Behörden auch jeder Sportlehrer verständlich machen. Gäbe es im Sport nur zwei Noten, und würde ein Schüler die gute Note nur erhalten wenn er zwei Meter hoch springen und 100m unter 10 Sekunden laufen könnte, dann würden sich die Schüler eben nicht mehr besonders anstrengen, sondern im Gegenteil gar nichts mehr machen.

Unterstützung erhalten die Piloten von den Flugplätzen wie z.B. Schönhagen, an dem Geschäftsführer Dr. Schwahn folgende Dienstanweisung veröffentlicht hat:

Einstufung von LFZ mit erhöhtem Schallschutz ab 1.1.2010

Zum 31.12.09 läuft die Übergangsfrist nach § 4 (2) der Landeplatz-Lärmschutzverordnung-LLV aus. Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden, entsprechen ab dem 1.1.2010 erhöhten Schallschutzforderungen nur noch, wenn sie die in Anlage 2 zur LLV festgelegten Lärmgrenzwerte bei Kapitel 6 - Flugzeugen um mindestens 6 dB(A) statt bisher 4 dB(A) und bei Kapitel 10 Flugzeugen um mindestens 7 dB(A) statt bisher 5 dB(A) unterschreiten. Betroffen sind 2.250 deutsch registrierte LFZ, von denen nur 250 mit moderatem Aufwand auf die neuen Grenzwerte umrüstbar wären. Für die anderen LFZ wurden Ende der 90er Jahre Grenzwerte festgelegt, mit denen die technische Entwicklung nicht mithalten konnte.

Wenn die betroffenen Flugzeughalter ab 1.1.2010 nicht mehr in den Genuss der flugbetrieblichen und kostenmäßigen Erleichterungen des erhöhten Schallschutzes kommen, werden sie geneigt sein, bei anstehenden Überholungs-/ Austauschmaßnahmen auf Schallschutzmaßnahmen zu verzichten. Diese kosten je nach Muster mehrere Tausend Euro. Dabei reduzieren sie die Triebwerksleistung und erhöhen den Treibstoffverbrauch. Um zu verhindern, dass eine mangelhafte Verordnung zu einem Anstieg des Fluglärms in der Umgebung des Flugplatzes Schönhagen führt, werden wir zumindest über die Entgeltordnung weiterhin Anreize schaffen, die vorhandenen Schallschutzmaßnahmen aufrecht zu erhalten.

Daher werden am Flugplatz Schönhagen die Landegebühren für alle Luftfahrzeuge, die bis zum 31.12.2009 in der Entgeltkategorie „Erhöhter Schallschutz" eingestuft waren, auch weiter in dieser Kategorie abgerechnet.

Wie gehen Sie als Flugzeugbetreiber vor? Überprüfen Sie bitte, ob Ihr LFZ von der Verschärfung der Bedingungen des erhöhten Lärmschutzes betroffen ist, Fragen Sie Ihren LTB, ob Sie Ihr Flugzeug mit akzeptablem Aufwand auf erhöhten Lärmschutz nachrüsten können. Reden Sie auch mit Ihrem Flugplatzbetreiber, denn grundsätzlich steht es jedem Flugplatz frei solche Regelungen zu finden wie in Schönhagen.

Was macht die AOPA? Wir setzen gemeinsam mit den befreundeten Verbänden DAeC und IDRF die Gespräche mit den Behörden fort, glauben aber derzeit an keine schnelle Lösung des Problems.

Dr. Michael Erb

Wirtschaftsfaktor Flugplatz Hangelar

Der Flugplatz Hangelar hat eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung für die Region. Rund 393 Beschäftigte sind direkt oder indirekt von dem Flugplatz abhängig. Damit verbunden sind Einkommen von 10,9 Millionen Euro und eine Brutto Wertschöpfung von rund 22,5 Millionen Euro. Bewertet mit der durchschnittlichen Steuerquote resultieren aus der direkten und indirekten Wertschöpfung Steuereinnahmen in Höhe von 5,6 Millionen Euro. Diese Zahlen zeigt ein Gutachten des Büros KE-Consult Kurt & Esser GbR aus Köln auf, das vom Rhein-Sieg-Kreis beauftragt wurde die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Hangelar zu untersuchen.

Das Gutachten beantwortet zudem die Frage, welche Auswirkung es hätte, wenn der Betrieb des Flugplatzes eingeschränkt würde. Beleuchtet wird das Szenario, dass an Wochenenden und Feiertagen alleinige Platzrundflüge und an Sonn- und Feiertagen alle motorisierten Flüge untersagt würden. Durch eine solche Regelung gingen rund 137 Arbeitsplätze verloren, die Einkommen würden um 3,8 Millionen Euro sinken und die Bruttowertschöpfung ginge um 7,8 Millionen zurück. Dies würde zum Verlust von Steuereinnahmen in Höhe von 2 Millionen Euro führen.

„Das Gutachten zeigt, dass der Flugplatz Hangelar ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Sankt Augustin und unsere ganze Region ist. Dieser Wirtschafsfaktor darf in der Diskussion um den Fluglärm nicht unterschätzt werden", so die Auffassung von Landrat Frithjof Kühn.

Das Gutachten wurde heute im Rahmen des Sachstandsberichts zum Verkehrslandeplatz Hangelar den Mitgliedern des Planungs- und Verkehrsausschusses des Kreistages vorgestellt.

Ebenfalls vorgelegt wurde den Ausschussmitgliedern ein Gutachten des Rechtsamtes des Kreises zu Rechtsfragen zur Aussagekraft von Lärmmessungen und Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung. Alle bisherigen Untersuchungen haben demnach ergeben, dass kein unzumutbarer oder gesundheitsgefährdeter Fluglärm besteht. Die kontinuierlichen Bemühungen des Flugplatzes den Lärmschutz zu optimieren haben bereits dazu geführt, dass der Lärmpegel um 3 bis 8 dB, je nach Lage des betrachteten Ortes, gesunken ist.

Die Bezirksregierung Düsseldorf teilt in einer Stellungnahme mit, dass Veränderungen der Platzrunden, unter Berücksichtigung der relevanten Regelungen des Flugverkehrs, weder von der vorgesehenen Route noch von der Höhe geboten beziehungsweise durchführbar sind. Für eine Änderung der Platzrunde, wie aus dem politischen Raum gefordert, gibt es keine ausreichende Rechtsgrundlage.

Die im Ausschuss vorgelegten Unterlagen sind auf der Internetseite des Kreises unter www.rhein-sieg-kreis.de / Bürgerservice / Kreistag / Kreistagsinfosystem im Bürgerinfoportal zum entsprechenden Ausschuss und Tagesordnungspunkt abrufbar.

Transponder: Mode-S in der Praxis

Interview mit Michael Frost von funkwerk avionics über die Airworthiness Directive, die aktuelle Mode-S Situation und die Zukunft von ADS-B

Transponder TRT800A, Foto: funkwerk avionics

Was war eigentlich der Grund hinter der AD der Transponder von Funkwerk?

Bereits im Frühjahr 2008 gab es Meldungen von einigen Piloten, die von der Flugsicherung in bestimmten Gebieten – vor allem Großbritannien und Schweiz – wegen nicht funktionierender Transponder angemahnt wurden. Gleichzeitig wurden diese Fälle durch die Flugsicherungen an die EASA gemeldet. Daraufhin haben wir zusammen mit der EASA Untersuchungen durchgeführt. Bei Messungen in der Schweiz wurde festgestellt, dass es Probleme mit den Abfragesignalen gibt, die sich im Labor nicht nachstellen ließen.

Die EASA hat daraufhin eine AD erlassen, die den Betrieb in transponderpflichtigen Lufträumen ohne vorherige Zustimmung der jeweiligen Flugsicherungen untersagte. Man wollte damit sicherstellen, dass es nicht zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit aufgrund fehlender Radar-Erkennung kommt.

Parallel wurden die Untersuchungen intensiv fortgeführt. Es hat sich schließlich gezeigt, dass die Forderungen in den Zulassungsvorschriften die in der Realität auftretenden Störungen der Abfragesignale nur unzureichend erfassen. Daher kann ein Transponder, der alle geforderten Zulassungstests besteht, in der Praxis trotzdem Probleme haben. Leider war das bei unseren Geräten der Fall. Dabei muss man bedenken, dass wir einer der ersten Anbieter von Mode-S Transpondern für die Allgemeine Luftfahrt waren und sich die Abfragesituation durch die Radarstationen seit der Markteinführung stark geändert hat. Es gibt inzwischen wesentlich mehr Mode-S Radare mit höheren Abfrageraten. Auch hat die Belastung durch Kollisionswarnsysteme zugenommen.

Aus technischer Sicht ist die Hauptursache für die Abfrageprobleme der sogenannte „Multi-Path Effekt", der zu einer starken Störung der im Flugzeug empfangenen Abfragesignale führt. Diese Störungen sind in der Praxis deutlich stärker als in den Normen beschrieben. Dies ist erst durch unsere Tests festgestellt worden.

Warum wurde die AD für die Typen ATR800 schnell wieder zurückgezogen?

Die umfangreichen Messungen, an denen u.a. die EASA, Eurocontrol, und Skyguide beteiligt waren, haben gezeigt, dass der ATR800 aufgrund eines anderen Aufbaus von den Problemen nicht betroffen ist. Zunächst hatte die EASA wegen der Ähnlichkeit der Geräte alle TRTxxx in die AD mit aufgenommen.

Warum trat das zur AD führende Phänomen nur regional auf?

Jedes Radar-System ist anders eingestellt. So werden u.a. unterschiedliche Abfrageraten und Kriterien für die Erkennung der Antworten verwendet. In einem Land führt bereits ein dreimaliges Nicht-Antworten dazu, dass ein Transponder nicht mehr als korrekt angesehen wird, während andere Systeme hier toleranter sind.

Und der schon erwähnte „Multi-Path" Effekt hängt direkt von den örtlichen Gegebenheiten ab. So ist z.B. ein Radar mit hohen Gebäuden oder großen Betonflächen in seinem Umfeld sehr stark davon betroffen. Zudem haben manche Länder einen Verbund von mehreren Radarstationen, so dass auch bei lokaler Nichterkennung durch eine Station immer noch eine kontinuierliche Erfassung sichergestellt ist.

Ein weiteres Problem ist die an manchen Orten extrem hohe Belegung der Mode-S Frequenzen durch Kollisionswarnsysteme. Schon jetzt ist hier die in den Normen genannte maximal zu erwartende Menge an Abfragen erreicht.

„Im Grunde ist Mode-S jetzt ähnlich stark ausgelastet wie Mode A/C. Mit der Zunahme von ADS-B auf derselben Frequenz wird das Problem noch verschärft."

Warum hat das LBA zwischen dem 28.08.2008 und dem 17.11.2008 sieben (!) Versionen einer LTA herausgegeben?

Laut der EASA AD war ein Einflug in transponderpflichtige Lufträume nur nach vorheriger Genehmigung durch die Flugsicherung zulässig. Dies wurde zunächst so verstanden, dass eine Anfrage per Sprechfunk, ob der Lotse das Flugzeug erkennen

könne, vor dem Einflug möglich sei. Dies wurde jedoch schnell vom LBA per geänderter LTA untersagt, da es nicht praktikabel ist, u. a. aufgrund einer fehlenden Sprechfunkgruppe.
Wesentlich gravierender jedoch waren eindeutig falsche Aussagen in den ersten Fassungen der LTA, die von einer Gefährdung der Flugsicherung aufgrund der Transponder sprachen. Auch wurde eine festgestellte Abweichung von den Zulassungsvorschriften behauptet, die es ja tatsächlich nie gegeben hat. Wir mussten daher mehrfach intervenieren, bis der Text der LTA den tatsächlichen Umständen entsprach.
Weitere Änderungen ergaben sich durch die Fortschreibung der AD, die zunächst die Betriebseinschränkungen der TRT800 und dann auch der modifizierten TRT800A und TRT800H aufhob.

Warum durften die Transponder in manchen Ländern eingesetzt werden und in anderen nicht?
Die AD legte die endgültige Entscheidung über den Betrieb im transponderpflichtigen Luftraum in die Hände der nationalen Flugsicherungen. Diese haben aufgrund ihrer eigenen Erkenntnisse dann unterschiedlich entschieden. In den Niederlanden wurde der Betrieb ohne Einschränkungen erlaubt, da man dort aufgrund der Vernetzung der Radarstationen und der Redundanz der Mode-S und Mode-A/C Abfragen keine Probleme bei der sicheren Erkennung sah.
Die Behörden in anderen Ländern haben hier anders reagiert und ein generelles Verbot ausgesprochen, auch wenn es wie z.B. in Deutschland bei den Lotsen eigentlich keine Probleme bei der Erkennung gab.

Wie sieht die jetzige Situation Mode-S eigentlich aus?
Mode-S ist aus der Not heraus entstanden, da die für das Sekundärradar zur Verfügung stehenden Frequenzen sehr stark belastet sind und die Anzahl der möglichen A/C Codes nicht mehr ausreicht. Man hatte die Hoffnung, durch adressierte Abfragen eine deutliche Reduzierung der Abfragen und Antworten zu erzielen.
Leider hat es sehr lange gedauert, bis Mode-S für die Radarüberwachung eingesetzt wurde. In dieser Zeit wurde Mode-S dann immer stärker für den Abgleich der Kollisionswarngeräte genutzt, so dass die ursprünglichen Annahmen einer reduzierten Belastung der Frequenzen nicht mehr stimmen. Im Grunde ist Mode-S jetzt ähnlich stark ausgelastet wie Mode A/C. Mit der Zunahme von ADS-B auf derselben Frequenz wird das Problem noch verschärft.

Worauf waren die Mode-S Probleme in Holland zurückzuführen?
Wir haben hier auch keine genauen Informationen. Aber anscheinend ist im Bereich Amsterdam genau das eingetreten, was Ex-

Anzeigen

Extra 400

Top ausgestattete Extra 400 zu verkaufen:

Baujahr 2001, N-registriert (vorher D-EWCO), 820 Stunden, 730 Landungen, letzte Nachprüfung Nov. 2009, Motor: TSIOL-550-C (475 Std. seit 02/03), Propeller 214 Std. seit 02/09), Cad Area Überwachungssystem via GARMIN 530 und 430, 6 neue Bose-Headsets

Avionik: Garmin/Bendix King, EHI 40/50, GARMIN GMA 340 Audio Panel, COM NAV GPS GNS 530 & 430, Transponder GTX 330 & 320, DME King KDM 706 a, Blind Encoder 2 Shadin 8800T, ENC Altimeter King KEA 130, Autopilot S-TEC-55 inkl. ALTI preselect, Digital Weather Radar RDR 2000 color Bendix/King

Ausrüstung: Druckkabine 5,5 psi, Enteisung, Klimaanlage, ELT

Preis: VHB

R. Glorieux: mobil 00 32 475 281 705 oder rg@agp.be
G. Heiremans: mobil 00 32 475 440 897 oder gh@novotan.be

Anzeigenschluss AOPA-Letter 02/10:
13.03.2010
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

perten schon vorausgesagt haben: Die Anzahl der Abfragen und Antworten ist durch die Kombination aus Sekundärradar, Kollisionswarngeräten und ADS-B zu groß geworden. Als einzigen kurzfristigen Ausweg hat man dann der Allgemeinen Luftfahrt die Verwendung von Mode-S Transpondern untersagt.

Gibt es aktuelle Probleme?

Wir bekommen vereinzelt Meldungen von Kunden, die von der Flugsicherung aufgefordert werden, Mode-S abzuschalten und auf Mode-A/C Betrieb zu wechseln. Dabei ist ein solcher Wechsel der Betriebsart in den Vorschriften für die Transponder gar nicht vorgesehen. Hier zeigt sich der dringende Handlungsbedarf für eine Zusammenarbeit aller Beteiligten, wie EASA, Flugsicherungen, Transponder-Hersteller, Radar-Hersteller, Flugzeughalter und -betreiber, um die Vorschriften zu harmonisieren.

Es haben sich, nicht zuletzt aufgrund unserer umfangreichen Untersuchungen und Messungen, eine Reihe von Unzulänglichkeiten in den Vorschriften gezeigt. Es ist problemlos möglich, ein neues Radarsystem zu entwickeln und zuzulassen, dass nicht mit allen zugelassenen Transpondern funktioniert. Dies darf nicht sein.

„Es haben sich, nicht zuletzt aufgrund unserer umfangreichen Untersuchungen und Messungen, eine Reihe von Unzulänglichkeiten in den Vorschriften gezeigt."

Sind Änderungen in den Zulassungsvorschriften zu erwarten?

Aufgrund der festgestellten Mängel der Vorschriften hat die EASA eine Studie in Auftrag gegeben, die die Probleme genau untersuchen und Vorschläge für geänderte Zulassungsvorschriften entwickeln soll. Inwieweit dies zu notwendigen Modifikationen von bereits verwendeten Transpondern und/oder Radarsystemen führen wird, bleibt abzuwarten.

Wann kommt ADS-B für die Allgemeine Luftfahrt?

Technisch ist dies bereits heute möglich. Auch die notwendigen preisgünstigen Geräte sind bereits verfügbar. Allerdings ist der Betrieb noch nicht geregelt und die Signale finden noch keine Verwendung. ADS-B kann für zwei Aufgaben genutzt werden. Zum einen erlaubt es der Flugsicherung auch ohne Radar die genaue Erfassung der damit ausgerüsteten Flugzeuge. Das macht es vor allem dort interessant, wo die Radarabdeckung nicht gewährleistet ist, so z.B. in Afrika oder über dem Meer, aber auch in den Bergen.

Ein weiterer Nutzen ist der einfache Empfang an Bord, der es bei sehr geringen Kosten erlaubt, die Position des umgebenden Luftverkehrs im Cockpit sichtbar zu machen. Allerdings wird das erst bei einer möglichst vollständigen Ausrüstung aller Flugzeuge einen echten Vorteil bringen, da so z.B. anderer Verkehr sehr zeitig erkannt und z.B. ein Anflug entsprechend angepasst werden kann.

Wie sieht es aus mit ADS-B auf Basis nicht zertifizierter GPS-Systeme?

Zurzeit ist ein solcher Betrieb zulässig, so lange die ADS-B Systeme die fehlende Integrität der Position in den ADS-B Nachrichten entsprechend angeben. Allerdings haben die Flugsicherungen signalisiert, dass sie dies in Zukunft anders sehen könnten.

Was geschieht, wenn die A/C-Abfragen abgestellt werden?

Momentan werden in der Regel sowohl Mode-S als auch Mode-A/C Abfragen gesendet. Dabei kommen zwei Arten von Mode-A/C Abfragen zum Einsatz, solche, bei denen nur reine Mode-A/C Transponder antworten, und solche, bei denen auch Mode-S Transponder antworten.

In Zukunft plant man, zunächst die Abfragen, auf die auch Mode-S Transponder mit Mode-A/C antworten, abzuschalten. Dann antworten Mode-S Transponder nur noch mit Mode-S. Alte Mode-A/C Transponder werden jedoch nach wie vor erkannt. Somit würde sich erst einmal nichts ändern, allerdings führen Mode-S Probleme dann zu tatsächlicher Nicht-Erkennung von Mode-S Transpondern.

Ein zweiter Schritt ist dann der vollständige Verzicht auf Mode-A/C. Dann müssen alle Luftfahrzeuge auf Mode-S umrüsten, also auch z.B. Ballons. Allerdings muss dann die Frage der Zuteilung von 24-Bit Adressen geklärt werden.

Ist die Verwendung von A/C im nicht transponderpflichtigen LR weiterhin möglich?

Bis zur vollständigen Abschaltung von Mode-A/C ist dies technisch kein Problem. Jedoch wird der Betrieb einige Zeit vor der Abschaltung untersagt werden, um sicherzustellen, dass wirklich alle Luftfahrzeuge umgerüstet sind, wenn die Abfragen eingestellt werden.

Interview: Dr. Michael Erb

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Sea Survival - Überleben auf See

im Scandinavian Safety Training Centre Käringön, Schweden am 24. und 25.03.2010

Manchmal kann man aus der Not auch eine Tugend machen. Als wir im letzten Jahr ein Schreiben von den Marinefliegern in Nordholz erhielten, dass wir auf Grund von technischen Problemen und daraus resultierenden Kapazitätsengpässen auf absehbare Zeit keinen Kurs für ein Überlebenstraining auf See mehr buchen könnten, waren wir zunächst sehr enttäuscht. Denn diese Kurse bei den Marinefliegern waren seit Jahren eine feste Institution in unserem Ausbildungsprogramm und zu unseren uns betreuenden Fliegerkameraden in Nordholz sind auch sehr freundschaftliche Verbindungen entstanden.

Für einen bereits fest gebuchten Kurs mussten wir den Teilnehmern deshalb auch recht kurzfristig absagen, denn so schnell findet man leider keinen qualifizierten Ersatzanbieter.

Aber inzwischen war unsere Suche nach einer geeigneten Alternative erfolgreich. Ein schwedisches Unternehmen mit Namen „Scandinavian Safety Training Centre" bietet Sicherheitstrainings für die See- und die Luftfahrt an. Der erste Kontakt über eMail und Telefon war sehr vielversprechend, für den November 2009 wurde dann ein Besuchstermin im Ausbildungszentrum auf der Insel „Käringön" ausgemacht. Diese Insel liegt etwa eine Fahrstunde mit dem PKW nördlich von Göteborg, das über seine beiden Flughäfen Landvätter und Save von Deutschland aus von mehreren Airlines auch sehr günstig angeflogen wird. Save bietet sich aber auch als Flughafen für die Allgemeine Luftfahrt an, von Egelsbach aus beträgt die Entfernung 480 NM. Ein Mitarbeiter der SSTC holt mich mit dem PKW vom Flughafen ab. Die Fahrt endet zunächst in dem kleinen Fähr- und Sportboothafen Hälleviksstrand. Mit der Fähre setzt man in 20 Minuten nach Käringön (ausgesprochen wie „Chäringän") über. Die Insel Käringön, so erfahre ich auf der Überfahrt von meinem Abholer, ist im Sommer ein sehr beliebtes Ausflugsziel, dort ankern dann über 8.000 Segelboote in einer Saison, die sanfte Fjordlandschaft wird zu einer nautischen Autobahn und hunderte von Touristen bevölkern die Insel. Aber im November sehen wir hier weder Touristen noch Segelboote, die kleine Insel gehört in den Wintermonaten nur den etwa 80 Einheimischen und den Möwen.

Das noch recht junge Unternehmen wurde von ehemaligen Angehörigen der schwedischen Marine gegründet. Der Geschäftsführer Stefan Nilsson war Leiter der Marineschule und hat mehrere Bücher zum Thema Überleben auf See verfasst. Zu seinem Team gehören ehemalige Marinetaucher, die u.a. darauf spezialisiert waren, Besatzungen aus gesunkenen U-Booten zu retten und sich jetzt auch um Flugzeugbesatzungen kümmern. Wir begeben uns gleich anschließend zum Herzstück des Ausbildungszentrums, in die Schwimmhalle mit dem Unterwasser-Ausstiegstrainer „UWAT". Eine Gruppe von acht Hubschrauberpiloten, die allesamt in der Luf-

Fotos: SSTC AB, AOPA

trettung tätig sind, üben nach der absolvierten Theorieausbildung im Klassenzimmer jetzt in der Praxis im Schwimmbecken. Für sie sind diese Trainings vorgeschrieben, genauso wie für Arbeiter auf Ölbohrinseln, die mit Hubschraubern regelmäßig zwischen Festland und Bohrinsel hin und hergeflogen werden, und das bei (fast) jedem Wetter und in Dunkelheit.

Ich bekomme eine Einweisung in die Abläufe des Trainings und sehe der Gruppe zu. Zwei Ausbilder betreuen im gut geheizten Wasser jeweils eine Gruppe von 4 Trainees, die in Kälteschutzanzüge geschlüpft sind. Denn warmes Wasser wird nach einer Stunde auch kalt. Die Übungen beginnen ganz sacht damit, dass die Trainees sich daran gewöhnen mit dem Kopf unter Wasser zu tauchen und dabei die Luft anzuhalten. Dann setzen sie sich angegurtet auf einen Stuhl in einem simplen Metallgestell, der von den Kollegen im flachen Teil des Beckens unter Wasser gedrückt wird. Dann heißt es Luft anhalten, den Gurt lösen und aus dem Metallgestell an die Oberfläche zurückkehren. Fühlen sich die Teilnehmer dabei wohl, wird die Übung stufenweise verkompliziert, das Gestell wird auf den Kopf gedreht, so sollen die Trainees lernen, sich unter Wasser räumlich zu orientieren. Das ist wichtig, wenn es bei der Wasserung eines Flugzeugs oder Hubschraubers zu einem Kopfstand kommt.

Das Highlight der Ausbildung ist dann die Übung mit dem hochmodernen UWAT, der je nach Bedarf mit seinen Sitzen und Türen an die Konfiguration verschiedener Luftfahrzeuge angepasst werden kann. Zwei Sitzreihen mit einer Tür vorne rechts? Oder doch zwei Türen vorne? Kein Problem! An einer Winde wird der UWAT ins Wasser abgelassen und kann dann in jede beliebige Richtung gedreht werden. Sind Dunkelheit, kaltes Salzwasser, Hubschraubergeräusche und der Einsatz einer Winde gewünscht? Kein Problem, das kann man alles anbieten. Und Angst haben braucht man dabei wirklich nicht, man wird von Profis überwacht, die einem auch nur das an Übungen zumuten was man auch sicher leisten kann.

Zwei Froschmänner sind bei den UWAT Übungen im Wasser, ein Techniker überwacht auf seinen Monitoren die Bilder von mehreren Unterwasserkameras aus dem Tauchbecken, es geht garantiert niemand verloren. Am Beckenrand ist auch immer eine medizinische Kraft anwesend, sollte es tatsächlich einmal zu Komplikationen kommen.

Nach diesen Übungen wird zum Abschluss der Umgang mit der Technik wie Rettungsinseln, Schwimmwesten und Signalmitteln geübt. Dazu geht man gerne aus der Schwimmhalle raus und hinein ins kalte Meerwasser direkt vor der Haustür, in dem sich im Winter nur unsere grinsenden Rettungstaucher und Hummer richtig wohl fühlen. Aber man soll ja zumindest einmal mitbekommen wie sich kaltes Wasser wirklich anfühlt, dafür trainiert man ja auch. Am Ende des absolvierten Trainingstages ist die Gruppe der Helipiloten dann sichtlich geschafft, aber offensichtlich auch sehr zufrieden.

Apropos Hummer: Wer Seafood mag, wird auf Käringön garantiert nicht enttäuscht. Ein Mitarbeiter zeigt mir bei einem kurzen Inselrundgang voller Stolz den Schuppen mit dem Hummerhandel seiner Eltern, außerdem ein kleines Restaurant, das weltweit sicherlich einzigartig ist. Auf einem Steg ins Meer steht ein großer Waschzuber, in dem 8-10 Personen in gut aufgeheiztem Wasser Platz finden. Im Zuber werden dann die Speisen und Getränke serviert, wer sich danach abkühlen will springt einfach ins Wasser. In den anderen Restaurants der Insel geht es weniger spektakulär, aber auch nicht weniger schmackhaft zu. Und als Abschluss eines anstrengenden Tages darf man sich ja auch mal etwas gönnen bevor man müde ins Bett fällt!

Dr. Michael Erb

Anmeldeformular Sea Survival

Sea Survival in Käringön am 24. und 25.03.2010

Kosten: 550 € für AOPA-Mitglieder, 650 € für Nichtmitglieder

Transfer von/nach Göteborg wird zum Selbstkostenpreis organisiert
Teilnehmer: Min. 10

Welche Unterbringung wünschen Sie?

Youth Hostel (36 EUR/Nacht) ☐ Hotel (150 EUR/Nacht inklusive 2-Gang-Menü) ☐

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

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. Teilnahme 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 Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!**

Scandinavian Safety Training Centre

FASZINATION FLIEGEN

Wir präsentieren Ihnen die ganze

WELT DES FLIEGENS

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

Ja, ich möchte FLIEGER REVUE kennenlernen. Schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Schnupperpreis von nur 10€. Das Probeabo soll automatisch in ein Jahresabo übergehen, wenn ich nicht eine Woche nach Lieferung des dritten Heftes abbestelle.

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

NAME, VORNAME

STRASSE, NR.

PLZ, ORT

BANKLEITZAHL | KONTO-NR.

BANK

DATUM, UNTERSCHRIFT

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

FLIEGER REVUE Ehrig-Hahn-Straße 4, 16356 Ahrensfelde bei Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de **leserservice@fliegerrevue.de**

DATUM, UNTERSCHRIFT

AOPA Fly-Out Schweden

Fliegen Sie mit nach Visby auf Gotland vom 20. bis 23.05.2010

Die schwedische Insel Gotland ist das Ziel unseres diesjährigen AOPA-Fly-Outs vom 20. bis 23. Mai 2010. Die zweitgrößte Insel der Ostsee, auf der scheinbar mehr Schafe als Menschen leben, ist bei den Schweden ein beliebtes Ferienziel: Die Insel kann mit der höchsten Anzahl an Sonnenstunden in Schweden aufwarten, hat viele kulturelle Sehenswürdigkeiten und eine phantastische Natur zu bieten. Nirgendwo sonst in Skandinavien findet man die sogenannten „Raukar" – bizarr geformte bis über 10 Meter hohe Kalksteinsäulen.

Die Hansestadt Visby, deren Geschichte bis in die Zeiten der Wikinger zurückreicht, ist Haupt- und gleichzeitig einzige Stadt auf Gotland. Sie wurde bereits 1805 unter Denkmalschutz gestellt, seit 1995 ist sie mit ihren zahlreichen mittelalterlichen Bauten Teil des Weltkulturerbes der UNESCO. Visby mit etwa 22.000 Einwohnern zählt zu den sehenswertesten Städten Schwedens. Sie liegt an der Westküste der Insel direkt am Meer und ist von einer 3.600 m langen, fast vollständig erhaltenen Festungsmauer umgeben.

Im Inneren findet man zahlreiche alte Gebäude aus den Zeiten der Hanse und ein Gewirr aus kleinen und schmalen Gassen mit Kopfsteinpflaster. Hier wurden auch viele Szenen aus Pippi Langstrumpf gedreht. Höhepunkte des Stadtidylls sind die Ruine Visborg, der Dom zu Visby und zahlreiche Kirchenruinen. Auch die Parkanlage Almedalen und der Botanische Garten mit vielen seltenen Blumenarten, exotischen Pflanzen und Bäumen, sollten bei einem Besuch der Altstadt nicht vergessen werden. Während der Sommermonate herrscht ein reges Nachtleben in der Altstadt von Visby. Viele Restaurants, Bars und Kneipen haben bis spät in die Nacht geöffnet.

Von Egelsbach aus sind es 575 NM bis nach Visby. Der internationale Flughafen Visby (ESSV) liegt etwa 5 km nordöstlich der Stadt und ist für seine Gastfreundschaft gegenüber der Allgemeinen Luftfahrt bekannt.

Es stehen eine 2.000 m lange Asphaltbahn (03/21) mit ILS in beiden Anflugrichtungen und eine Grasbahn (10/28) mit 1.100 m Länge zur Verfügung. Abstellflächen sind in ausreichender Zahl auf Gras vorhanden. In

Anmeldeformular Fly-Out

Fotos: Tourismusverband Gotland

den Sommermonaten ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Linien- und Chartermaschinen zu rechnen. Da Gotland in internationalen Gewässern liegt, ist bei allen Flügen nach/von Visby ein Flugplan erforderlich.

Übernachten werden wir in der Altstadt von Visby. Die Zimmer in unserem 4-Sterne Hotel kosten 1596 SEK (DZ) bzw. 1484 SEK (EZ) pro Nacht inklusive Frühstück. Ein Formular zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent erhalten die Teilnehmer mit der Anmeldebestätigung. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.

Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen. Dies kann z.B. die schwedische Hauptstadt Stockholm sein, oder einer der Flugplätze im malerischen Südschweden. Auch bis zum Baltikum ist es nur ein Katzensprung, so dass sich ein Besuch der lettischen Hauptstadt Riga anbietet. Natürlich kann man auch einfach auf Gotland entspannen, durch die Altstadt von Visby bummeln, das Visby-Museum mit mehr als 700 Silberschätzen aus der Wikingerzeit besuchen oder im nahegelegenen Freizeitpark Kneippbyn die echte Villa Kunterbunt bestaunen.

Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen wichtigen Karten und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen. Auch die AOPA-Sweden hat bereits ihr Kommen angekündigt und wird uns vor Ort gerne mit Tipps und Insiderinformationen versorgen.

Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die freien Plätze sind innerhalb kurzer Zeit ausgebucht.

AOPA-Fly-Out Schweden vom 20. bis 23.05.2010

Kosten: 190 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder
Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

☐ Einzelzimmer ☐ Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ | Kennung

Wieviele Plätze haben Sie noch frei? ☐

Sie fliegen ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

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 Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerscheins und des Medicals bei. Vielen Dank!**

AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 06. und 07.03.2010

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von § 96(4) LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.355(a)(2) durgeführt.

Der Lehrgang ist als anerkannte Fluglehrerfortbildung zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs.

Die Veranstaltung findet in den Räumen der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach statt. Beginn ist an beiden Seminartagen jeweils um 9:00 Uhr, das Ende ist für 18:00 Uhr vorgesehen.

Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

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

Anmeldeschluss ist der 15.02.2010
Anmeldeformular auf Seite 24

16. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV) vom 06. bis 09.05.2010

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 16. Mal statt. Es beginnt am 6. Mai um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen. Die Theorie umfasst Themen wie Wetterbriefing, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors etc.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nordosten Deutschlands: die Ostsee, Rügen und Usedom, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion.

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit möglich - bereits am Mittwochabend (05.05.) erfolgen. Das Camp steht nicht nur AOPA-Mitgliedern offen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 175 für AOPA-Mitglieder und EUR 225 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit EUR 35 pro Stunde berechnet. Bei gecharterten Maschinen kommen noch die Chartergebühren hinzu. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 06.04.2010
Anmeldeformular auf Seite 24

Fotos: Clipper Aviation

Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF) vom 27. bis 30.05.2010

Die Flugschule des Luftfahrtunternehmens „Clipper-Aviation" bietet auch 2010 Seminare zum Thema „Wasserflug" an. Sie richten sich an AOPA-Mitglieder und weitere Interessierte, die das Wasserfliegen in Theorie und Praxis kennenlernen möchten.

Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee". Dazu stehen eine Piper Pa-18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine DHC-2 „Beaver" zur Verfügung.
Jeder Teilnehmer hat die Gelegenheit, die unterschiedlichen Flugzeugmuster kennenzulernen und einen Eindruck in diese faszinierende Art der Fliegerei zu erhalten. In keinem anderen Bereich der „General Aviation" lässt sich so viel Freiheit und Unabhängigkeit spüren wie in der Wasserfliegerei; es wird an Orten gewassert, die sonst nicht erreichbar sind, an einsamen Stränden geankert oder Inseln besucht, um die „Seele baumeln zu lassen". Bei einem späteren Erwerb der Klassenberechtigung wird die Flugzeit selbstverständlich angerechnet.

Bei Interesse besteht außerdem die Möglichkeit zu einem Segeltörn durch die Flensburger Förde an Bord eines Oldtimerseglers.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 150 für AOPA-Mitglieder und EUR 200 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.) zzgl. Fluggebühren. Die Fluglehrergebühren sind im Preis inbegriffen.

Alle weiteren Infos erteilt die Flugschule von Clipper Aviation unter 0461-150550 oder 0160-96836579.

Anmeldeschluss ist der 27.04.2010
Anmeldeformular auf Seite 24

1. AOPA-Flugsicherheitstraining

in Marburg-Schönstadt (EDFN) vom 24 bis 27.06.2010

Neu im Programm

Die AOPA-Germany hat ihr Weiterbildungsangebot um ein weiteres Flugsicherheitstraining erweitert und lädt von Donnerstag, 23. Juni bis Sonntag, 27. Juni 2010 nach Marburg-Schönstadt ein.

Das Fliegercamp auf dem beschaulichen und gepflegten Grasplatz mit 750 Metern Länge bietet folgende Trainingsinhalte:

- Theorieunterricht
- VFR-Übungsflüge über den deutschen Mittelgebirgen und darüber hinaus
- IFR-Training auf dem nahegelegenen Militärflugplatz Fritzlar
- Einweisung auf die platzeigene Husky (Spornrad)
- Einweisung auf Motorsegler
- Einweisung auf G 1000 Glascockpit
- Möglichkeit zum Erwerb des UL-Scheins
- Pinchhitter-Lehrgang

Wie immer bei unseren Trainingscamps werden erfahrene AOPA-Fluglehrer zur Verfügung stehen. Die Teilnahme ist mit dem eigenen Flugzeug möglich, alternativ können die Flugzeuge des Kurhessischen Vereins für Luftfahrt Marburg angechartert werden.

Als Rahmenprogramm ist eine Führung durch die schöne Universitätsstadt Marburg geplant. Auch ein Golfplatz befindet sich in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 175 für AOPA-Mitglieder und EUR 225 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit EUR 35 pro Stunde berechnet. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 24.05.2010
Anmeldeformular auf Seite 24

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 06. und 07.03.2010**

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

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 06. - 09.05.2010**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – 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 Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung | ☐ VFR ☐ IFR | ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

☐ **Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 27. - 30.05.2010**

Kosten: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ **AOPA-Flugsicherheitstraining in Marburg vom 24. - 27.06.2010**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung | ☐ VFR ☐ IFR | ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

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

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Bitte legen Sie Ihrer Anmeldung eine Kopie Ihres Luftfahrerescheins und Ihres Medicals bei. Danke!

Neu in Großbritannien: Günstiges GPS mit kostenlosen Updates

Projekt „Aware“ zur Vermeidung von Luftraumverletzungen

Eine gute Idee aus Großbritannien: Das „Aware project“ begann mit der Idee eines einfachen und günstigen Geräts, das über Lufträume und die eigene Position informiert und regelmäßig mit den aktuellen Luftrauminformationen auf den neuesten Stand gebracht werden kann. NATS (zuständig für ATC Service in Großbritannien) und die Firma Airbox haben gemeinsam ein Gerät entwickelt, mit dem die Hauptursachen für Luftraumverletzungen, Unsicherheit bezüglich der eigenen Position und fehlendes Bewusstsein über Lufträume und Luftraumänderungen, vermieden werden können.
Es wird erwartet, dass das Gerät mit einer Bildschirmgröße von 11 cm und einem Preis von ca. EUR 170 ein wichtiger Bestandteil des Pilot Kit's vieler Piloten der Allgemeinen Luftfahrt sein wird. Jedes Gerät enthält ICAO 1:500,000 Karten für Großbritannien und die NATS Luftraum Datenbasis.

Einer der größten Vorteile des Aware Systems sind die monatlichen kostenlosen Updates von www.airspaceaware.com. Angemeldete Nutzer erhalten ebenfalls e-mail Benachrichtigungen über wichtige Luftraumänderungen.
Mit der NATS Datenbasis ausgestattet, erhält der Pilot vom Aware System nur luftraumrelevante Warnungen, die sich auf seine eigene Position und Flughöhe beziehen. Das System macht Piloten aber zusätzlich auch auf andere wichtige Navigationshindernisse aufmerksam.
NATS und Airbox hoffen, dass das günstige und einfach zu nutzende Gerät Piloten ansprechen wird, die zur Zeit noch nicht mit GPS fliegen.
Aware wird Anfang 2010 zur Verfügung stehen und kann jetzt schon unter www.airspaceaware.com vorbestellt werden.

Reiner Meutsch zur Weltumrundung gestartet

Am Sonntag, dem 10. Januar 2010 pünktlich um 13 Uhr hieß es für Reiner Meutsch auf dem Siegerland-Flughafen: ready for take off. Der Westerwälder hob mit einer Piper Cheyenne I (N191MA) zu seiner elfmonatigen Weltumrundung ab. Ursprünglich wollte Meutsch mit seiner Piper Seneca starten, entschied sich aber letztendlich für die Cheyenne, da die Verfügbarkeit von Avgas in vielen afrikanischen und asiatischen Ländern nicht sichergestellt ist. Die Piper Cheyenne, Baujahr 1981, wurde für die Mammutstrecke über Wüsten, Ozeane, Dschungel und Bergmassive mit zusätzlichen Extras ausgestattet: Vom Rettungsboot über Astronautenkost und Kälteanzüge bis zu Glücksbringern musste alles verstaut werden. Hinzu kommen etliche Kilo an Spielzeug für die Kinder, die im Rahmen von Meutschs Stiftung FLY & HELP gefördert werden. Denn das soziale Engagement steht auf der Weltumrundung an vorderster Stelle: Fünf Hilfsprojekte, die sich für bessere Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen einsetzen, werden während der Etappen von FLY & HELP unterstützt.
Bei frostigen Temperaturen machten sich Reiner Meutsch und sein Co-Pilot Arnim Stief von Deutschland über Spanien Richtung Afrika auf den Weg. Mehr als 100.000 Flugkilometer und Besuche in über 70 Ländern liegen vor ihnen. „Der Weg ist das Ziel: Das ist unser Motto der Weltumrundung. Wir möchten uns so viel Zeit wie möglich nehmen, um in den unterschiedlichen Ländern mit Menschen ins Gespräch zu kommen und das Land sowie die Kultur kennen zu lernen“, so Reiner Meutsch.
Das erste Projekt liegt im ostafrikanischen Ruanda. Seit Jahren engagiert sich hier der Verein „Ruandahilfe Hachenburg“, um die Lebensbedingungen der Kinder und Jugendlichen zu verbessern. Mit Hilfe der Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP wird im Norden des Landes, in der Pfarrei Nyinawimana, der Ausbau und die Ausstattung einer Grundschule sowie die Errichtung von sanitären Anlagen finanziert. Durch den Schulbesuch können die Kinder ihren wichtigen Primarabschluss machen, der die Grundlage für die Berufsausbildung ist.

Reiner Meutsch im Gespräch mit der Presse

CAA U.K. erkennt deutsches Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nicht mehr an

Eine wichtige Information für alle Piloten, die eine in Großbritannien ausgestellte JAA Lizenz haben: Bis vor kurzem war Ihre Lizenz auch mit einem in Deutschland ausgestellten Tauglichkeitszeugnis gültig. Wie wir erfahren haben, erkennt die britische Luftfahrtbehörde seit Ende Oktober 2009 das deutsche Tauglichkeitszeugnis Klasse 2 nicht mehr an. Die Begründung: Der Gültigkeitszeitraum entspricht nicht den englischen JAR-MED Bestimmungen. Bei uns ist das Klasse 2 Tauglichkeitszeugnis bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres 24 Monate gültig, danach 12 Monate. In Großbritannien muss man bereits ab dem 50. Lebensjahr jährlich zum Arzt. Auch wer jünger ist als 50 hat dieses Problem. Wir werden uns dafür einsetzen, dass in den zukünftigen EASA Richtlinien unsere für die Piloten vorteilhaftere Regelung übernommen wird.
Ebenfalls nicht anerkannt werden Klasse 2 Medicals aus Frankreich und Litauen. Wenn Sie eine in Großbritannien ausgestellte JAA Lizenz haben und das Tauglichkeitszeugnis in einem anderen JAA Staat erwerben wollen, erkundigen Sie sich am besten vorab bei der CAA U.K., ob dieses Medical anerkannt wird.

Neue DFS-Gebühren für An- und Abflüge

Ein Brief der DFS mit der neuen Gebührenregelung für An- und Abflüge an Verkehrsflughäfen hat in den letzten Tagen bei vielen Piloten für Aufregung gesorgt. Bei genauem Lesen stellt man aber fest, dass sich nicht viel geändert hat.
Schon in der Vergangenheit wurden für An- und Abflüge an den Verkehrsflughäfen Gebühren erhoben, unabhängig davon, ob man nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln unterwegs war. Für Flugzeuge unter 2t zahlte man eine Pauschalgebühr von EUR 10,70 zzgl. MwSt., Zähleinheit ist der Abflug.
Diese Pauschalgebühr gibt es nicht mehr, stattdessen wird auch für diese Flugzeuge die Gebühr nach einer für alle einheitlichen Formel berechnet. Die Neuregelung der Gebühren wurde vorgenommen, da EU-Verordnungen (EG Nr. 550/2004, EG Nr. 1794/2006) eine vereinheitlichte Gebührenerhebung für den europäischen Luftraum vorsehen. Streckengebühren werden für Luftfahrzeuge unter 2 t nach wie vor nicht erhoben.

DFS-Unternehmenszentrale, Foto: DFS

Welche Gebühr für Ihr Flugzeug erhoben wird, können Sie nach folgender Formel errechnen:

R = t * p

Dabei ist R = Gebühr, t = Gebührensatz (EUR 162,54), p = Gewichtsfaktor des Luftfahrzeugs. Um den Gewichtsfaktor p zu errechnen, dividieren Sie das maximale Startgewicht (in Tonnen!) durch 50, das Ergebnis wird potenziert mit 0,7. Den so errechneten Gewichtsfaktor multiplizieren Sie mit dem Gebührensatz von EUR 162,54 dann erhalten Sie den zu zahlenden Betrag.

Rechenbeispiele für An-/Abfluggebühren der DFS:
Typ: Cessna 150 / MTOW: 0,7 t / Gebühr: 8,13 €
Typ: Learjet LR35 / MTOW: 8,3 t / Gebühr: 45,51 €
Typ: B737 / MTOW: 58,0 t / Gebühr:180,42 €
Typ: A320 / MTOW:73,5 t / Gebühr: 212,93 €

Die Gebühren für Flugzeuge zwischen 1 t und 2 t liegen zwischen EUR 9,75 und EUR 17,88. Für eine Cessna 172 (1,1 t) zahlen Sie EUR 11,38. Ein Teil dieser Gebühr wird für den Deutschen Wetterdienst erhoben, dieser DWD-Anteil ist nicht umsatzsteuerbar. Ihre Gebührenrechnung erhält daher zukünftig einen umsatzsteuerbaren und einen nicht-umsatzsteuerbaren Anteil. Die DFS informiert auch auf ihrer Webseite www.dfs.de über die neuen Gebühren.
Die An- und Abfluggebühren werden an folgenden Flughäfen erhoben: Berlin (Tegel, Schönefeld), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

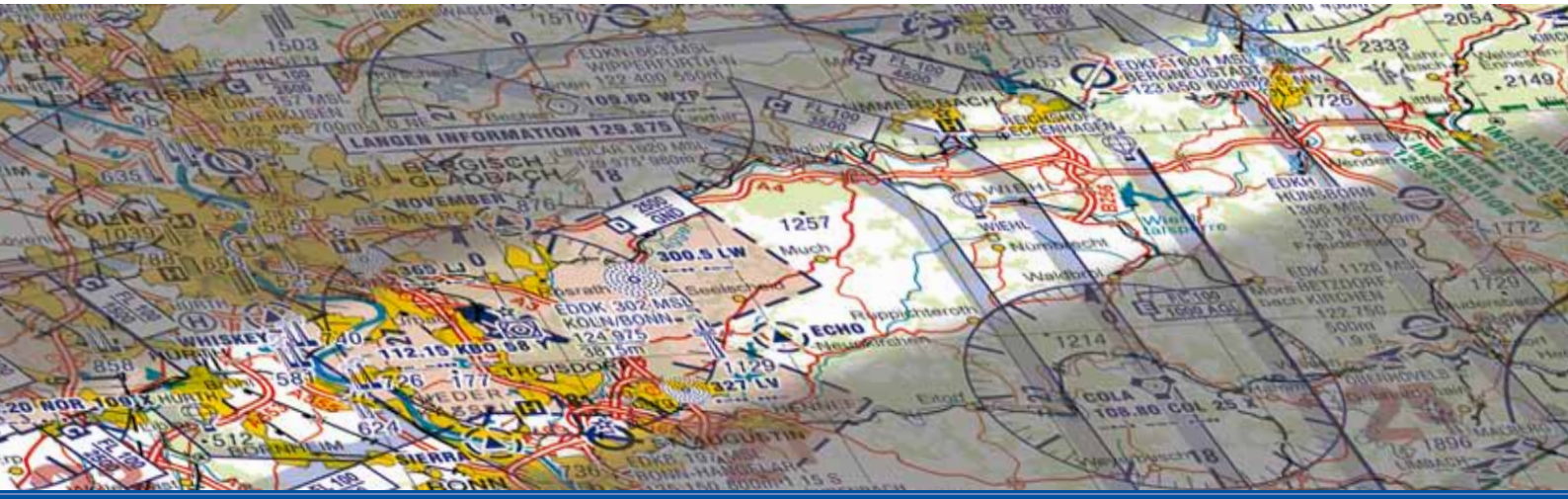
Remos GX mit Echo-Zulassung

REMOS Aircraft hat Ende 2009 die ersten in der Echo-Klasse registrierten REMOS GX ausgeliefert. Mit dem Angebot, den modernen Zweisitzer in dieser Klasse zuzulassen, eröffnet REMOS Aircraft nun auch PPL-A-lizenzierten Piloten kostengünstigen und besonders umweltfreundlichen Motorflug mit der REMOS GX. Möglich wurde die erweiterte Registrierung der REMOS GX als „normales" Motorflugzeug durch ein sogenanntes Permit to Fly, das die europäische Flugsicherheitsagentur EASA dem innovativen Composite-Flugzeug aus Mecklenburg-Vorpommern bereits vor einigen Monaten erteilt hatte.

Der Erstkunde aus Norddeutschland hat seine REMOS GX am Flughafen Hamburg stationiert, weitere Flugzeuge gingen ebenfalls an Kunden im norddeutschen Raum. Die Zulassung in der Echo-Klasse bringt für die REMOS GX eine Reihe von Vorteilen. Mit ihr erhöht sich die maximale Flugmassse des Zweisitzers auf 600 kg. Damit bleiben rund 270 kg für die Besatzung, Treibstoff und reichlich Gepäck im großen Kofferraum und den Staufächern. Bei einer ökonomischen Reisegeschwindigkeit von 110 Knoten erreicht die REMOS GX mit ihrem sparsamen Rotax 912S Reichweiten von etwa 1000 Kilometern. „Wir begrüßen sehr, dass die EASA mit dieser Regelung die zulassungstechnischen Hürden für Leichtflugzeuge in den europäischen Ländern etwas niedriger setzt", erklärt Corvin Huber, Geschäftsführer von REMOS Aircraft. „Damit vergrößert sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in den anderen EASA-Ländern das Marktpotenzial für unsere Flugzeuge."

Foto: REMOS Aircraft GmbH

Anzeige



Lassen Sie sich von Qualität und Design überzeugen!

Erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten:
ab März 2010

Bestellen Sie online unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch unter +49 (0)6103 707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.

DFS Deutsche Flugsicherung

Wichtige Änderungen zur Ausgabe 2010:
– Umstellung auf blaue Luftraum-Farbgebung
– Änderung der Höhendarstellung & -bezeichnung

Motorflugkarten:
– ICAO-Karte 1:500 000 Deutschland
– ICAO-Karte 1:500 000 Netherlands (published by DFS)
– Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark & Poland

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

Inseln der Schönheit

Korsika, Elba und weiter nach Portoroz (Teil 2)

Dank der herrlichen Sichten konnten wir auch Elba bereits von Korsika und von Caprai aus erkennen. Nach einer Flugzeit von rund 20 Minuten ab Caprai haben wir die Westküste von Elba erreicht. Von hier aus ging es entlang der Nordseite bis Portoferraio, der Hauptstadt der zur Region Toskana in Italien gehörenden Insel Elba und ihr kulturelles und wirtschaftliches Zentrum. Sie hat 12.000 Einwohner. Der Name „Portoferraio" bedeutet übersetzt etwa „Eisenhafen", zurückzuführen auf den Eisenabbau auf Elba.

An der Stelle Portoferraios gibt es seit Jahrtausenden menschliche Siedlungen, die früher von Etruskern, Ligurern und Griechen dominiert waren, bevor sie schließlich zu einem Teil des Römischen Reiches wurden. Der heutige Ort wurde von Cosimo I. de' Medici als „Cosmopoli" gegründet. Die die Stadt prägenden Befestigungsanlagen wurden ab dem Jahr 1548 gebaut. Sie bestehen aus den Burgen Falcone, Stella und Linguella, die mit einer Mauer verbunden sind. Am 4. Mai 1814 landete Napoléon Bonaparte auf Elba, welcher dorthin ins Exil verbannt wurde. Er erwählte Portoferraio als Hauptstadt der Insel Elba und errichtete dort seine Winterresidenz. Er begann mit umfangreichen Reformtätigkeiten, verließ die Insel aber bereits am 1. März 1815 wieder.

Nach einer kompletten Umrundung der Insel haben wir dann zur Landung auf der RWY 16 von Marina di Campo (LIRJ) angesetzt. Der Anflug erfolgt, bedingt durch das davor liegende Gebirge, etwas steiler als gewohnt, ist aber bei schönem Wetter kein Problem. Kurz hinter uns landete eine Maschine der OE registrierten „Intersky" (Dash 8). Ein auf dieser Piste und dem geschilderten Anflug sicher nicht ganz anspruchsloses VFR-Anflugverfahren, denn die Piste misst nur exakt 1009 x 60 Meter – auch für eine Dash 8 nicht gerade üppig. Da muss alles „passen und sitzen".

Direkt nach der Landung haben wir unseren Tank wieder mit „kostbarem AVGAS" gefüllt. Hier in Elba lässt man sich den Saft mit € 3,05 pro Liter wohl vergolden? Aber ohne Sprit arbeitet kein Motor und deshalb mussten auch wir bei diesem Sonderangebot „zuschlagen" und 28 Liter von dem „Goldsaft" an Bord nehmen. Daraus errechnete sich ein „Low Level Verbrauch" für die 1:20' von LFKC nach LIRJ von 21 Litern/Flugstunde.

Eigentlich wollten wir im direkt am Flugplatz liegenden Airport Hotel absteigen, fanden aber dort keinen Platz. So haben wir uns einen kleinen Nissan Micra mit Klappdach gemietet und sind an der Südküste entlang gebummelt. Das einladende „Hotel vom Dienst" fanden wir dann bei Colle d' Orano in Form der „Villa Rita", direkt am Hang über einer Bucht wunderschön gelegen und …. mit Pool. Den Abend verbrachten wir gemütlich in Marciana, einem „Schwalbennest" auf 375 m über dem Mittelmeer mit wunderschöner Aussicht über die Insel, das Meer und hinüber zum italienischen Festland bei Piombino.

Am Sonntag den 24.7. sollte es weiter bis

Marciana

Chioggia

Anflug Portoroz

Portoroz (SLO) LJPZ gehen. Um vorher aber nicht nur auf die etwas „dürftige" Wetterinformation in Marina die Campo angewiesen zu sein, haben wir ein mir bekanntes Internetcafe am Fährhafen von Portoferraio aufgesucht und dort alle Informationen von PC-MET und Austrocontrol sowie von Wetter.at erhalten, die man sich nur wünschen kann. Da der Apennin von Süden bis rund 10000ft angestaut war, habe ich mich entschlossen, in Abstimmung mit Firenze Radar direkt nach dem T/O in LIRJ auf 12000 ft durchzusteigen, was für unsere Katana bei entsprechendem „Anlauf" auch kein Problem war. In dieser komfortablen Höhe konnten wir sowohl den Anstau bequem überfliegen wie auch die traumhaften Sichten in voller Schönheit genießen. Von FIR VOR ging's direkt nach Bologna und weiter nach Chioggia VOR.

Ziemlich genau an der Grenze zwischen Italien und Kroatien ging es in 5000 ft übers Meer, um dann bei VICKY den slowenischen Luftraum zu erreichen. Anflug über Piran, Gegenanflug auf die RWY 33 von Portoroz und Landung – eine nach unzähligen schon in früheren Jahren.

In bekannter Herzlichkeit wurden wir dort empfangen und in astreinem Englisch bzw. Deutsch Willkommen geheißen. Das angebotene Zwetschgenwasser habe ich mir verkniffen – man muss sich ja nicht alles antun. Auf meine Bitte hin, hat man uns über Telefon ein Zimmer für die Nacht direkt in Piran im Hotel Garni VAL (auch Jugendherberge) reserviert und uns dorthin mit dem Flugplatz-Shuttle (€ 18,--) gebracht. Ein Service, seit Jahren gewohnt, den man sich nicht besser vorstellen kann und auch andernorts wünschen würde.

Schon eine Stunde nach der Landung lag ich im „Bach" und habe das warme Mittelmeerwasser in vollen Zügen genossen. In einem der Restaurants, direkt an der Promenade haben Dieter und ich dann die lang ersehnte Fischplatte und den trockenen, slowenischen Weißwein probiert. Beides war … „köschtlisch".

Nach einer absolut ruhigen und erholsamen Nacht haben wir uns nach dem Frühstück auf einen ausgedehnten Rundgang durch das historische Piran gemacht. Mit ihrer malerischen Lage, ihrer Altstadt und venezianischen Architektur ist die Stadt an der Slowenischen Riviera eines der bekanntesten Touristenzentren Sloweniens.

Piran ist eine der schönsten Küstenstädte Sloweniens, auf einer ins Mittelmeer ragenden Landzunge gelegen. Piran war Teil des venezischen Imperiums vom späten 13. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, was sich in der Architektur der Stadt deutlich zeigt. Die malerische Altstadt mit ihren engen Gassen erstreckt sich auf einer etwa

Piran

Sankt Clementa

einen Kilometer langen spitz zulaufenden Landzunge in ost-westlicher Richtung. Zur Landseite hin wird sie durch eine teilweise erhaltene historische Verteidigungsanlage mit Wehrgängen und -türmen abgegrenzt. Der Stadtkern im italienisch-venezianischen Stil wartet mit sehenswerten Baudenkmälern und eindrucksvollen Aussichtspunkten auf. Die südliche Strandpromenade vom kleinen Hafen bis zur Spitze der Landzunge ist gesäumt von zahlreichen exklusiven Restaurants für das touristische Publikum. An der westlichen Spitze der Landzunge findet sich das burgartig wirkende Kirchlein „Sankt Clementa", das als Wahrzeichen der Stadt gilt. Als besonders Schmuckstück und Zentrum des städtischen Lebens wird der restaurierte Tartiniplatz betrachtet. Er entstand im Jahr 1894, als der damals an dieser Stelle liegende, zu klein gewordene und als Müllkippe verwendete Hafen endgültig zugeschüttet wurde. Auf der nördlichen Klippe der Halbinsel überragt die Sankt-Georgs-Kathedrale die Stadt. Von hier aus bietet sich ein malerischer Blick über die verwinkelten Gassen und Dächer der Altstadt. Der Kirchenturm der Kathedrale ist dem venezianischen Markusturm nachempfunden und weist auch Züge des Kieler Rathausturmes auf, dessen Entwurf gleichermaßen vom Markusturm beeinflusst wurde. Auf dem Gebiet der Gemeinde – unmittelbar an der kroatischen Grenze – befindet sich der Naturpark Salinen von Secovlje. In der Nähe des Ortsteils Strunjan findet man zudem die nördlichsten noch bewirtschafteten Salinen des Mittelmeerraums.

Nach einem anschließenden, ausgiebigen Bad im Meer haben wir uns dann um 15 Uhr am Tartiniplatz vom Airportshuttle abholen und zum Flugplatz Portoroz bringen lassen. Dort haben wir unser Fliegerlein vor dem Rückflug nochmals voll getankt und eine sehr gute und präzise Wetterberatung erhalten. Nach Aufgabe des Flugplans und Bezahlung der Rechnungen sind wir um 16 Uhr LOC von LIPZ gestartet.

Als Ausflugpunkt habe ich mich für Koper entschieden. Nach dem Start und dem Überflug dieses Meldepunktes ging es weiter, um Triest herum, über das Pferdegestüt Lipizza inbound Goriza. In Lipizza ist die Wiege der traditionsreichen Pferderasse der „Lipizzaner" Den Namen verdankt diese Rasse ihrem geographischen Entstehungsort, dem „Karster Hofgestüt zu Lipizza", ihre Existenz Erzherzog Karl, dem Landesherren des damaligen „Innerösterreichs", der von Graz aus Steiermark, Kärnten, Krain, Görz, Istrien und Triest regierte. 1580 begründete er hier diese nunmehr über 400 Jahre bestehende Spezialrasse.

Meine Absicht war es, von Goriza dem Isonzo (italienisch), Soca (slowenisch) flus-

Katana in Kufstein

Zurück in Landshut

saufwärts zu folgen und über Bovec (LJBO) den Vršic-Pass (Werschetzpass), mit 1.611 m Seehöhe der höchste Pass Sloweniens, zu überfliegen.

Der Flug von Goriza bis zum Vršic-Pass verläuft über herrlich grüne Gebirgslandschaften direkt hinein in die Julischen Alpen, in denen der Triglav mit 2664 m kurz vor Kranjska Gora der höchste Punkt ist. Dieses Fleckchen Slowenien (Triglav Nationalpark) ist eine der schönsten Ecken im an positiven Eindrücken so reichen Alpenraum. Der 1200 x 40 m Grasplatz von Bovec (LJBO RWY 07/25, 434m / 1424 MSL) eignet sich auch hervorragend als Landemöglichkeit, „wenn's sein müsste" oder wenn die Julischen Alpen auf dem Weg nach Österreich überraschend „dicht" machen sollten.

Ljubljana Info begleitete uns professionell auf diesem Flug bis kurz vor Erreichen der Österreichischen Grenze am Wurzenpass (1077m). Dort wurden wir an Wien Information weiter gereicht. Nach Überflug der Autobahn im Gailtal und vorbei am Flugplatz von Nötsch (LOKN) sowie am Gipfel (Sender) des Dobratsch (Villacher Alpe 2282 m) flogen wir nun weiter direkt nach Spittal am Millstätter See (Achtung auf LO (D) 30 von GND bis 5900 ft MSL). Von dort folgten wir der Tauernautobahn bis Gmünd (Wiege von Porsche mit Museum) und bogen dann, im Steigflug auf 8000 ft, ins Maltatal ein.

Links unseres Flugweges nach Norden lag die Reiseck- und die Ankogelgruppe, rechts die Hafnergruppe in den Hohen Tauern. Beim Blick aus dem linken Seitenfenster leuchteten die Gletscher der Hochalmspitze (3360m) und rechts passierte man kurz vor dem Speicher Kölnbrein den Großen Sonnblick (3030m).

In Flugrichtung unter uns war bereits aus größerer Entfernung am Ende des Maltatals die Talsperre mit Stausee zu erkennen und direkt dahinter die Scharte zwischen Zwölferspitz (2773m) und Kölnbreinspitz (2934m), über die uns unser Flug in 8000ft direkt von Kärnten hinüber ins Land Salburg und dort ins Großarltal bzw. dann ins Gasteinertal führte.

Mit einem Kurs von 280° Kompass flogen wir über Badgastein und am Nordrand des Nationalparks Hohe Tauern weiter in Richtung Zell am See. Quer durch die Kitzbühler Alpen und vorbei am markanten Geißstein (2363m) flogen wir dann direkt auf die Hohe Salve (1827m) zu.

Von hier war es dann über Hopfgarten und Wörgl nur noch ein „Hupfer" bis zu unserem Etappenziel LOIK (Kufstein-Langkampfen) im unteren Inntal. LOIK verfügt über eine sehr gepflegte 800 x 30 m Grasbahn (RWY 06/24), hat die Frequenz 122,37, liegt mit 484m / 1589 ft um 50 m höher als Bovec, verfügt über Mogas und AVGAS und vor allem – es wird von ausgesprochen netten, freundlichen und kommunikativen Piloten „bevölkert".

Nach einem herzlichen Willkommen (man kennt sich schließlich gut), dem telefonischen Schließen des Flugplanes und der Bezahlung von € 10,-- Landegebühr für unsere Katana, gab's vor dem Weiterflug nach ETSF (Fürsty) noch einen kleinen „Ratsch", Kaffee und Wasser. Leider hatte das sehr gute Restaurant am Platz am Montag Ruhetag, weshalb der geplante Apfelstrudel leider ausfallen musste.

Nach dem Start auf der RWY 06 und einem Rechtsschwenk umflogen wir im Steigflug Kufstein um dann direkt nach Westen über Thiersee und Bayerisch Zell, den Segelflugplatz Geitau, Schliersee, Tegernsee und Bad Tölz nach Starnberg zu gelangen. Von hier betrug der Weg nach ETSF (Fürsty) nur noch wenige Flugminuten. Die Landung erfolgte auf der RWY 09, die mit 2744 x 46 m für unsere Katana „knapp bemessen" aber ausreichend ist. Bereits über den Rollweg J konnten wir im ersten Viertel der Bahn abrollen.

Dieter wurde schon freudig von seinem Ehegespons erwartet und der Rest war nur noch Verabschiedung, Bezahlung und Start zum letzten „Solostück" nach EDML (Landshut). Nach exakt 10 Flugstunden „schlug" die Katana DA 20 mit mir und meinem Gepäck an Bord „sicher und zuverlässig" auf, rollt vor die Halle. Und hier endete ein wunderschöner 5 Tage Trip durch die Schweiz und Italien auf die „Inseln der Schönheit", den Toskanischen Archipel, Slowenien und Österreich.

Text und Fotos: Heimo Kandler

eNews

No more avgas at Schiphol

AOPA-Netherlands reports that Amsterdam Airport has terminated the supply of Avgas. Shell and BP did not want to invest in a new filling station due to lack of profitability. The airport authority does not wish to take over the service for the same reason.

UK IMC rating must be saved

AOPA-UK is mounting a campaign to save the British IMC rating, which is under threat because there is no European consensus to adopt it across the continent.

The IMC rating is a 15-hour flying course which teaches low-time pilots to keep control of aircraft and to land safely in IMC. It confers no additional privileges over the PPL apart from reduced visibility minima.

In the 40 years it has been available in the UK there has been no credible suggestion that it is unsafe; during that time the Civil Aviation Authority has been audited at least 20 times by ICAO and no negative comment has been made on the rating. It is renewed every two years by rigorous flight test.

AOPA-UK has collected scores of testaments from pilots who believe the IMC rating saved their lives in unpredictable British weather. Some 25,000 British pilots have obtained the rating, and the Civil Aviation Authority has found only one fatal accident involving an IMCR holder in IMC conditions in 40 years. AOPA-UK believes the IMC rating is in large measure responsible for the fact that Britain's GA safety record is better than most of Europe, despite the UK's maritime climate. Supporters of the rating point to an incident near Aberdeen in which a foreign pilot was caught out ‚VFR on top' and a number of commercial aircraft and oil industry helicopters had to be diverted to find a hole in the stratus to allow him to descend safely. Luckily, they found one - but AOPA-UK does not want to see safety reduced to that sort of level.

EASA does not want to ban the IMCR – it has said it merely wants to harmonise ratings across Europe - and it has tried to establish a consensus across Europe in its support, but some countries say they do not want the rating, or cannot adopt it because of airspace restrictions. It therefore faces being killed off in Britain because there is no mechanism whereby a national rating can be attached to an EASA licence. AOPA-UK says this means a proven lifesaver will be lost to GA for reasons of bureaucratic tidiness. AOPA-UK's Martin Robinson says: „We do not wish to force the rest of Europe to adopt the IMC rating, although we believe opposition to it is largely based on misunderstanding and misinformation. We believe that killing the IMC rating would be like banning the use of seat belts in cars in Europe because other countries thought them unsafe or didn't have them." AOPA is asking all GA pilots to write to members of the UK and European Parliaments and is supported in its campaign by the British Air Line Pilots Association, the Guild of Air Pilots and Air Navigators, the Royal Air Force Flying Clubs Association, the General Aviation Safety Council and many other aviation groups. Martin Robinson says: „It is significant that all those with experience of the IMC rating wholeheartedly support it, whereas those who oppose it seem to have a tenuous grasp of its purpose and operation. It is not a matter of losing privileges but a matter of life or death for British pilots, and we are determined to maintain it in the UK. Some system must be found whereby the IMC rating can be attached to an EASA licence, for use only in the United Kingdom or other states which choose to permit it."

Validator now proposes alternative IFR routes

Eurocontrol has taken action on the suggestion made by IAOPA-Europe through SESAR that the online route validator be extended to provide an automatic IFR route proposal feature. Since December 13th the validator has incorporated this capability, which makes getting an IFR flight plan accepted by the computer much easier.

This will eliminate one of the greatest hassles for GA IFR flights in Europe – finding a route from A to B that the Central Flow Management Unit (CFMU) will actually accept. In many cases, the computer would reject flight plan after flight plan, even though after they were accepted, flight plans were rarely flown as filed in the real world. Jacob Pedersen of AOPA-Denmark says: "For longer trips through Central Europe, this was a task that could easily take hours, even using commercial flight planning software."

The CFMU's own route proposal tool currently appears as a 'propose' link beside 'validate' in the Flightplan Builder, if the plan fails to validate on 'store'. In some cases the tool will propose a direct point-to-point route, even if none is entered on the flightplan. The CFMU says it will develop the tool as experience dictates.

Our thanks go to Eurocontrol and all those who supported the provision of this excellent upgrade. Please note that you need a free login to access the 'Protected Applications' section of the website www.cfmu.eurocontrol.be/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html

Termine 2010

Februar

13.02.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

27.02.2010
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März

06. - 07.03.2010
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

13.03.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

13. - 14.03.2010
OUV-Wintertagung
an der TU Darmstadt
Info: www.ouv.de

24.- 25.03.2010
AOPA-Sea Survival
in Käringön, Schweden
Info: www.aopa.de

April

08. - 11.04.2010
AERO Expo 2010
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

Mai

01.05.2010
Fly-In mit YAK-Treffen
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

06. - 09.05.2010
16. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

13. - 16.05.2010
Motoren & Power Messe
in Lahr (EDTL)
Info: www.blackforest-airport.com

20. - 23.05.2010
AOPA-Fly-Out
nach Visby, Schweden (ESSV)
Info: www.aopa.de

27. - 30.05.2010
Wasserfliegen bei Clipper-Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

Juni

08. - 13.06.2010
ILA Berlin Airshow 2010
in Berlin-Schönefeld (EDDB)
Info: www.ila-berlin.de

24. - 27.06.2010
1. **AOPA**-Trainingscamp
in Marburg-Schönstadt (EDFN)
Info: www.aopa.de

August

31.07. - 07.08.2010
32. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

01.08.2010
JHV der **AOPA**-Germany
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

27. - 29.08.2010
TANNKOSH 2010
in Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.de

28. - 29.08.2010
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

29.08.2010
Flugplatzfest
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

September

03. - 05.09.2010
Air Magdeburg
in Magdeburg (EDBM)
Info: www.air-magdeburg.de

11. - 12.09.2010
Flugtag und PCU-Treffen
in Bad Waldsee-Reute
Info: www.flugtag-waldsee.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2010 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **20.02.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **08.05.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **11.09.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **13.11.2010,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des AOPA-Arbeitskreises Herrn RA Wolfgang Hirsch unter der Telefonnummer 07154-21654 oder per eMail an gs@aopajur.de anmelden.

Alle Angaben ohne Gewähr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug – **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**

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)	

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.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

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 2010
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
4. Quartal 2009 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

Sparen Sie im Schlaf !

HRS ist Europas führendes Hotelportal.

- 225.000 Hotels weltweit in allen Preis- und Hotelkategorien
- Tagesaktuelle Superpreise
- Kostenlos buchen – auch ohne Kreditkarte
- Bezahlung direkt im Hotel
- Kostenlose Änderungen und Stornierungen bis 18 Uhr am Anreisetag möglich
- Günstiger für AOPA-Mitglieder
- Online Direktbuchung von Tagungen

HRS.aopa.de

Die Nr.1 für Hotelreservierungen

+ 49 (0) 2 21 / 20 77-600

HRS HOTEL RESERVATION SERVICE