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

AOPA LETTER

Ausgabe 02/2008 | April - Mai 2008 | Heftpreis 2,80 Euro

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

02/08

ZÜP-Missbrauch statt Mahnung - Unzuverlässig wegen 36 € ?

www.flieg-doch-mal.de - Die neue Website von AOPA-Germany und DULV über die Allgemeine Luftfahrt

Stärker vertreten!

- **AOPA-Stellenangebot: Mitarbeiter im Mitgliederservice**
- **Slot-Problematik: Gemeinsames Gutachten von AOPA und GBAA**

Fliegerisch fit!

- **AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg**
- **30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden**

Besser informiert!

- **ICAO-Sprachbescheinigung für Inhaber einer US-Lizenz**
- **Russisches Roulette um den Verkehrslandeplatz Strausberg**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Editorial - ZÜP für Drohbrief missbraucht 2
- Wir danken... 3
- Informationen zur Mietwagenbuchung für AOPA-Mitglieder 5
- Mitglieder werben und Prämie verdienen! 6
- Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder 7

Stärker vertreten!

- Slot-Problematik: Gemeinsames Gutachten von GBAA und AOPA-Germany 8
- Energiesteuer-Rückerstattung: Der Bund schaltet auf stur 8
- AOPA-Stellanangebot: Mitarbeiter im Mitgliederservice (w/m) 9
- Fürstenfeldbruck: Die Entscheidung kommt näher 10
- Chronik der zivilen Nutzung von Fürstenfeldbruck 11
- AOPA-Germany auf der ILA 2008 12
- 2. European General Aviation Conference 13

Fliegerisch fit!

- 2. Mooney Maintenance Course vom 05.-06.09.2008 14
- 12. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 15.-18.05.2008 14
- AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 22.-25.05.2008 14
- AOPA-Sea Survival „Überleben auf See“ in Nordholz am 12.06.2008 15
- TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12.-14.09.2008 15
- 30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02.-09.08.2008 16
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 17

Besser informiert!

- ASKO Pitts Team aus Mainz - Formationskunstflug? Aber sicher! 18
- 500 Jobs auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar 19
- Tagesanimierte Wetterkarten bei Wetter-Jetzt 19
- Thielert Bilanzen verworfen 19
- Mode S Pflicht für VFR-Flüge seit 1. April 2008 19
- Tag der Luftfahrt am 8. Mai 2008 19
- ICAO-Sprachbescheinigung für Inhaber einer US-Lizenz 20
- Sprachanforderungen für eine Pilotenausbildung in den USA 20
- Würzburg macht Spaß! 21
- Russisches Roulette um den Verkehrslandeplatz Strausberg 22
- Von den Eieruhren zum Mäusekino 24

Rubriken

- Reisebericht - Mit der Cessna 172 vom Pazifik zu den Rockies 28
- Termine 2008 33
- AOPA-Shop 34
- Impressum/Mitgliedsantrag 35

Titelbild: Pilatus Aircraft Ltd.

Liebe Leser,

Die Reaktion war immer gleich:
Man konnte das auf Seite 5 abgedruckte Schreiben zeigen wem man wollte. Zunächst verzogen sich die Mundwinkel des Lesers zu einem Schmunzeln. Dann kam ein Blick über den Rand des Briefes, begleitet von dem Ausspruch: „Das ist doch ein Fake.“ Auf den Hinweis „nein, der Brief ist echt“, folgte ein ungläubiges Staunen mit dem Satz „das nehme ich Ihnen nicht ab.“ Erst der wiederholte Hinweis, das Schreiben sei 100 % Prozent echt, ließ die Mundwinkel beim Gegenüber nach unten gleiten und Zornesfalten auf die Stirn treten, begleitet von einem - je nach Temperament - mehr oder meist weniger druckreifen Statement.
Im wahren Sinne des Wortes, dieser Brief, der uns am letzten Februarwochenende auf den Tisch flatterte, war unglaublich. Und dazu war er, betrachtet man den Kontext, zu dem er steht, von erheblicher Sprengkraft und würde sich, dank Internet, in Windeseile weit über die Grenzen Berlins und Brandenburgs verbreiten. Daher wandten wir uns, entgegen unserer Gepflogenheit, zumindest einen Klärungsversuch mit den Verantwortlichen zu unternehmen, umgehend direkt an den zuständigen Fachminister.

Infrastrukturminister Reinhold Dellmann reagierte prompt.

Binnen weniger Stunden kümmerte er sich persönlich, rief an, erkundigte sich nach den Hintergründen und entsorgte, gemeinsam mit Amtsleiter Wolfgang Fried, das Schreiben konsequent. Ein Entschuldigungsschreiben an die Betroffenen wurde auf den Weg gebracht, noch bevor überhaupt die erste Zeile in den Medien oder im Internet zu lesen war. Bereits eine Woche später erhielten wir vom Ministerium die Nachricht, dass der verantwortliche Sachbearbeiter, Hans-Jürgen

ZÜP für Drohbrief missbraucht - Minister reagiert prompt

W., das Sachgebiet wechseln musste, also künftig keine ZÜP-Anträge mehr bearbeiten würde.

Dafür haben Minister Dellmann und Amtsleiter Fried unseren ausdrücklichen Respekt und Dank verdient.

Wir haben andere Volksvertreter, die in solchen Fällen Wochen und Monate des öffentlichen Drucks benötigt hätten, bevor eine Reaktion erkennbar würde. Die Luftfahrt braucht Freunde in der Politik und keine Gegner.

Natürlich machte das Schreiben trotzdem weiter die Runde.

Gegenüber einem Piloten, der sich vor der Reaktion des Ministers telefonisch beschwerte, brüstete sich Amtmann Hans-Jürgen W., was der denn wolle. Das Schreiben hätten rund 50 Piloten bekommen und keiner habe sich bisher beschwert. Eine weitere Fehleinschätzung des Amtmannes, denn nicht jeder bekam noch am gleichen Tag einen Termin bei seinem Anwalt oder dem Lokalredakteur seiner Tageszeitung. Drei Tage später war der Brief dann, begleitet von bissigen Kommentaren, in den meisten deutschsprachigen Pilotenforen zu finden.

Auch wenn dieser schlimme Vorfall ein Einzelfall in der Berlin/Brandenburger Luftfahrtbehörde ist, ist er doch kein Einzelfall in unserer Republik. Nehmen wir den Skandal beim Luftamt Süd. Ein Pilot hatte die ZÜP verweigert und geklagt. Plötzlich flatterte ihm eine Strafanzeige wegen der Verbreitung von Nazipropaganda ins Haus. Auf einer von ihm gepflegten Website mit mehreren tausend Flugzeugbildern waren auch einige, wenige Abbildungen von Flugzeugen aus dem Dritten Reich - mit Hakenkreuz auf dem Leitwerk. Später stellte sich heraus, dass die Anzeige anonym von einem Sachbearbeiter des Luftamtes erstattet worden war. Der Mann hatte solange hinter dem ZÜP-Verweigerer hinterher geschnüffelt, bis er meinte, etwas gefunden zu haben. Der Sachbearbeiter musste inzwischen seinen Hut nehmen, allerdings erst nach Monaten des öffentlichen Drucks.

Oder da war der Fall in Hamburg, wo ein IT-Berater zum ZÜP-Verhör antreten musste, weil er 1994 als Teilnehmer einer Demonstration (einem Grundrecht unserer Demokratie) registriert wurde - ohne jedes Vergehen - und sein geparktes Auto bei einer weiteren Demonstration, an der er gar nicht teilgenommen hatte, versehentlich registriert worden war.

Nehmen wir den Skandal beim RP Darmstadt, wo man versucht hatte, einem kritischen, dort unbeliebten Journalisten, über die ZÜP seine Lizenz zu entziehen.

Meine Vorstandskollegin Sibylle Glässing-Deiss, die viele Gerichtsverfahren rund um die ZÜP erfolgreich begleitet hat, kann ein Lied von Fällen singen, die einem die Galle hochkommen lassen.

So unterschiedlich die Fälle und Behörden sind, sie haben eines gemeinsam: Kein einziger Fall hat auch nur das Geringste mit Terrorabwehr zu tun. Vor dem Hintergrund dieser Serie von Vorfällen war der Brief der GOL dann der berühmte Tropfen, der die Fliegerseele zum Überkochen brachte.

Nachdem sich die Wogen ein wenig geglättet haben, bleiben zwei Erkenntnisse:

1. Unsere Verwaltung ist offensichtlich mit dem Beurteilungsspielraum, den der Gesetzgeber durch den schwammig gehaltenen Begriff der Unzuverlässigkeit einräumt, überfordert und schafft

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf:
+49 6331 721501

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

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

phone +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Wir danken...

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

40-jährige Mitgliedschaft
Helmut Jacob
Leo Schörghuber
Horst Knoche
Karl Robert Sander
Kurt L. Kostinec
Bruno Weimer

30-jährige Mitgliedschaft
Hans Joachim Gozdowski
Dietrich Schwacke
Hans Pfab
Jürgen Hartung
Petra Labarré

25-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Steen
Bruno Rixen
Heiner Halberstadt
Richard C. Scheerer
Gerd Kotte
Horst Kozlianic
Richard Böser
Uwe Arnold
Kurt Wanninger
Andre Bade

für die schlichteren Gemüter unter den Amtmännern unerträgliche Freiräume.

2. Die ZÜP wäre, solange sie denn noch sein muss, bei einer Bundesbehörde besser aufgehoben. Nur dort besteht ein hinreichend anonymer Abstand zu den überprüften Piloten, nur dort könnte man für diese sensible Aufgabe charakterlich geeignete Mitarbeiter nach standardisierten Kriterien auswählen, schulen und überwachen.

Bis dahin könnten sich die Landesbehörden durch ein qualitätssteigerndes Verfahren vor weiteren Peinlichkeiten schützen, das sich in der freien Wirtschaft schon seit langem bewährt hat: Schriftstücke, die nach draußen gehen, werden dort grundsätzlich vom Sachbearbeiter und seinem Vorgesetzten unterschrieben. Dadurch hätten sich wahrscheinlich auch die Strafanzeigen vermeiden lassen, die inzwischen bei den Staatsanwaltschaften Berlin und Potsdam wegen Nötigung, Verleumdung und Rechtsbeugung eingegangen sind.

Der AOPA-Vorstand hatte drei Tage diskutiert, wie er mit dem Instrument Strafanzeige umgehen soll. Persönlich bin ich zunächst dagegen. Zum einen, weil es die Atmosphäre in einem Maß vergiftet, dass eine spätere Verständigung und Gesprächsbereitschaft ausschließt. Zum anderen, weil man nicht ernsthaft erwarten kann, dass es bei solchen Anzeigen am Ende tatsächlich zu einer Verurteilung kommt. Wer Trägheit und Schwerpunkte unserer Justiz kennt, weiß, dass die Wahrscheinlichkeit einer Verurteilung größer gewesen wäre, wenn wir den Amtmann beim Falschparken erwischt hätten.

Dennoch ist der Ruf nach einer Strafanzeige nicht ganz von der Hand zu weisen.

Immerhin hatte hier ein Beamter, der - bis vor Kurzem - in einer exponierten Vertrauensstellung mit sensiblen Daten umging und der mit einem breiten Beurteilungsspielraum über die Zuverlässigkeit seiner Mitbürger entschied, Recht gebeugt und kaltschnäuzig die Vernichtung beruflicher Existenzen angedroht. Mit einem Empfänger dieses Briefes stand ich selber in Kontakt, einem Kollegen als Flugplatzbetreiber und Berufspilot. Ich kann mich gut in seine Lage versetzen, wie er mit seiner Familie mehrere Tage in Schrecken, Existenzangst und Ungewissheit verbringen musste. Selbst wenn er am Ende Recht bekommen hätte, der angedrohte Lizenzentzug mit monatelangem Rechtsstreit hätte für ihn das wirtschaftliche Aus bedeutet.

Und Amtmann Hans-Jürgen W. war nicht das erste Mal aufgefallen:

Einem Berliner Fliesenlegermeister und Wettbewerbsflieger hatte er die ZÜP verweigert, als der mit seinem Betrieb Insolvenz anmelden musste. Auf telefonische Nachfrage, wo seine ZÜP-Bescheinigung bleibe, meinte Amtmann W.: „Mit Ihrer ZÜP habe ich ein Problem. Stellen Sie sich vor, in Ihrer wirtschaftlichen Situation bietet Ihnen jemand 150.000 €, um ein Paket von A nach B zu fliegen, dann nehmen Sie das doch sicher an!"

Auch im AOPA-Letter 03/07 war Hans-Jürgen W. schon einmal Gegenstand eines Editorials. Sogar die ehemalige Bundesministerin für Justiz meldete sich damals zu Wort und schrieb wörtlich von einer „...glatten Fehlentscheidung eines Sachbearbeiters der Flugsicherheitsbehörde..." Vor diesem Hintergrund war eine Grenze zu ziehen, hinter der der Bürger ausnahmsweise auch einmal die rote statt der gelben Karte zieht. Daher war die Zustimmung zur Strafanzeige im AOPA-Vorstand am Ende einstimmig.

Die terroristische Bedrohung ist real vorhanden. Sie lässt sich nicht leugnen und fordert weltweit wöchentlich neue Opfer. Die AOPA und die General Aviation sind in dieser schwierigen Zeit durchaus bereit, ihren Beitrag zu einem sicheren Luftverkehr zu leisten. Hierfür gibt es hundert gute Ideen. Zum Glück fangen jedoch immer mehr Menschen an zu begreifen, dass eine ZÜP, in dieser verunglückten Form, nicht dazu gehört.

Seit Einführung der ZÜP beobachten wir einen zunehmenden, protestorientierten Run auf ausländische Pilotenlizenzen. Damit darf man - dank EU und ICAO - weiter in Deutschland fliegen. Die Piloten verabschieden sich dabei nicht nur von der ZÜP sondern grundsätzlich aus dem Einflussbereich deutscher Luftfahrtbehörden. Daher hat sich die ZÜP unter dem Strich nicht nur als anfällig für Missbrauch erwiesen sondern als kontraproduktiv im Sinne des angestrebten Sicherheitsgewinnes. Viele deutsche Ausbildungsbetriebe müssen derweil ums Überleben kämpfen. Bekanntlich wurde die vom EU-Parlament bereits durchgewunkene, europaweite Einführung einer ZÜP vom Europäischen Rat gestoppt.

Auch die Amerikaner haben die Einführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung wochenlang heftig diskutiert. Am Ende hatte sich die Auffassung durchgesetzt, dass eine Überprüfung der eigenen Landsleute auf Zuverlässigkeit gegen die Bürgerrechte verstoßen würde. Durchgesetzt wurde jedoch eine Sicherheitsüberprüfung aller ausländischen Flugschüler. Wer nun - aufgeschreckt durch Guantanamo - das Schlimmste befürchtet hatte, wurde enttäuscht. Seit Einführung des TSA-Checks im Herbst 2004 werden jährlich ca. 70.000 (!!!) ausländische Flugschüler überprüft. In dieser Zeit wurde kein einziger behördlicher Fehlgriff der oben beschriebenen Art bekannt. Im Gegenteil, jeder Flugschüler, der seinen Reisepass mit dem frischen Ausbildungsvisum aus dem Briefkasten holt, findet ein nettes Kärtchen der US-Botschaft mit der Aufschrift „Have a great Trip". Es ist eben auch eine Frage der Organisation, der klaren Handlungsanweisungen und der Auswahl und Schulung charakterfester Sachbearbeiter, die in dieser sensiblen Vertrauensstellung sitzen dürfen.

Die Berlin-Brandenburger Luftfahrtbehörde wird - dank schneller Internetverbreitung - noch eine Weile brauchen, um sich von diesem Imageschaden zu erholen.

Ich sehe schon die Ansiedlungsgespräche

der nächsten Monate vor mir, wenn Unternehmer zum Ende des Gespräches die Stimme senken: „Das hört sich ja alles recht gut an, aber sagen Sie mal ehrlich. Wie ist das denn mit Ihrer Luftfahrtbehörde, kann man denn hier vernünftig arbeiten?"

Denen werde ich antworten:

„Man kann, denn im Grunde sind die Leute dort in Ordnung. Ich arbeite mit diesem Amt seit Jahren konstruktiv zusammen, die meisten Sachbearbeiter sind nett, fachlich qualifiziert, der Luftfahrt zugewandt und treffen ausgewogen ihre Entscheidungen. Einige fliegen sogar selber. Und am Ende hat, gerade in der Krise, die Führungsebene hervorragend funktioniert, dank eines Ministers Dellmann und eines Amtsleiters Fried. Lassen Sie uns daher nicht die Geisteshaltung eines einzelnen Sachbearbeiters zum Anlass nehmen, wieder einmal das pauschale Feindbild Behörde aufzubauen."

Die Probleme kann man am Ende nur gemeinsam und nicht gegeneinander lösen.

Besser als hier geschehen kann ein Ministerium nicht reagieren.

Für die AOPA ist der Fall damit erledigt. Politisch wird sie jedoch weiter daran arbeiten, die unsägliche ZÜP durch geeignetere Lösungen zu ersetzen.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
Vizepräsident der AOPA-Germany

Schreiben der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde (GOL) Berlin-Brandenburg

Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)

Sehr geehrter Herr...,

mit meinem o. g. genannten Schreiben, hatte ich Ihnen mitgeteilt, dass vorbehaltlich nachträglicher oder weitergehender Erkenntnisse keine Zweifel an Ihrer Zuverlässigkeit i.S.d. § 4 Abs. 1 Nr.3 Luftverkehrsgesetz i.V.m. § 7 Abs. 1 Nr. 4 Luftsicherheitsgesetz bestehen. Laut Mitteilung unserer Kasse haben Sie bisher nicht die Gebühren in Höhe von 36,00 Euro für die erfolgte Zuverlässigkeitsüberprüfung gezahlt. Daher nehme ich an, dass Sie sich in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten befinden. Die Zweifel an Ihrer Zuverlässigkeit ergeben sich aus möglichen Erpressbarkeit. Aufgrund der beschriebenen finanziellen Notlage ist nicht auszuschließen, dass Sie für eine entsprechende Geldleistung bestechlich sind. Es ist bereits zweifelhaft, wie Sie in dieser finanziellen Situation, die nicht unerheblichen Kosten zur Aufrechterhaltung Ihrer fliegerischen Erlaubnis aufbringen wollen. Die Wahrscheinlichkeit, wegen einer finanziellen Notlage empfänglich für Erpressungsversuche oder für die Begehung weiterer Straftaten zu sein, kann ich daher nicht ausschließen. Ich beabsichtige, die Feststellung Ihrer Zuverlässigkeit zu widerrufen.

Vor meiner abschließenden Entscheidung gebe ich Ihnen hiermit bis zum 05.03.2008 die Gelegenheit, schriftlich Stellung zu nehmen.

Belehrung:

In § 7 Abs. 5 Satz 3 LuftSiG sind Ihre Rechte und Pflichten im Rahmen dieser Anhörung festgelegt. Die Vorschrift lautet wie folgt:

Der Betroffene ist verpflichtet, wahrheitsgemäße Angaben zu machen. Er kann Angaben verweigern, die für ihn oder eine der in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung genannten Personen die Gefahr strafrechtlicher Verfolgung, der Verfolgung wegen einer Ordnungswidrigkeit oder von disziplinar- oder arbeitsrechtlichen Maßnahmen begründen können.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
W.

Informationen zur Mietwagenbuchung für AOPA-Mitglieder

Auf Wunsch eines Mitglieds möchten wir darauf aufmerksam machen, dass die buchbaren Tarife bei Autovermietern immer mit speziellen Sondertarifen der jeweiligen Anbieter verglichen werden sollten.

Ein AOPA-Mitglied wollte einen Mietwagen im Ausland für mehr als 10 Tage buchen und hatte uns darüber informiert, dass er bei zwei Anbietern mit unserer Kundennummer höhere Preise als mit der Standardrate ausgewiesen bekam. Wir haben die entsprechenden Autovermietungen damit konfrontiert, eine Umstellung der Konditionen bei Auslandstarifen wurde zeitnah umgesetzt. Uns wurde jedoch auch mitgeteilt, dass spezielle Ferientarife für Auslandsbuchungen meist günstiger sind, als unsere Konditionen.

Daher haben wir folgende Bitte an Sie: Bei Buchungen von Mietwagen im Ausland nutzen Sie bitte möglichst "holidayautos", hier erhalten Sie generell 20% Nachlass auf die Standardrate und alle Versicherungen ohne Selbstbeteiligung sind im Preis bereits enthalten.

Abrufbar sind die Mietwagenangebote im Mitgliederbereich auf www.aopa.de über den Begriff "Sparen von A-Z". In diesem Bereich gibt es inzwischen übrigens über 150 Angebote in den Kategorien Finanzen, Auto, Reisen, Lifestyle, Einrichtungen, Technik und Business, die Ihnen beim Sparen helfen.

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

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

Und so einfach geht es:

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

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

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

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

Argumente für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany:

Die AOPA vertritt Ihre politischen Interessen!

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

Die AOPA wird für Sie aktiv bei:

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

Die AOPA berät und informiert Sie!

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

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

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

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

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!

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

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

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

Das Jeppesen-FliteStar Flugvorbereitungsprogramm für zwei neue Mitglieder

Prämie von 40,- € für ein neues Mitglied

Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder
www.aopa.de > Mitgliederbereich

Karstadt

Nachlass: 10 %

Ab sofort können AOPA-Mitglieder die kostenlose Karstadt & Friends Card beantragen. Bei Vorlage dieser Karte bietet Karstadt einen Nachlass von 10% auf fast alle Artikel!

Urlaubsreisen

Nachlass: bis 70 %

Weltweite Reisen zu günstigen Preisen! Egal ob hochwertige Reisen mit Übernachtungen in Luxushotels oder preiswerte Last Minute Angebote - unsere Anbieter sind Garanten für einen erlebnisreichen Urlaub.

Premiere

Nachlass: 33 %

24 Monate die 5er-Kombi & Premiere Fußball Bundesliga für nur 22,98 EUR statt 44,98 EUR im Monat. AOPA-Mitglieder können das Beste aus Film & Serie, Dokumentationen, Bundesliga und Sport-Events genießen und dabei 360 EUR sparen!

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

www.aopa.de > Mitgliederbereich

Slot-Problematik: Gemeinsames Gutachten von GBAA und AOPA-Germany

AOPA-Präsident Prof. Elmar Giemulla hat im Auftrag der GBAA (German Business Aviation Association) und der AOPA-Germany ein Gutachten zur Problematik der Slots für die Allgemeine Luftfahrt an Verkehrsflughäfen angefertigt.
Beide Verbände halten eine Diskussion zum Thema für dringend notwendig, denn angesichts immer knapper werdender Flughafenkapazitäten in den Ballungszentren ist festzustellen, dass es für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt zunehmend problematischer wird Slots zu erhalten:

Der beispielsweise in Düsseldorf für die Allgemeine Luftfahrt und Geschäftsreiseluftfahrt festgelegte Wert von 2 Slots pro Stunde (bei weiteren 40 bzw. 45 für die sonstige Luftfahrt) reicht bei angefragten und bisher größtenteils tatsächlich 6 durchgeführten Flügen nicht aus, um den Bedürfnissen dieses Luftfahrtsegments nachzukommen.

Dass diese Slots fast ausschließlich an den Linienflugverkehr vergeben werden, ist für die GBAA und die AOPA nicht akzeptabel, denn dadurch entzieht man speziell dem Segment der Geschäftsluftfahrt in der Allgemeinen Luftfahrt die Existenzgrundlage. Denn ohne Zugang auch zu den Ballungszentren verblieben für die Allgemeine Luftfahrt ausschließlich Flüge zwischen Flugplätzen in dezentralen Regionen, was aber nicht der Nachfrage entspricht.
Als Lösung schlägt das Gutachten unter anderem vor, örtliche Leitlinien hinsichtlich der betroffenen koordinierten Flughäfen zu entwickeln, aufgrund derer die vorhandenen zu knappen Kapazitäten nicht ausschließlich zugunsten der Großluftfahrt vergeben werden. Als Anhaltspunkt für die „Angemessenheit" könnte der Anteil der Business Aviation an den IFR-Flügen dienen, der von Eurocontrol für 2005 mit 7 % und für 2006 mit 9 % festgestellt worden ist.
Zudem wird vorgeschlagen, dass die Europäische Kommission die EG-Slot-VO bei der nächsten Novellierungsinitiative abändert, dass der „strikte Vorrang" der gewerblichen Großluftfahrt bei der Zuweisung von Slots ausgewogener formuliert wird, so dass sich auch die Allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse dort wiederfindet.
Das Gutachten wurde von uns an das Bundesverkehrsministerium und die Europäische Kommission weitergeleitet, um damit eine Diskussion über die Slotfrage einzuleiten. Das Gutachten kann im Mitgliederbereich der AOPA-Homepage heruntergeladen oder telefonisch (06103-42081) bei unserer Geschäftsstelle angefordert werden.

Energiesteuer-Rückerstattung: Der Bund schaltet auf stur

Durch den gewonnenen Prozess beim Finanzgericht Düsseldorf ist die Tür zur Rückerstattung der Energiesteuer für den sog. Werkverkehr weit geöffnet. Jedoch hat der Zoll in den letzten Wochen viele der Anträge auf Rückerstattung abgewiesen. Dies ist sachlich völlig unverständlich, denn sowohl der Tenor der EG-Richtlinie 2003/96 als auch das Urteil des europäischen Gerichtshofs (Aktenzeichen C-346/97) und die jüngste Entscheidung des Finanzgerichts Düsseldorf vom 30.10.2007 lassen keine Zweifel zu: Sie sehen eindeutig eine Steuerbefreiung für den Werkverkehr der Allgemeinen Luftfahrt vor! Aber vermutlich spielt der Bund auf Zeit, wie z.B. auch bei der Pendlerpauschale, die man trotz verlorener Prozesse nur widerwillig zurückerstatten will.
Im Februar hat die AOPA deshalb an Staatssekretär Peter Hintze geschrieben, den Koordinator Luft- und Raumfahrt im Bundeswirtschaftsministerium. Die Antwort von Staatssekretär Hintze ist knapp und eindeutig: *„Das (...) Urteil des 4. Senats des Finanzgerichts Düsseldorf vom 31. Oktober 2007 wertet die Bundesregierung als Einzelfallentscheidung. Diese macht eine Änderung des aktuellen Rechts nicht erforderlich. Eine Revision wurde deshalb nicht eingelegt, da derzeit in Deutschland noch weitere Finanzgerichtsverfahren zur gleichen Thematik anhängig sind."*
Auch haben wir gefragt, warum nicht ein Anteil des erzielten Energiesteueraufkommens in der privaten AL zur Finanzierung der Infrastruktur verwendet wird, wie dies auch bei PKW geschieht. Denn mit der Steuer auf Benzin werden schließlich auch die Straßen bezahlt. Da wäre es doch nur fair ebenso etwa ein Drittel ihres Steueraufkommens wieder an die AL zurückzugeben. Staatssekretär Hintze schreibt jedoch abschließend, *„...dass die Haushaltssystematik des Bundes grundsätzlich keine Zweckbindung bei den Einnahmen vorsieht. Von diesem Grundsatz kann auch bei der Besteuerung der privaten Luftfahrt nicht abgewichen werden."* Wir sehen nunmehr leider keine andere Möglichkeit für unsere Mitglieder, als gegen den Zoll zu klagen. Das ist nicht nur unangenehm für die Betroffenen, aber auch eine völlig unnötige Belastung unserer Finanzgerichte, denn realistische Chancen zu gewinnen hat der Zoll bei einer sauberen Prozessvorbereitung durch die Antragsteller nicht. Wir sind derzeit auf der Suche nach geeigneten Kandidaten für Musterprozesse gegen den Zoll. Wenn auch Ihr Antrag auf Mineralölsteuer- bzw. Energiesteuerrückerstattung für das Jahr 2006 abgelehnt wurde, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung!
Ausführliche Antworten auf häufig gestellte Fragen zum Thema gibt AOPA-Steuerexperte Prof. Gustav Real, der das Thema ins Rollen brachte und als Prozessbevollmächtigter auch das Düsseldorfer Verfahren gewonnen hat, im Mitgliederbereich unserer Homepage.

AOPA-Stellenangebot
Mitarbeiter im Mitglieder-Service (w/m)

Die AOPA-Germany sucht zur Verstärkung ihres Teams in der Geschäftsstelle Egelsbach einen Mitarbeiter im Mitglieder-Service. Neben der Betreuung unserer Mitglieder zählt auch die eigenverantwortliche Durchführung von Projekten zu den Aufgabenbereichen dieser sehr vielseitigen und anspruchsvollen Stelle.

Über uns:
Die AOPA-Germany vertritt die Interessen der ca. 45.000 Privat- und Berufspiloten in Deutschland. Gemeinsam mit ihren Kollegen des Internationalen Dachverbandes IAOPA ist sie ebenfalls auf europäischer Ebene tätig. Die IAOPA ist mit über 450.000 Mitgliedern in 53 Ländern die größte Pilotenvereinigung der Welt.

Ihre Aufgaben:
- Beratung von Mitgliedern
- Organisation und Durchführung von Messeauftritten und Weiterbildungsveranstaltungen
- Erstellung von Informationsunterlagen
- Ermittlung wirtschaftlicher Branchendaten
- Betreuung von Arbeitskreisen des Verbandes
- Mitarbeit bei der Vertretung des Verbandes in diversen Gremien u.a. bei
  - EASA
  - Eurocontrol
  - DFS
  - LBA
- Mitarbeit bei der Kommentierung und Erarbeitung neuer europäischer und deutscher Vorschriften für die Luftfahrt
- Mitarbeit bei der Koordination der Verbandstätigkeit mit den europäischen Partnerverbänden
- Mitarbeit bei der Einführung neuer Dienstleistungen für Mitglieder

Ihr Profil:
- Abgeschlossene Universitäts- oder Fachhochschulausbildung, vorzugsweise mit juristischer, wirtschaftlicher oder technischer Ausrichtung
- Gespür für politische Zusammenhänge
- Sehr gute Englisch-Kenntnisse in Wort und Schrift
- Gutes sprachliches Ausdrucksvermögen
- Motorflugerfahrung
- Gute Kenntnisse in MS-Office Anwendungen
- Bereitschaft zu Reisen und Wochenendeinsätzen
- PKW-Führerschein

Eintrittsdatum:
- Zum nächstmöglichen Termin

Bei Interesse wenden Sie sich bitte mit Ihren aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen unter Angabe Ihrer Verdienstvorstellung bis zum 16. Mai 2008 an:
AOPA-Germany
Dr. Michael Erb
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

Fürstenfeldbruck: Die Entscheidung kommt näher

Der Bayerische Landtag hat auf seiner Sitzung am 30. Januar 2008 beschlossen, die Staatsregierung aufzufordern, das von der Gemeinde Maisach vorgelegte Konzept zur nichtfliegerischen Nachnutzung des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck zu unterstützen. Dieses nichtfliegerische Konzept sieht eine BMW-Teststrecke, eine Trabrennbahn und Sportflächen vor. Eine für uns sicherlich unglückliche Entscheidung, denn bislang hat sich der Landtag immer pro Flugplatz Fürsti ausgesprochen. Ist damit das „Aus" für Fürsty gekommen? So einfach ist es nicht, zum Glück nicht. Die Lage erklärt am besten ein Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN, Drucksache 15/9922 des Bayerischen Landtags, mit dem Ziel den Landesentwicklungsplan abzuändern, der zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt für eine Planungsregion fordert. Wir zitieren:

„Aktuell läuft jedoch der o.g. Antrag der Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH auf Anschlussgenehmigung beim Luftamt Südbayern. Bei der Erteilung der Genehmigung hat das Luftamt nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG unter anderem zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Zu den Erfordernissen der Raumordnung zählen bekanntlich die Ziele der Raumordnung. Würde das Ziel B V 1.6.8. unverändert bleiben, so würde sich das Luftamt schwer tun, den Antrag auf Nachnutzung abzulehnen. Nach Auskunft des Bayerischen Wirtschaftsministeriums würde allein die Streichung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck aus der - ohnehin nicht abschließenden („insbesondere") - Liste der für eine zivile Nachnutzung in Betracht kommenden Militärflugplätze in der Begründung zu Ziel B V 1.6.8. nicht dazu führen, dass der Antrag auf Genehmigung abzulehnen wäre. Das Ziel B V 1.6.8. besagt, dass jede Region in der Regel über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen soll. Die Region 14 (München) verfügt derzeit über keinen für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Luftverkehrsanschluss."

Somit attestieren uns selbst unsere Gegner gute Chancen auf den Erhalt unseres Flugplatzes und dass wir unsere Position gut vorgetragen haben: **So wurde seitens der Staatsregierung bislang immer wieder betont, dass man an der fliegerischen Nutzung in Fürstenfeldbruck festhalten wolle.** Den Landesentwicklungsplan wird die CSU Landtagsmehrheit vermutlich nicht neu diskutieren wollen, denn dann würde auch etwa der Ausbau des Münchner Flughafens FJS zum neuen Streitthema.

Helfen Sie uns bitte in dieser kritischen Phase! Schreiben Sie Ministerpräsident Beckstein, warum Sie den Flugplatz Fürstenfeldbruck benötigen. Ein Musterschreiben und die Adresse von Herrn Beckstein finden Sie auf unserer Homepage **www.aopa.de**. Lassen Sie uns bitte auch eine Kopie zukommen. Inzwischen erhalten wir auch Unterstützung unserer europäischen Kollegen, die sich ebenfalls für den Erhalt von Fürsty stark machen und ihre Mitglieder zum Briefeschreiben aufgefordert haben. Vielen Dank an alle, die uns hierbei schon unterstützt haben oder es noch tun werden!

Fürsty-Info am 17. Mai 2008

Wer sich auf dem Flugplatz Fürstenfeldbruck vor Ort über den aktuellen Stand und die Zukunftspläne von Fürsty informieren möchte, hat am 17. Mai 2008 die Gelegenheit dazu. An diesem Tag laden die Betreiber des Flugplatzes zum 3. Fly-In nach Fürsty ein. Auch in diesem Jahr werden während der Veranstaltung keine Landegebühren erhoben. Eine Anmeldung im Vorfeld ist allerdings wegen der PPR-Sonderregelung notwendig. Interessierte Piloten können sich ab sofort per eMail an **info@flugplatz-fursty.de** anmelden. Bitte hinterlassen Sie dabei Name, Anschrift, eMail-Adresse und Telefonnummer. Weitere Informationen sowie aktuelle Statusberichte werden Ihnen anschließend zugesandt.

Chronik der zivilen Nutzung von Fürstenfeldbruck

1992	Beschluss des Bayerischen Landtages und Zusage der Bayerischen Staatsregierung auf dem Militärflugplatz Fürstenfeldbruck die Allgemeine Luftfahrt unterzubringen
März 1995	Gründung der FFB Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH mit den Gesellschaftern IHK München, Fliegerclub München und AOPA-Germany
Juni 1998	Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung im Rahmen einer zivilen Mitnutzung
1998 - 2004	Eingeschränkter ziviler Flugbetrieb im Rahmen der militärischen Nutzung
Januar 2005	Ankündigung der Bundeswehr, die Flugbetriebsflächen in das Allgemeine Grundvermögen (AGV) abzugeben
Oktober 2005	Schreiben der Wehrbereichsverwaltung Süd: Auch im Hinblick auf eine Abgabe in das AGV bestehen keine Einwände gegen eine zivile Nachnutzung durch die FFBmbH
Mai 2006	Antrag der FFBmbH auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung
Juni 2006	Aufnahme des regelmäßigen zivilen Flugbetriebs
November 2006	Schreiben Luftamt Südbayern: Forderung eines Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsgutachtens (FFH-Gutachten)
Oktober 2007	Abgabe des FFH-Verträglichkeitsgutachtens an das Luftamt Südbayern
Januar 2008	Listung des ehemaligen Militärflugplatzes Fürstenfeldbruck als FFH-Gebiet durch die Europäische Kommission
Januar 2008	Landtagsbeschluss, dass die Staatsregierung aufgefordert wird, das Konzept der Gemeinde Maisach zur nichtfliegerischen Nutzung zu unterstützen

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa

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

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

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

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

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

JEPPESEN®
Making Every Mission Possible

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:

The Tablet Store

AEROSHOP PIRZKALL
WWW.AEROSHOP.DE

R. EISENSCHMIDT
THE PILOT SHOP
Postfach 1266, 63324 Egelsbach Flugplatz 1, 63329 Egelsbach
www.eisenschmidt.de

SIEBERT Luftfahrtbedarf

Sky Fox
SKY-FOX.COM

FRIEBE FLUGBEDARF

AOPA-Germany auf der ILA 2008

Besuchen Sie uns vom 27.05. bis 01.06.2008 in Halle 2

Vom 27. Mai bis 1. Juni 2008 wird die auf dem Südgelände des Flughafens Berlin-Schönefeld stattfindende ILA Berlin Air Show das aktuelle Produkt- und Dienstleistungsangebot der Luft- und Raumfahrtbranche vorstellen. Die ILA gilt seit ihrer Erstveranstaltung im Jahre 1909 als älteste Luftfahrtmesse der Welt. Sie wird vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) veranstaltet und von der Messe Berlin durchgeführt. Mit mehr als 1.000 Ausstellern aus über 40 Ländern und ca. 250.000 Besuchern zählt sie zu den weltweit größten Aerospace-Messen.

Die drei ersten ILA-Tage (27.-29.5.) sind ausschließlich Fachbesuchern vorbehalten. Das Publikumswochenende (30.5.-1.6.) beinhaltet unter anderem ein spektakuläres Flugprogramm mit Fluggeräten aller Größen und Kategorien.

Die AOPA-Germany wird in Berlin ebenfalls vor Ort sein und sich gemeinsam mit ihren Mitausstellern - der ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. - präsentieren. Neben der Pflege der Kontakte zu politischen Entscheidungsträgern auf nationaler und europäischer Ebene, wird die AOPA-Germany vor allem auch für Mitglieder und Luftfahrtinteressierte da sein, um über die Verbandsarbeit und die Allgemeine Luftfahrt (AL) zu informieren.

Denn die ILA Berlin Airshow ist die einzige Fachmesse, auf der mit Geschäftsflugzeugen, Hubschraubern, Sport- und Privatflugzeugen alle Segmente der Allgemeinen Luftfahrt gleichermaßen vertreten sind. Das neue ILA Corporate Aviation Center (CAC) bietet erstmals einen exklusiven Bereich für Geschäftsflugzeuge mit Chalets und einem eigenen Static Display. Die ILA General Aviation Avenue hat sich als internationale „Shopping Mall" der Allgemeinen Luftfahrt einen Namen gemacht. Das Angebot der Aussteller reicht vom Zweisitzer bis hin zum leichten Jet der Einsteigerklasse (Personal Jet).

Die ILA wird auch 2008 ihren Anspruch als international führende Konferenzmesse der Luft- und Raumfahrt mit der Durchführung von rund 100 internationalen und nationalen Tagungen unterstreichen.

Die Tageskarte kostet an den Fachbesuchertagen 45 EUR, an den Tagen für Privatbesucher sind 17 EUR (11 EUR für Schüler, Studenten und Schwerbehinderte) zu zahlen.

Die AOPA-Germany hält ein begrenztes Kontingent an ermäßigten Eintrittskarten für ihre Mitglieder bereit. Die Karten können bis zum 20. Mai über die AOPA-Geschäftsstelle zu folgenden Konditionen zzgl. Versandkosten erworben werden:
Tageskarte Fachbesuchertage: 20 EUR
Tageskarte Publikumstage: 12 EUR

Besuchern, die mit dem eigenen Flugzeug zur ILA kommen möchten, wird wie bereits im Jahr 2006 eine Landung auf dem Verkehrslandeplatz Schönhagen (EDAZ) empfohlen. Von dort aus verkehrt ein kostenpflichtiger Shuttle-Service zum ILA-Ausstellungsgelände.

2. European General Aviation Conference

Konferenz der Allgemeinen Luftfahrt unter Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und der Moderation des Aerokurier Chefredakteurs Volker Thomalla

Montag, 26. Mai 2008, 10-18 Uhr

Veranstaltungszentrum Flugplatz Schönhagen

Vorträge, Diskussionen und Gespräche zu Themen, die uns alle angehen.

Programm siehe Beilage oder unter: **www.ila2008.de**

Die Veranstaltung ist kostenlos, dank Unterstützung der Firmen Total, Honeywell, Messe Berlin, Flugplatz Schönhagen sowie der AOPA.

Anmeldung erforderlich unter info@edaz.de.

Anzeige

Die Welt von oben

Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen *aerokurier* zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit.

Besuchen Sie unseren großen Marktplatz für Piloten im Internet:
www.aerokurier-markt.de
NEU: Jetzt mit Stellenmarkt!

aerokurier

Das Magazin für Piloten

Jetzt im Handel!

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

2. Mooney Maintenance Course

Am 5. und 6. September 2008 in Schönhagen (EDAZ)

Informationen und Anmeldung unter: www.mooney.de
Anmeldeschluss: 30.05.2008

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

Das Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, dem 15. Mai um 9:00 Uhr und bietet sowohl theoretische als auch praktische Inhalte.

Die Theorie umfasst Themen wie JAR-FCL, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors, etc. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechnik, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen wie Trudeln auf einer Kunstflugmaschine. Modernes Fluggerät kann gechartert werden, auch die Teilnahme mit dem eigenen Flugzeug ist selbstverständlich möglich.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nord-Osten Deutschlands: Die Ostsee, Rügen, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit zeitlich möglich - bereits am Mittwochabend, dem 14.05. erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

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

Anmeldeschluss ist der 15.04.2008.

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

Das Seeflugtraining der AOPA über der Ostsee mit dem Ausgangsflugplatz Neubrandenburg in Deutschlands liebenswertem „Nahen Osten".

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

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

Anmeldeschluss ist der 22.04.2008.

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

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

Der Lehrgang wird von den Sea-Survival-Profis des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin" in Nordholz veranstaltet. Die Anreise erfolgt bereits am Vorabend. Man trifft sich traditionell zum gemeinsamen Abendessen am Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN). Die Übernachtung findet in der Marinefliegerkaserne statt. Der Lehrgang beginnt morgens mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten Piloten drohen, vor allem durch Unterkühlung. Nachmittags steht im gut temperierten Schwimmbecken der praktische Umgang mit den verschiedenen Rettungsmitteln auf dem Programm. Es wird mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten geübt, Höhepunkt des Lehrgangs ist der Ausstieg aus einem Cockpit unter Wasser. Zwei bis drei Stunden im Wasser knapp unter Körpertemperatur hören sich unkompliziert an, fördern aber bereits deutlich den Respekt vor dem kalten Meer. Eine Investition, die sich wirklich lohnt. Speziell für diejenigen, die öfter über offenes Wasser fliegen und wissen wollen, was denn zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt.

Sea-Survival, eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern Ihnen bestimmt auch noch eine Menge Spaß macht.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 600 für AOPA-Mitglieder und EUR 700 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Verpflegung und Unterkunft in der spartanisch eingerichteten Kaserne sind in dem Betrag inbegriffen.

Anmeldeschluss ist der 12.05.2008.

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

Achtung! Geänderter Termin

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

Die Pakete FNPT I / TB20 und FNPT II enthalten jeweils:

- 3h Sim als Pilot Flying
- 3h Sim als Observer
- 3h Theorie
- 2 Übernachtungen
- 2x Frühstück
- 1x Abendessen
- 1x Mittagssnack

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

(Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 12.08.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 17.

30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom

Unser Trainingscamp in Eggenfelden findet in diesem August nun schon zum 30. Mal statt. Die Einwohner von Eggenfelden haben unser Camp längst als positives und traditionelles Ereignis an ihrem Flugplatz akzeptiert. Aber vor allem auch unter Piloten ist das Camp mittlerweile zu einer Institution geworden, an der regelmäßig zwischen 70 und 100 Aktive teilnehmen. Sie können von der Ausbildung und den gesammelten theoretischen und praktischen Erfahrungen immer wieder sehr profitieren und dabei außerdem in Bayern einen harmonischen "Fliegerurlaub" verbringen. Fliegen Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Allgemeine Hinweise - Die Theoriekurse beginnen am Sonntag, dem 03. August. Allmorgendlich findet ein Briefing statt, bei dem das Wetter und die Trainingskurse besprochen werden. Außerdem werden die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Die Teilnahme an diesen Briefings ist deshalb für alle Ausbilder und Teilnehmer obligatorisch, sie finden bei jedem Wetter statt. Wenn Sie Wünsche haben oder mit einem speziellen Ausbilder fliegen wollen, dann können Sie uns dies schon auf der Anmeldung mitteilen. Änderungen des hier veröffentlichten Programms behalten wir uns vor.

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

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

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

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

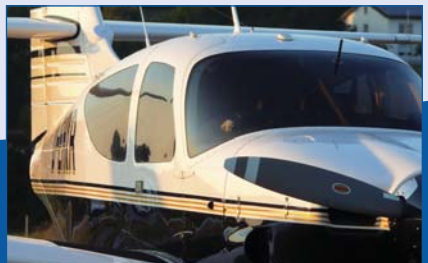
Alpeneinweisung (ALP) - Hier zeigen Ihnen erfahrene Piloten nicht nur die Schönheit der Alpenfliegerei, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind hierbei nicht nur obligatorisch, sondern ein Highlight.

Emergency Procedure Training / Notverfahren (EPT) - Hier erfolgt eine Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

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

Hotel Bachmeier Tel.: 08721 9710-0	EZ 50 EUR DZ 75 EUR
Gasthof Baumgartner Tel.: 08721 4011	EZ 34 EUR DZ 56 EUR
Bacchus-Stubn Tel.: 08721 507472	EZ 35 EUR DZ 54 EUR
Gästehaus Waldhof Tel.: 08721 2858	EZ 30 EUR DZ 45 EUR
Familie Schmideder Tel.: 08721 8365	p. P. 18 EUR

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



02. - 09.08.2008

Sie umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil.

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

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

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

Pinch-Hitter (PHC) - Dieser Kurs ist für all die vorgesehen, die noch keinen Flugschein besitzen und mehr über das Fliegen lernen wollen. Ursprünglich wurde er in den USA für mitfliegende Ehefrauen entwickelt, um sie im Falle des plötzlichen Ausfalls des Piloten z.B. bei einem Herzinfarkt, auf die Durchführung einer Notlandung vorzubereiten. Der Inhalt umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, das Bedienen der Funkgeräte, Landetechnik, etc.

Blockzeit der Fluglehrer - Eine Blockstunde entspricht 60 Minuten, davon entfallen 45 Minuten auf Flugzeit und 15 Minuten auf Bodenbriefing. Abrechnung der Blockzeit. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 15. - 18.05.2008**

Pauschale: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Allgemeiner Theorieunterricht ist in der Camppauschale enthalten.

☐ **AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 22. - 25.05.2008**

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

☐ **AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 12.06.2008**

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

☐ **AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02. - 09.08.2008**

Kosten: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder – Flugzeuge: Min. 20 / Max. 100

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

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

☐ Interesse an einer Ballonfahrt

☐ Karten für den Abschlußabend (25,00 EUR für passive Teilnehmer) Anzahl

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):

☐ 02.08.2008 ☐ 03.08.2008

Wichtig wegen der Registrierung!

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

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

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter – Nur Eggenfelden und Stendal

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

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

Name | AOPA ID

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

Name | AOPA ID

Straße | Geburtsdatum

PLZ | Ort

Telefon/Mobil | Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Name der Bank

Ort, Datum | Unterschrift

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

ASKO Pitts Team aus Mainz

Formationskunstflug? Aber sicher!

Was haben ein Berufshubschrauberführer, der Betreiber einer UL-Flugschule, ein Berufsmusiker und ein Verkehrsflugzeugführer gemeinsam? Sie alle sind erfahrene Kunstflugpiloten und bilden in ihrer Freizeit zusammen das ASKO Pitts Team.

Die Vierer-Kunstflugformation besteht aus zwei Pitts S2B, einer Pitts S1S und einer Christen Eagle. Die ein- bzw. zweisitzigen Doppeldecker sind in der Kunstflugszene nicht wegzudenken und dominieren bis heute viele Meisterschaften und Wettbewerbe. Geflogen werden die Maschinen des Teams von Heiner Wehberg (Pitts S2B), Jan Meewes (Pitts S2B), Mark Oliver Klenk (Pitts S1S) und Tim Tibo (Christen Eagle). Jeder der Piloten hat mehr als 3.000 Stunden Gesamtflugzeit in seinem Flugbuch stehen, davon viele Stunden im Motorkunstflug. Nationale und internationale Erfolge bei Kunstflug-Meisterschaften können die vier ebenfalls verbuchen.

Das ASKO Pitts Team hat sich 2006 in Mainz eher zufällig gegründet, als der Luftfahrtverein Mainz im Rahmen seiner Flugtage die Präsentation der in Mainz stationierten Flugzeuge durch einen Formationsüberflug vorschlug. Aus dieser spontanen Idee entstand ein komplettes Display, das sich grundsätzlich von der konventionellen Darbietung an Kunstflugformationen unterscheidet. So ist es das Ziel des Teams, nicht nur möglichst enge Figurenformationen zu fliegen, sondern auch aus dem Wettbewerbskunstflug formationsuntypische Elemente, wie z.B. gerissene Rollen und ungewohnte Flugbilder einzubringen. Diese sollen dem Zuschauer ein Gefühl des Interessanten und Ungewöhnlichen geben und gleichzeitig die Freude und Leichtigkeit des Fliegens vermitteln. Denn hier möchte sich das Team ganz bewusst von anderen Formationen mit Einheitsoutfit und militärischem Touch abheben.

Trotz des puren Spaßes am Fliegen, der allen Teammitgliedern anzumerken ist, steht bei den Vorführungen die eigene Sicherheit und die der Zuschauer immer im Vordergrund.

Die ersten größeren Engagements bei Flugtagen und Airshows erhielt das ASKO Pitts Team im Jahr 2007. Bisheriger Höhepunkt war die Präsentation des Displays im Rahmen von Tannkosh, Europas größtem Fly-In.

Für 2008 wurde das Display noch weiter verfeinert. Alle Maschinen werden von Saisonbeginn an mit Smokeoileinsatz fliegen, was die Attraktivität bei den Zuschauern zusätzlich erhöht. Weiterhin wird die Vorführung mit Musik unterlegt werden - komponiert von Mark Oliver Klenk, dem Musiker im Team. Ermöglicht werden die Auftritte u.a. durch ASKO, den Fachmakler für Transportversicherungen, seit 2007 Hauptsponsor des Teams, der jetzt auch einen kompletten und individuellen Versicherungsschutz für Pilot und Maschine bietet, sowie UpLift - Lufthansa Cargo Charter.

Wer das ASKO Pitts Team im Jahr 2008 einmal live sehen möchte, hat an folgenden Terminen die Gelegenheit dazu:

23.05.-25.05.08 ASKO Flying Days St. Johann
06.06.-08.06.08 Spargeltage in Mainz-Finthen
18.07.-20.07.08 TANNKOSH 2008
15.08.-17.08.08 Airshow in Fritzlar
23.08.-24.08.08 Flugtage Ansbach/Bensheim
05.09.-07.09.08 Air Magdeburg

Auch bei den Deutschen Kunstflugmeisterschaften in Cochstedt vom 25. bis 30.08.08 werden die Piloten dabei sein, um ausnahmsweise einmal gegeneinander anzutreten.

Im Internet ist das ASKO Pitts Team zu finden unter: www.askopittsteam.de

Text: Kathrin Diederich, Fotos: Torsten Meier

500 Jobs auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar

Knapp 500 Menschen haben auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar ihren Arbeitsplatz. Das ist ein Ergebnis der Projektarbeit „Nur Fliegen ist schöner?", die an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln von 14 Studierenden bearbeitet und dem Planungs- und Verkehrsausschuss vorgelegt wurde.

Der größte Teil der direkt vom Flugplatz abhängigen Beschäftigten gehört mit 290 Personen der Fliegergruppe der Bundespolizei an. Weitere Arbeitgeber sind die ADAC-Luftfahrttechnik GmbH mit 87 Mitarbeitern und die Flugschulen ATC und TTC mit 35 beziehungsweise 25 Angestellten. Außerdem sind eine ganze Reihe kleiner Firmen mit weiteren Beschäftigten in Hangelar angesiedelt.

Um den Flugplatz auch in Zukunft leistungs- und wettbewerbsfähig zu halten, wird in der Projektarbeit auch die Verlängerung der Start- und Landebahn von derzeit 800 m auf 1200 m gefordert. Denn die ermittelten Zahlen machen deutlich, dass die Stadt Sankt Augustin und die Region unmittelbar vom ältesten sich im Betrieb befindenden Verkehrslandeplatz Deutschlands profitieren.

Tagesanimierte Wetterkarten bei Wetter-Jetzt

Pünktlich zum Start der neuen Flugsaison bietet Wetter-Jetzt auf seiner Internetseite eine Innovation im Bereich der Wetterprognosen an!

Ab sofort haben alle Flieger mit einem bestehenden Wetter-Jetzt-Abonnement die Möglichkeit, sich alle Wetterkarten als Tages-Animation anzuschauen. Auf einen Blick ist somit schnell und effizient erkennbar, wie sich das Wetter im Lauf des Tages entwickeln wird - ein großer Vorteil in Bezug auf die persönliche Flugplanung!

Um die neue Tages-Animation nutzen zu können, müssen sich die Kunden lediglich auf der Internetseite www.wetter-jetzt.de einloggen.

Nach Auswahl der gewünschten Wetterkarte kann der Animationslauf gestartet werden. Zusätzlich ist die Durchlaufgeschwindigkeit nach individuellen Bedürfnissen einstellbar.

Wetter-Jetzt betreibt seine eigene, komplexe Wettermodellkette, die auf dem hervorragenden amerikanischen GFS-Modell beruht. Sie umfasst das modernste verfügbare regionale Vorhersagemodell und ein hoch entwickeltes Konvektionsmodell zur Thermikberechnung.

Thielert Bilanzen verworfen

Das Landgericht Hamburg hat mit Urteil vom 6. März 2008 die Jahresabschlüsse 2003, 2004 und 2005 der Thielert AG für nichtig erklärt. Das Landgericht Hamburg begründet dies nach einer ad-hoc-Meldung der Thielert AG mit einem Verstoß gegen Bewertungsvorschriften. Thielert kündigte an, gegen das Urteil in Berufung zu gehen. Der Aktienkurs brach dramatisch ein. Zu Redaktionsschluss betrug er etwa 4 EUR, im Vorjahr wurden Werte von bis zu 25 EUR erzielt.

Mode S Pflicht für VFR-Flüge seit 1. April 2008

Luftfahrzeuge, die nach VFR betrieben werden, müssen seit dem 1. April 08 mit einem Transponder Mode S ausgerüstet sein, wenn sie folgende Lufträume nutzen:

- Lufträume oberhalb 5000 ft MSL bzw. 3500 ft GND wobei jeweils der höhere Wert maßgebend ist
- Lufträume der Klassen C und D (nicht CTR)
- Transponder Mandatory Zone (TMZ)
- kontrollierter Luftraum bei Nacht

Tag der Luftfahrt am 8. Mai 2008

Die Luftverkehrsbranche zählt zu den dynamischsten Wirtschaftszweigen überhaupt. Alle derzeit vorliegenden Prognosen gehen von einer weiter anhaltenden positiven Entwicklung des Weltluftverkehrs aus. Dadurch könnten bis 2020 in Deutschland über 400.000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Grund genug, am diesjährigen „Tag der Luftfahrt" des Landes Rheinland-Pfalz am 8.5.2008 auf dem Umwelt-Campus Birkenfeld die Luftverkehrsbranche als künftigen Arbeitgeber vorzustellen. Fach- und Führungskräfte sowie (Hoch-)Schulabsolventen, die sich beruflich orientieren wollen, werden über das breite und abwechslungsreiche Angebot an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie an Berufsfeldern informiert, die der „Jobmotor Luftverkehr" für junge Menschen bereit hält.

Das Besondere dabei ist, dass in Birkenfeld ganz unterschiedliche „Akteure" der Luftverkehrsbranche (Luftverkehrsunternehmen, Flughafengesellschaften, Flugsicherung, Luftfahrtindustrie) zu Wort kommen und so ein bunter Strauß an Ausbildungs- und Karrierechancen vorgestellt werden kann, bei dem für jeden etwas dabei sein dürfte. Begleitet wird die Veranstaltung von einer Ausstellung, auf der sich branchenspezifische Unternehmen und Institutionen präsentieren. Weitere Informationen und eine Anmeldemöglichkeit im Internet unter: **www.Tag-der-Luftfahrt.de**

Nur 2 km vom Umwelt-Campus liegt der Flugplatz Hoppstädten-Weiersbach (PPR). Am Tag der Veranstaltung besteht die Möglichkeit diesen, nach vorheriger Anmeldung, anzufliegen. Infos zum Flugplatz finden Sie unter: **www.edrh.de**

ICAO-Sprachbescheinigung für Inhaber einer US-Lizenz

Seit 5. März 2008 verlangt die ICAO (International Civil Aviation Organisation) von jedem Piloten, der ein Flugzeug außerhalb seines Heimatstaates fliegt, englische Sprachkenntnisse. Diese Regelung ist für alle 187 Mitgliedsstaaten der ICAO verbindlich. Ursache für diese Neuregelung war die weltweite Häufung von Unfällen und gefährlichen Situationen durch Verständigungsfehler.

Da sowieso niemand ohne englische Sprachkenntnisse eine US-Lizenz bekommen kann, stellt die FAA jedem Inhaber einer US-Lizenz, unabhängig von der Nationalität, die ICAO-Sprachbescheinigung aus. Eine gesonderte Sprachprüfung ist hierfür nicht erforderlich. Von den Sprachkenntnissen überzeugt sich der FAA-Examiner im Rahmen der mündlichen Prüfung oder beim Ausstellen der Validation. Dies war schon immer so.

Seit 11. Februar 2008 erhalten deshalb alle neu ausgestellten FAA- Lizenzen automatisch den Zusatzeintrag „English Proficient." Wer bereits eine US-Lizenz hat, kann über die Webseite www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/airmen_services eine neue Lizenz mit diesem Zusatzeintrag anfordern. Hierfür ist eine Gebühr von 2 USD zu entrichten, die per Kreditkarte bezahlt wird.

Hinweis: Wer gerade erst, also vor dem 11.02.2008, seine Papierlizenz gegen die Plastikkarte getauscht hat, muss sich die Lizenz leider nochmals neu ausstellen lassen. Die alten Papierlizenzen werden übrigens am 11.03.2010 ungültig. Wer statt der vollwertigen Lizenz eine Validation nach FAR Part 61.75 hat, kann die neue Plastikkarte nicht online beantragen, sondern nur persönlich in den USA.

Da es sich bei der neuen Regel um eine internationale ICAO-Forderung handelt, gehen wir davon aus, dass bei Flügen im Ausland der Nachweis der sprachlichen Fertigkeiten aus jedem beliebigen ICAO-Mitgliedsstaat akzeptiert wird. D.h., wer bereits eine US-Lizenz mit dem Eintrag „english proficient" hat, kann auf die zusätzliche Bescheinigungen aus anderen Staaten, wie z.B. aus Deutschland verzichten, auch wenn er mit einem deutschen Flugzeug unterwegs ist. Wer dagegen mit einer N-registrierten Maschine und einer Validation unterwegs ist, zeigt seine deutsche Sprachbescheinigung und spart damit den Weg zur FAA und einer neuen Validation.

Sollten Sie diesbezüglich in irgendeinem Staat Probleme haben, dann lassen Sie es uns wissen. Wir werden es als Information für andere Piloten veröffentlichen.

Sprachanforderungen für eine Pilotenausbildung in den USA

Häufig wird die Frage gestellt, welche Englischkenntnisse man für eine Pilotenausbildung in den USA mitbringen sollte. Wer dort eine Pilotenlizenz erwerben will, muss nach den Anforderungen des US-amerikanischen Luftrechts (FAR-Federal Aviation Regulations) die englische Sprache beherrschen. Unterricht und Prüfung erfolgen in Englisch.

Wer ein Flugzeug außerhalb seines Heimatlandes steuert, muss nach ICAO mindestens den Sprachlevel 4 erfüllen. Die ICAO-Definition der Stufe 4 eignet sich daher auch sehr gut, wenn Sie abschätzen wollen, ob Sie den sprachlichen Anforderungen einer Ausbildung in den USA gewachsen sein werden.

Anforderungen ICAO Sprachlevel 4

Aussprache: erkennbarer Akzent, regionale Abweichungen. Gelegentlich muss ein geübter Zuhörer aufmerksam sein, um zu verstehen, oder er muss gelegentlich nachfragen.

Struktur: grammatikalische Strukturen und Satzfolgen werden kreativ gebraucht und gewöhnlich gut beherrscht. Fehler treten auf, besonders in ungewöhnlichen oder unerwarteten Situationen, aber diese haben selten Einfluss auf die Bedeutung.

Wortschatz: Wortschatz und Ausdrucksgenauigkeit sind im Normalfall ausreichend, sich wirksam bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen zu verständigen. In der Regel erfolgreiche Umschreibung, wenn Ausdrücke fehlen, oder in ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen.

Sprachfluss: Sprachdehnungen in angemessener Geschwindigkeit. Gelegentlich Verlust des Sprachflusses beim Übergang von erprobten Phrasen zu spontaner Verständigung, was aber eine wirksame Verständigung nicht verhindert. Füllwörter lenken nicht ab.

Verständnis: Das Verständnis ist meist genau bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen, wenn Akzent oder Abweichung ausreichend erkennbar sind für eine internationale Gemeinschaft. Im Fall der Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbedingten Komplikationen mag das Verständnis langsamer sein oder Kommunikationsstrategien zu erfordern.

Dialogfähigkeit: Antworten kommen gewöhnlich sofort, sind angemessen und aufschlussreich. Die Verständigung wird aufgenommen und aufrechterhalten selbst bei Auftreten unerwarteter Ereignisse. Reaktion auf offensichtliche Missverständnisse durch Kontrolle, Bestätigung oder Richtigstellung.

Auch Schüler mit etwas eingerosteten Sprachkenntnissen können die Ausbildung erfolgreich durchlaufen. In diesem Fall sollte man aber mehr Zeit einplanen und bereit sein, die Sprachkenntnisse während des Aufenthaltes kontinuierlich zu verbessern.

Mindestens sollte jedoch die Stufe 3 beherrscht werden. Wer auf dieser Grundlage den englischsprachigen Theoriestoff vor der USA-Reise in Ruhe zu Hause lernt, vor Ort jeden Tag Unterricht auf Englisch erhält und viel Englisch spricht, wird im Allgemeinen bis zur Prüfung den Sprung von der Stufe 3 in die Stufe 4 schaffen. Unterricht auf Deutsch sollte man dann jedoch vermeiden, auch wenn der leichter fällt.

Würzburg macht Spaß!

Obwohl der Verkehrslandeplatz Würzburg-Schenkenturm (EDFW) auf der „Herz-Achse" Deutschlands liegt, gelingt es noch immer einigen Fliegerkameraden unerkannt daran vorbei zu gleiten. Auf Flügen vom mittleren und tieferen Westen nach dem nahen und ferneren Osten, oder von Süd nach Nord (und dann natürlich auch wieder zurück), lädt der Schenkenturm zum Landen geradezu ein.

Der Winter - der keiner war - ermöglichte uns, unsere Asphaltpiste (29/11) vollständig zu restaurieren. Damit liegen jetzt im Anflug aalglatte 670 Meter zum Touchdown bereit.

Wer es denn eilig haben sollte und/oder von weit her und nach noch weiter weg unterwegs ist, kommt an Würzburg eigentlich nicht vorbei. Wir sind der einzige Tankplatz zwischen EDDN und EDDF/EDFE, der mit JET A-1, AVGAS und MOGAS allen Motoren und Luftfahrzeugen wieder auf die Beine verhelfen kann. Sie tanken in Selbstbedienung und zahlen per Kreditkarte: Leichter und schneller geht es nicht.

Mit unseren Betriebszeiten (Montag - Sonntag, 9 Uhr bis 18.30 Uhr, local bzw. PPR) sind wir auch immer gut zu erreichen. Immer gut - und nicht nur zu erreichen - ist unser Flugplatzrestaurant „Mandino".
Auf der Terrasse bietet sich ein traumhafter Blick über die (nicht zu vergessen italienischen Köstlichkeiten auf dem Tisch) im Tal gelegene Frankenmetropole zur majestätischen Feste Marienberg und ins südliche Maindreieck.

Fliegen bedeutet heute mehr denn je nicht nur abheben, sondern erfliegen und erleben. Und da hat Würzburg einiges - um nicht zu sagen alles - zu bieten.

Von Ende April bis Anfang November erfreuen sich die zahllosen romantischen Weinfeste in den malerischen Orten der nahen Umgebung größter Beliebtheit. Freilich sollte man dann schon mal eine Übernachtung mehr vorsehen und einplanen, die über das Tourismusbüro der

Stadt Würzburg leicht im Internet zu finden und zu buchen ist (www.wuerzburg.de).

Wem mehrere Jahrtausende alte Kulturlandschaft und damit mehr als geschichtsträchtige Gegend nicht Kulturimpression genug sind, der kann mit dem Mozart-Fest im Juni und Juli und dem Kissinger-Sommer vom Juni bis August (im nur 50 Kilometer nördlich gelegenen Bad Kissingen) die höheren Weihen der Musen erleben. Die Vielzahl von örtlichen Festivals und Veranstaltungen im und um das Maindreieck sind dabei selbstverständlich nicht ausgenommen.Vom gemütlichen Kurztrip bis zum geplanten Weinerlebnis lässt Mainfranken keine Wünsche offen.

Wir begrüßen Sie gerne und freuen uns, wenn wir Ihnen auch mit dem einen oder anderen Tipp weiterhelfen können. In meiner Rolle als AOPA-Beauftragter EDFW (mailbox@dr-johannes-fischer.de) stehe ich Ihnen selbstverständlich auch gerne persönlich zur Verfügung. Auf ein Wiedersehen in Würzburg, Hals- und Beinbruch und ein unfallfreies 2008!

Flugplatz Würzburg-Schenkenturm & Flugsport-Club Würzburg,
Tel. 0931 9701660 , Internet: www.fscw.de

Prof. Dr. Johannes Fischer
AOPA-Flugplatzbeauftragter

Anzeige

Russisches Roulette um den Verkehrslandeplatz Strausberg

Hin- und hergerissen zwischen Bangen und Hoffen. So nur lässt sich die Situation der Business Aviation in und um die Hauptstadt Berlin beschreiben. Die Startbahnen des City-Airports Tempelhof sollen den Geschäftsfliegern infolge der Luftfahrtpolitik eines verbiesterten Berliner Senats unter den Fahrwerken weggezogen werden.

Und da nun kolportieren die Hauptstadtmedien eine skandalöse Nachricht vom östlichen Stadtrand des Ballungsraums Berlin. Eine Tartarenmeldung aus Strausberg: Die Russen kommen! Der Verkehrslandeplatz Strausberg (EDAY) wird verkauft! Billig! Ein Notverkauf, heißt es. Die östliche Berliner Randkommune braucht dringend drei Millionen Euro. Ihre Straßenbahn, ganze fünf Kilometer lang, will sie mit dem Geld sanieren.
Die Stadt beabsichtigt, ihren Verkehrslandeplatz, in den weit über zwölf Millionen Euro Fördermittel über die Landesinvestitionsbank und aus dem Brandenburger Verkehrsministerium geflossen sind, zu verscherbeln. Dabei handelt es sich um unbekannte russisch-ukrainische Konsorten: Liegenschaftenverwerter laut Berliner Handelsregister. Sie haben aus einem Konkurs in der Nachbarschaft das Landschloss eines Krautjunkers aus dem 19. Jahrhundert gekauft. Und da sie manchmal, aus Moskau kommend, mit dem Flugzeug zu ihrem neu erworbenen Gutsherrensitz einschweben, zeigten sie sich interessiert, auch gleich den Flugplatz zu kaufen.

Klammheimlich verhökert

Die Verkaufsverhandlungen darüber wurden das ganze letzte Jahr hindurch, koordiniert durch den Bürgermeister Hans Peter Thierfeld, in aller Heimlichkeit geführt. Eine Ausschreibung hat es über die, mit ausschließlich öffentlichem Geld geförderte, kommunale Immobilie nicht gegeben. Hinter verschlossenen Türen, im nichtöffentlichen

Teil der Sitzungen, haben die Stadtverordneten bereits im Juli letzten Jahres dem Verkauf zugestimmt.
Die Stadt hatte sich vorgestellt, für die notwendige Weiterentwicklung des Verkehrslandeplatzes würden russische Oelmillionen nun munter sprudeln. Weit gefehlt! Denn in diesen Tagen platzte die Bombe! In der Sitzung des Hauptausschusses offerierte der Stadtwerkedirektor, ein ehemaliger NVA-Versorgungsoffizier, den verblüfften Verordneten, dass die Russen klamm seien und nur etwas mehr als vier Millionen für den gesamten Flugplatz zahlen wollten. Bereits am 31.03.2008 sollte eine Speerminorität von 26 Prozent den Besitzer wechseln, der Rest in zwei Raten bis Ende 2009.
Zu Mauerzeiten diente der Flugplatz dem in Strausberg residierenden DDR-Verteidigungsminister. Nach der Vereinigung wurde er mit höchstem „Soli"-Aufwand modernisiert. Daneben entstand ein Gewerbegebiet, in dem unter anderem der erfolgreiche Flugzeughersteller Dr. Rainer Stemme mit seiner Firma ansässig ist.
Mit einer Runway-Länge von 1.200 m wird der ursprünglich für Flugzeuge bis acht Tonnen Abfluggewicht zugelassene Landeplatz den neuen Regelungen nach JAR-OPS1 nicht mehr gerecht. Strausberg (EDAY) rangiert mit 36.000 Starts und Landungen nur knapp hinter dem bedeutendsten Verkehrslandeplatz der neuen Bundesländer, Schönhagen, südlich der Stadt. Gegenwärtig läuft in EDAY das Planfeststellungsverfahren für eine Verlängerung der Bahn auf 1.650 m.

Mehr als zwölf Millionen in die Zukunft investiert

Der Verkehrslandeplatz präsentiert sich heute, im Gegensatz zu anderen, im deutschen Osten anzutreffenden Aerodromen als eine peinlich gepflegte Anlage, mit einer nach neuestem Stand der Technik befeuerter Piste, versehen mit Anflughilfen, intakten Rollwegen, ordentlichen Markierungen und moderner Tankanlage. Das neu angelegte, weite Vorfeld wird überragt durch die 16 Meter hoch auf den Tower-Terminal-Bau gestülpte Glaskanzel für die Flugleitung. Ein schmuckes Bauwerk aus sehr viel Stein, Beton, Stahl und Glas, vollgestopft mit teuer eingekaufter Flugsicherungselektronik. In dieses Gebäude floss der Löwenanteil der akquirierten Infrastrukturmittel.
Außerdem wurde ein moderner Flugzeughangar errichtet, ein klotziger alter Turmbau aus Strausbergs Reichsluftwaffenzeiten, umgebaut und eingerichtet als Fliegerhotel, ein Flugplatzmuseum mit angeschlossenen Büros geschaffen, die Flugbetriebsflächen Kilometer lang eingezäunt, mit Rolltoren in der Breite eines Regioliners. Ja, da ist in die

Zukunft investiert worden. Viel öffentliches Geld steckt drin in diesem Flugplatz. Geld aus Förderprogrammen der Gemeinschaftsaufgabe Ost und weiteren Programmen.

Zweifelhafte Bonität der russisch-ukrainischen Aufkäufer

Was aber wollen die russisch-ukrainischen Aufkäufer mit dem Erwerb eines, auf die Betriebsflächen reduzierten Flugplatzes, denn die Gewerbeflächen wurden nicht erworben? Jeder weiß, dass man mit einer Landebahn allein kein Geld verdienen kann. Wer so etwas kauft, kann nur ein Ziel haben: Den Flugplatz in die Pleite führen und anschließend das Grundstück verwerten. Im Falle einer Insolvenz könnte die Stadt zwar den Flugplatz gemäß Kaufvertrag zurück erhalten, dafür müssten sich dann aber eine Mehrheit und das notwendige Geld in der Stadtkasse finden.

Aber: Strausberg ist mit GA-Förderung ausgebaut worden. Öffentliche Bauherren erhalten 80 Prozent Förderung. Private Investoren hätten zum Zeitpunkt des Strausberg-Ausbaus je nach Voraussetzung maximal 30 Prozent bekommen. Verkauft der öffentliche Bauherr vor Ablauf der Fördermittelbindung an einen Privaten, dann ist die Differenz zurückzuzahlen. Anderenfalls müsste das Land Strafen an die EU zahlen. Das heißt: Von den vier Millionen des Kaufpreises dürfte ein erheblicher Teil für Fördermittelrückzahlungen abgehen. Der verbleibende Erlös für die Stadt ist also noch niedriger und damit irrational.

Mit Rückzahlung der Fördermittel durch die Stadt ist für die ansässigen Betriebe aber auch die Standortsicherheit dahin. Denn die Betriebe selber hatten gerade im Vertrauen auf die öffentlichen Investitionen und die langfristige Fördermittelbindung investiert.

„Ist der Verkauf des Strausberger Flugplatzes an russische Geschäftsleute fragwürdig? Muss man unbedingt wissen, wie die Moskauer ihr Geld erworben haben, das sie jetzt für den Flugplatz Strausberg zahlen wollen?" Das fragte problematisierend die „Märkische Oderzeitung". Und sie erhielt als Antwort vom Flugplatzchef: „Wenn dies Geld ist, das wir durch erhöhte Beschaffungskosten für Öl und Gas nach Russland gezahlt haben und das jetzt zurück fließt, ist es doch in Ordnung."

Das ist es eben nicht! - In der Stadt kursieren Gerüchte. Und der Flugplatzgeschäftsführer ist bestrebt, diesen entgegen zu treten. Wo kommen solche Gerüchte her? Aus heiterem Himmel sicher nicht. Bisher ist die Bonität der Investoren aus dem Lande Putins seitens der Stadt Strausberg nicht geprüft worden. Das Argument, die Russen hätten einen unter Denkmalschutz stehenden märkischen Gutsherrensitz gekauft und Handwerkerrechnungen bezahlt, bürgen nicht hinreichend für deren Bonität. Vielmehr offenbart es die ökonomische Tumbheit der Verkäufer.

Denn: Einzig der Flugplatz Strausberg ist mit seinem S-Bahnhof „Strausberg-Nord" am Vorfeld in das Nahverkehrsnetz der Hauptstadt eingebunden. Bereits 1995 wurde dieser Flugplatz im Luftverkehrskonzept der Landesregierung von Brandenburg als ein Ausweichflugplatz für Geschäftsreiseflieger der Hauptstadt verzeichnet.

Ohne Verwertung als Immobilie dürfte ein, auf die Betriebsflächen reduzierter Flugplatz für die Russen auf Dauer ein Zuschussgeschäft sein. Es sei denn, man findet Gefallen an den Möglichkeiten grenzüberschreitender Direktflüge.

■ *Hans-Joachim Adomatis*

Anzeige

Von den Eieruhren zum Mäusekino

Ohne Frage, auch in der „Allgemeinen Luftfahrt" (AL) beginnt eine neue Generation von Cockpitinstrumenten Einzug zu halten. Alle namhaften Flugzeughersteller aus dem Bereich der AL bieten heute bereits ein Glascockpit zumindest als Option an. Um eventuelle Vor- oder auch mögliche Nachteile richtig einschätzen zu können ist eine eingehende Erprobung erforderlich, bevor man eine pro oder kontra Stellung bezieht. Aus der Arbeitsergonomie wissen wir, daß zeigerunterstützte, farbunterlegte Rundinstrumente sich besonders gut, schnell und dazu meist auch noch fehlerfrei interpretieren lassen. Stehen alle Zeiger im grünen Bereich, so ist man halt auf der sicheren Seite. Anders bei einer Digitalanzeige. So hatten zum Beispiel digitale Zeitanzeigen nach anfänglichen Erfolgen schnell wieder an Zustimmung verloren. Ein schnelles Draufschauen reichte oft einfach nicht aus, um eine exakte Zeiterfassung zu gewährleisten. Stellt sich zurecht die Frage, ob mit einem digitalen Glascockpit nicht ähnliches passieren könnte, wenn es überwiegend digitale Anzeigen generiert.

Otto Fahsig, einer der Pioniere auf dem Gebiet der Instrumentenflugtrainer für die Allgemeine Luftfahrt, hat mit seiner neuesten Variante, dem Fahsig - Trainer „LAS 8.0", den Piloten der AL eine Möglichkeit eröffnet, sich mit der Glascockpitdarstellung des Garmin 1000 vertraut zu machen und sich so auf ein kommendes, digitales Zeitalter vorzubereiten. Auf der Basis des bekannten Viersitzers DA 40 mit TDI-Centurion-Triebwerk von Diamond Aircraft, stellt er drei unterschiedliche Instrumentierungsvarianten vor. Variante eins besteht aus der uns allen hinlänglich bekannten Kurskreiselanzeige, mit einer individuellen Anzeige für VOR/ILS und je einer weiteren Anzeige für den Empfang von VOR's und NDB's. Die zweite Variante beinhaltet einen Kreiselkompaß mit integrierter VOR/ILS Anzeige (HSI > Horizontal Situation Indicator) und je einer zusätzlichen nur VOR- und ADF-Peilanzeige. Variante drei simuliert das Garmin 1000 Glascockpit mit integrierter GPS-Navigation, sowie allen konventionellen Navigationsempfängern vom ILS bis hin zum NDB. Was alle LAS-Trainer auszeichnet, ist die typenbezogene, ausgewogene Aerodynamik und ein aus der täglichen Praxis gewohntes, realistisches Steuerverhalten.

Was nun das Garmin 1000 Glascockpit selbst angeht, so steht der unerfahrene, das konventionelle Cockpit gewohnte Pilot dieser Neuerung erst einmal ein wenig hilflos gegenüber. Nichts ist mehr wie es einmal war. Wer also beschließt, sich mit dieser neuen Darstellungsform vertraut zu machen, ist gut beraten, dieses Vorhaben nicht direkt auf dem Vorfeld in einem Flugzeug zu absolvieren. Das könnte richtig zeitaufwendig werden, selbst wenn die bordeigne Batterie das alles klaglos mitmachen würde.

Der „Fahsig Flight Trainer LAS 8.0" bietet für ein Umschulungsprogramm eine mögliche Alternative. Um Piloten den Einstieg in dieses System zu erleichtern, wollen wir zuerst das „Garmin 1000 Display" mit seinen einzelnen Funktionen bildlich darstellen und erläutern. Aufgeteilt ist der Bildschirm in drei unterschiedliche Funktionsbereiche. Einmal für die Darstellung der Triebwerk-Überwachungsinstrumente im linken Bereich des Bildschirms, sowie die Fluglageinstrumente mit künstlichem Horizont und Kreiselkompaß im mittleren Bereich. Es folgen die Frequenzleisten für COM und NAV am linken und rechten oberen Bildschirmrand. Sie zeigen sowohl die aktiven, als auch die Standby-Frequenzen an und lassen sich über bestimmte Funktionstasten einstellen und in ihrer Position verändern. Der mittlere obere Teilabschnitt beherbergt die GPS-Komponente. Bedient werden die einzelnen Systemkomponenten zum einen über eine externe „LBE 3" Bedienbox, die mit dem Computer über einen COM-Port oder USB-Konverter verbunden ist, oder sogenannten Funktionstasten der Rechnertastatur von F1 bis F12. Um zusätzliche navigatorische Hilfen zu nutzen, können entsprechende Systemeinblendungen auf dem Display aktiviert und dargestellt werden.

Vor dem Start auf der Piste 07R
in Frankfurt/M (EDDF)

- Grüne Einfachnadel als CDI > R070 von FFM VOR/DME, linke obere Box neben Gyro enthältHinweis auf NAV.1mit Frequenz und Entfernungsangaben zur FFM VOR/DME
- Blaue Einfachnadel > QDM zum RID VOR/DME und in der linken unteren Box neben demKreiselkompaß enthält Entfernung, Kennung, Zeigersymbol sowie Hinweis auf GPS, GPS-Werte im oberen GPS- Datenfeld
- Blaue Doppelnadel > QDM zum EH NDB (Egelsbach NDB), rechte untere Box neben GYRO enthält Hinweis auf ADF, NDB Kennung und Zeigersymbol

Die Triebwerküberwachungs-Instrumente (Engine Instruments)

Sie befinden sich auf der linken Seite des Glascockpits. Die oberen beiden Rundinstrumente zeigen einmal die abgegebene Triebwerkleistung optisch durch ein Zeigerinstrument und zusätzlich digital in Form einer Prozentzahl (LOAD %) an. Das zweite Rundinstrument darunter gibt sowohl optisch als auch digital die jeweilige, tatsächliche Propellerdrehzahl/Min (RPM > Rotation per Minute) an. Direkt darunter wird der dazugehörige, aktuelle Verbrauch auf der Basis der abgegebenen Triebwerkleistung in US Gal/Std. angezeigt. Es folgen auf jeweils horizontal angeordneten Balken farblich markiert die Öltemperatur-, die Öldruck- und die Kühlwassertemperatur-Anzeigen. Ganz unten befinden sich die Anzeigen für die Treibstofftemperatur und die jeweils vorhandenen Füllmengen in den beiden Flügeltanks.

Die Fahrtmesseranzeige (Airspeed Indicator)

Hier wird nun erstmalig ein Umdenken erforderlich. Aus dem ehemaligen Rundinstrument ist eine vertikal ausgerichtete Skala geworden, auf der die jeweilige Geschwindigkeit (Angezeigte Geschwindigkeit in Knoten, KIAS > Knots Indicated Airspeed) in einem grau und blau eingerahmten Fenster digital dargestellt wird. Auf der rechten Seite direkt neben der Skala laufen die dazugehörige Farbmarkierungen mit, die im weiß/grünen Teilbereich allerdings nur durch sehr aufmerksames Hinsehen wahrgenommen werden. Bis zum Erreichen von VR erfolgt die Darstellung in rot. Ein mitlaufendes Fähnchen mit der Vy Geschwindigkeitsmarkierung erweist sich sowohl beim Steigflug, als auch während der Sinkflugphase als ausgesprochen hilfreich. Am unteren Ende der Skala wird in einem extra Fenster die jeweilige „Wahre Geschwindigkeit" in Knoten (TAS > True Airspeed) digital angezeigt. Eine violette Trendlinie direkt am KIAS - Skalenfenster zeigt beim Beschleunigen oder Verzögern die zu erwartende Geschwindigkeitsveränderung innerhalb der nächsten sechs Sekunden an.

Der Höhenmesser (Altitude Indicator)

Wie bei der Fahrtmesseranzeige auch, wird die jeweilige Höhe in einer vertikal angeordneten Skala in 100 Fuß Schritten digital angezeigt. Während des Steig- und Sinkflugs zeigt auch hier eine integrierte, violette Trendlinie den zu erwartenden Höhenzugewinn bzw. -verlust innerhalb der nächsten sechs Sekunden an. Direkt neben der aktuellen Höheninformation, können auf einer extra Skala die Steig- bzw. Sinkflugraten für die Bereiche von Null bis +/- 2000 ft/Min dargestellt werden. Innerhalb dieser Skala wird in einem extra Fenster die jeweils tatsächliche Rate in 100 Fuß/Min Schritten angezeigt. Ebenfalls in einem extra Fenster direkt unterhalb der vertikalen Skala ist der jeweils eingestellte Luftdruckwert eingeblendet. Oberhalb der vertikalen Skala kann in einem extra Fenster die beabsichtigte Steig- bzw. Sinkflughöhe/-fläche vorgewählt und eingestellt werden (Preselected Altitude/Flight Level). An der Höhenmesserskala erscheint dann direkt neben dieser vorgewählten Flughöhe/-fläche ein blaues, mitlaufendes Farbkästchen. Diese mitlaufende blaue Farbmarkierung unterstützt das rechtzeitige Ausleiten bei Erreichen einer vorbestimmten Flughöhe. Als besonders hilfreich erweist sie sich auch bei Instrumenten Landeanflügen, wenn dort die „Minimum Descent Altitude" eingestellt worden ist. Darüber hinaus wechselt auch die Farbe der vorgewählten Flughöhe/-fläche im Flughöhen-Vorwahlfenster. Bei 1000 Fuß vor Erreichen der vorgewählten Flughöhe/-fläche erfolgt ein Wechsel von weiß auf grün, 400 Fuß davor von grün auf gelb und mit Erreichen der vorgewählten Flughöhe/-fläche dann letztlich von gelb auf blau. Das gilt sowohl für den Steig-, als auch für den Sinkflug. Bei einem Abweichen im Reiseflug um mehr als +/- 200 Fuß in der Vertikalen zur vorgewählten Flughöhe/-fläche, wechselt diese erneut von blau nach gelb, sofern die Vertikalabweichung unkorrigiert bleibt.

ILS Anflug zur Piste 25L in Frankfurt/M (EDDF)

- Grüne Einfachnadel als CDI > ILS Landekurssender (LOC), die grüne Raute neben dem Höhenmesser > ILS Gleitweganzeige
- Blaue Doppelnadel > QDM FR NDB (Locator Beacon), rechte untere Box neben Gyro enthält Hinweis auf ADF, NDB Kennung und Zeigersymbol
- Blaue Einfachnadel > QDM zum CHA VOR, linke untere Box neben Gyro enthält Kennung, Entfernung, Zeigersymbol, sowie Hinweis auf GPS, GPS-Werte im oberen GPS- Datenfeld
- Obere linke Box neben dem Kreiselkompass enthält die Entfernung in NM zum Flughafen Frankfurt/M (EDDF) mit Angabe der DME Frequenz („Stand Alone DME" am EDDF Airport)

Die Fluglageinstrumente (Flight Attitude Instruments)

Hier dominiert der künstliche Horizont das Mittelfeld des Displays, gekennzeichnet durch eine farbliche blau/braun Unterteilung, einer Querneigungsanzeige für maximal +/- 60°, sowie Markierungen für die Anstellwinkel von +/- 15°. Alles so, wie man es von der konventionellen Anzeige des künstlichen Horizonts her kennt. Direkt darunter ist ein Kreiselkompaß angeordnet. Der jeweils anliegende mißweisende Steuerkurs wird in einem Fenster direkt über der Steuermarke digital, in Form einer dreistelligen Zahl ausgewiesen. Besonders bei Landeanflügen ist dies eine willkommene Unterstützung bezüglich der Kurshaltung. Mittels eines individuell einstellbaren Kursmarkers (Heading Bug) läßt sich jeder Kurs am Kreiselkompaß vorwählen, was besonders bei Kurvenflügen das Auslenken auf einen vorbestimmten Steuerkurs erleichtert. Gesteuert wird von Hand, da ein Autopilot im LAS-Trainings-Programm nicht vorgesehen ist. Die Einblendung von optischen Peilanzeigen der verschiedenen Funknavigationsempfänger in den Kreiselkompaß ist ein relativ komplexes Verfahren, da die Anzeigen von allen Navigationsempfängern nur in diesem einen Instrument durch unterschiedliche Zeigervarianten zur Darstellung gelangen. Es steht also kein weiteres Kreiselinstrument in Form eines RMI für Peileinblendungen von VOR1 oder 2 bzw. von NDB-Signalen zur Verfügung. Um die Zuordnung insgesamt übersichtlicher zu gestalten, können die im Kreiselkompaß jeweils eingeblendeten Zeigersymbole und deren funknavigatorische Zuordnung in gesondert angeordneten Kästchen rechts und links unten neben der Kreiselkompaßanzeige zusätzlich ausgewiesen werden.

Die Funknavigationseinrichtungen

Sollen bestimmte Funknavigationsfrequenzen eingestellt oder verändert werden, so steht dafür die Frequenzleiste im linken oberen Teil des Displays zur Verfügung. Die gewünschte Frequenz wird zuerst in eine „Standby-Box" eingewählt, um sie dann über einen Funktionsknopf in das Aktivfenster zu übernehmen. Die am NAV.1 oder 2 Empfänger eingestellten VHF-Funknavigationsanlagen werden im Kreiselkompaß in Form einer normalen, vertikal angeordneten Kursablageanzeige (CDI>Course Diviation Indicator) dargestellt. Durch ein Buchstabenkürzel innerhalb der Kreiselkompaßanzeige wird auf die Navigationsanlage hingewiesen. Bei einem ILS-Anflug erscheint die Gleitweganzeige links neben der vertikal angeordneten Höhenmesseranzeige, während der CDI des Landkurssenders in der Mitte des Kreiselkompasses zur Darstellung gelangt. Dies ist in der Tat erst einmal gewöhnungsbedürftig. Rechts und links unten neben der Kreiselkompaßdarstellung können in drei kleinen Kästchen, Informationen bezüglich der eingewählten und aktiven Funknavigationsanlagen, einschließlich der dazugehörigen Zeigersymbole eingeblendet werden. Für die Frequenzwahl von NDB's wird über eine Funktionsschaltung eine extra Bedienbox im Display eingeblendet, in der man die gewünschten Einstellungen vornehmen kann. Sollte es erforderlich werden, ein „Stand Alone" DME auszuwerten, ohne dafür einen NAV-Empfänger zu blockieren, so läßt sich innerhalb dieser Box eine sogenannte „Frequency Hold"-Funktion aktivieren. Direkt darunter befindet sich die Bedienbox für das Einstellen eines Transpondercodes. Alle eingeblendeten Bedienboxen lassen sich ein- und ausblenden.

Die GPS – Navigationsanzeigen

Funktion und Bedienung des LAS-Simulators orientieren sich weitestgehend am Programm des original „GPS PFD 1000" (Primary Flight Display) von Garmin. Sie ermöglichen eine Direkt-, wie auch Flugplannavigation zu allen im LAS 8.0-Programm vorhandenen Flughäfen, Funknavigationsanlagen und systembekannten Streckenpunkten (Waypoints). Die Aktivierung erfolgt durch Eingabe der Kennung mittels eines Cursors. Nachdem sie aktiv geschaltet worden sind, erscheinen sie im oberen Anzeigefeld entweder als Kennung des Flughafens, des Funkfeuers oder Wegpunktes, jeweils im offiziellen ICAO-

GPS/NDB Anflug zur Piste 21 in Frankfurt-Hahn (EDFH)

- Magenta Einfachnadel mit CDI für GPS Kursführung zur Piste 21 in einem +/- 0.3 NM Korridor, GPS- Werte im oberen GPS-Datenfeld
- Blaue Einfachnadel > GPS QDM zum Flughafen, linke untere Box mit Hinweis auf GPS, Flughafenkennung, Zeigersymbol und Entfernung zum Platz
- Blaue Doppelnadel > QDM HAN NDB, rechte untere Box am Kreiselkompaß mit Hinweis auf ADF, NDB Kennung und Zeigersymbol
- Obere linke Box mit Hinweis auf NAV.1 „Stand Alone DME" mit Frequenz und Entfernung zur Piste

Code. Darüber hinaus werden die Entfernung in Seemeilen (DIS>Distance in Nautical Miles) und der empfohlene mißweisende Kurs (QDM) zu diesem Zielort (DTK>Desired Track) im oberen Bereich des GPS-Anzeigefeldes dargestellt. Zusätzlich wird während des Fluges der jeweilige mißweisende Kurs über Grund (TRK>Track) angezeigt, sowie Angaben zur tatsächlichen Geschwindigkeit über Grund in Knoten (GS > Ground Speed) und die voraussichtliche Flugzeit zum Zielort/-punkt (ETE>Estimated Time Enroute). Eine Kursablageeinblendung (CDI) wie bei VOR- Anzeigen üblich, kann über eine Funktionstaste immer dann in den Kreiselkompaß eingeblendet werden, wenn das GPS als primäres Navigationsmittel genutzt wird. Zu beachten ist dabei, daß die Sensibilität der Kursversetzung mittels des CDI anders als beim VOR nicht von der Entfernung zur Station abhängt, sondern während des gesamten Streckenfluges sich innerhalb eines angenommenen Korridors von +/- 5.0 NM zur Kursmittellinie orientiert. Ist ein ILS-Anflug zu einem bestimmten Flughafen programmiert, so verändert sich die Sensibilität bei etwa 30 NM vor Erreichen des Zielflughafens kontinuierlich vom +/- 5.0 NM auf +/- 1.0 NM, um schließlich während des eigentlichen Endanflugs in einem Korridor von +/- 0.3 NM zu enden. Da im Endanflug die CDI-Anzeige eine mögliche Versetzung zur Anfluggrundlinie innerhalb dieser +/- 0.3 NM Toleranz angezeigt, lässt sich ein Wegdriften bereits im Ansatz erkennen und berichtigen. Befinden sich bei einem „NDB/ GPS Overlay Approach" die Peilanzeigen der ADF-Nadel und das GPS-CDI in Deckung, so kann man relativ sicher sein, sich auch auf der Anfluggrundlinie zu befinden und zwar genauer als es bei einer ausschließlichen NDB-1 Peilanzeige möglich wäre. Sind die Koordinaten eines Flugplatzes, einschließlich der genauen Pistenausrichtung bekannt, so ist es durchaus möglich auch einen sogenannten „Stand Alone GPS Approach" durchzuführen. Eine optische Gleitweganzeige ist bei dieser Art von Anflügen nicht vorhanden. Diese läßt sich jedoch leicht über die Formel der Groundspeed in Knoten multipliziert mit fünf als die Sinkrate in Fuß pro Minute berechnen. Die dazugehörige Geschwindigkeit über Grund wird in der zweiten Zeile im oberen Anzeigefeld des GPS angezeigt. Nicht jedoch zu verwechseln mit der TAS Anzeige unterhalb der vertikalen Geschwindigkeitsskala. Als ausgesprochen hilfreich werden die drei möglichen Einblendungen rechts und links unten am Kreiselkompaß empfunden. Dort wird unter Hinweis auf den Bordempfänger (Nav 1, Nav 2, ADF oder GPS), neben den jeweils aktiv geschalteten Funknavigationsanlagen, auch die Senderkennung und die dafür eingeblendeten Zeigersymbole im Kreiselkompaß hingewiesen. Bleibt bei einer Aktivschaltung der „Direct To"-Funktion die Bedienbox im Anzeigefeld eingeblendet, so werden auch hier das QDM (BRG>Bearing), der mißweisende Steuerkurs (CRS>Magnetic Heading) und die Entfernung in NM zum eingewählten Zielort fortlaufend dargestellt.

Zusammenfassung und abschließende Betrachtung

Der Instrumententrainer „LAS 8.0" ist hervorragend geeignet, sich mit Anwendung und Funktion des Glascockpits Garmin 1000 (PFD > Primary Flight Display) vertraut zu machen. Alle die es bisher ausschließlich mit einer konventionellen Cockpitinstrumentierung zu tun hatten, werden sicherlich einige Zeit am Simulator verbringen müssen, bis sie in der Lage sind, dieses neue Instrumentarium schnell und zuverlässig zu bedienen. Hat man sich aber erst einmal an diese neue Art der Cockpitinstrumentierung gewöhnt, kann man dieser neuen Darstellungsform durchaus etwas abgewinnen. Die uns allen vertrauten Eieruhren werden uns jedoch noch eine Weile begleiten. Berechtigte Zweifel bestehen, ob der normale Privatpilot mit einer fliegerischen Erfahrung von 20 bis 30 Flugstunden pro Jahr mit dieser doch relativ komplexen Darstellungstechnik in kritischen Situationen zurechtkommen wird. Vielleicht kann man ja zumindest einen Teil der heutigen konventionellen Cockpitanzeigen eins zu eins in ein Glascockpit integrieren.

■ *Hans-Ulrich Ohl*

So sehen die meisten Cockpits heute noch aus - warum auch nicht.

ILS - Anflug zur Piste 25L in Frankfurt/M

Mount Palomar Observatory

Sedona National Park

Mit der Cessna 172 vom Pazifik zu den Rockies

Am 30. September 2006 trifft sich ein Teil der Pilotengruppe German Eagles beim Check-In auf dem Frankfurter Flughafen. Flugzeugwechsel in San Francisco und dann nach 10 Stunden endlich Ankunft in San Diego. Dort wartet der Rest der Gruppe. Wir sind nun vollzählig: Elf Piloten, eine Pilotin und vier Passagiere.

1. Oktober

Morgens gleich Abnahme des Biennial für die Piloten bei Pinnacle Aviation, Carlsbad. Meines gilt noch bis 2007. Andreas, der mit mir eine Cessna 172 R chartern wird, kann seinen Checkflug noch durchführen, ich erst am Tag darauf.

2. Oktober

Treffen um 8:00 Uhr bei Pinnacle. Die anderen Piloten sind mit den Mietwagen zum FSDO nach San Diego gefahren, um ihre Validation abzuholen. Ich fliege inzwischen meinen Check-out. Um 14:00 Uhr ist Briefing für den ersten Leg unserer Pilotenreise durch den Südwesten der USA.

Ja, und dann ist es soweit: Nacheinander starten die German Eagles mit sechs Flugzeugen nach Parker P20, Andreas und ich in der Cessna 172R N2108Z. Andreas ist heute PIC. Wir steigen auf 5500 ft und weiter auf 7500 ft, fliegen aus dem Central Valley in die Sierra Nevada. Wir nähern uns der weißen Kuppel des Mount Palomar Observatory bis auf die vorgeschriebenen 5 NM und halten uns dann am nördlichen Rand des Salton Sees, immer in respektvollem Abstand zu den MOAS (Military Operations Areas).

Am Ende des Sees biegen wir ein auf Nordkurs zum Joshua Tree National Park, den wir mit Ostkurs bis zu den Coxcombe Mountains überfliegen. Lange Zeit sehen wir unter uns nur Gebirge und unwirtliche Gegenden, bis die Landschaft plötzlich grün wird. Das Tal des Colorado. Wir nähern uns Parker, überqueren den Fluss in 2000 ft AGL, wie auf der Anflugkarte verlangt, und landen im Osten der Stadt auf P20 Avi Suquila. Wir sind in Arizona.

3. Oktober

Heute fliege ich! Zuerst ausführliches Wetterbriefing (das ist mein täglicher Job für die Gruppe) über 1-800-Wx-Brief-99-27433. Ein Notam meldet, dass Präsident Bush heute nach Phoenix fliegt. Phoenix Area plus 30 NM im Umkreis sind ab 7:55 p.m. gesperrt bis 4.10.2006 morgens. Das Wetter ist brillant Andreas und ich sind uns einig, dass wir nicht die schnellsten, sondern die landschaftlich schönsten Strecken fliegen wollen. Ich fliege also mit Nordkurs zum Lake Havasu, durch den der Colorado fließt. Erst hier kurven wir ein auf Ostkurs, lassen den Grossman Peak 5100 ft links von uns liegen und fliegen über das Colorado Plateau, das auf unserem Leg teilweise über 8000 ft ansteigt. Gebirge. Wilderness Areas. Wir überfliegen die Interstate 93, den Burro Creek, sind neugierig, was sich hinter dem Städtenamen „Bagdad" verbirgt, fliegen etwas abseits unserer Route und staunen über die dortigen unvorstellbar riesigen Abbauflächen.

Wir halten uns nun nördlich von Prescott und gönnen uns viel (Foto-)Zeit für die Erkundung des Sycamore Canyons und des Sedona National Parks. Das herrliche Wetter lässt die hellen bis rötlich-braunen Felsformationen strahlen.

Plötzlich taucht links von uns die Landebahn von Sedona Airfield auf. Zu früh! Noch ein bisschen wunderschöne Gegend erfliegen... dann erst in den Gegenanflug. Im Final bin ich wegen der zu überfliegenden Bergkuppe ziemlich hoch, aber die Runway ist ja unendlich lang. Wir sind auf einem der landschaftlich schönsten Plätze, die ich kenne, gelandet.

Unsere Gruppe sitzt schon einige Zeit auf der Terrasse des Restaurants. Ich bestelle mir einen Salat und genieße die Wärme, freue mich an dem blauen Himmel mit den Schönwetterwolken und der wunderschönen Szenerie.

In dieser Bilderbuchumgebung starte ich nach Tucson. Wir haben noch mindestens zwei Stunden Gebirgsflug vor uns. Sedona liegt knapp 5000 ft hoch. Es ist sehr warm. Die Cessna 172 steigt recht langsam. Ich fliege wenige Meilen Ostkurs, dann Südostkurs über mehrere Wilderness Areas. Das Gebirge ist hier 8000 ft und mehr hoch. Class E Airspace reicht teilweise bis 12.000 ft MSL. Mit südlichem Heading fliegen wir den Salt River entlang und erreichen den Theodore Roosevelt Lake, ein Erholungsgebiet mit Marina. Wir fliegen nahe an den Roosevelt-Damm heran; er ist sehenswert, denn er ist der größte gemauerte Staudamm der USA.

Meilen später sehen wir den Platz San Carlos Apache, bewundern den ausgedehnten Carlos Lake unter uns und gehen nun auf Südwestkurs, immer darauf bedacht, in respektvoller Entfernung zur 30 NM-Zone von Phoenix zu bleiben.

Im Abendlicht fliege ich mit Südostkurs auf Tucson zu und freue mich, den Platz sehr früh zu sehen. Leider ist es der Militärflugplatz Davis Montan Air Force Base. Tucson International KTUS liegt weiter südlich. Endlich RWY in Sicht, beleuchtete Landebahn, abrollen auf TWY 15 A - weit draußen wegen vieler Bauarbeiten.

4. Oktober

Heute ist Autotag. Wir fahren zum Marana Airport und besichtigen das PIMA Air &

Saguaro National Park

Taos Pueblo

Space Museum. In der trockenen Hitze Arizonas überdauern hier mehr als hundert Flugzeuge und Helikopter korrosionsfrei die Zeit. Ich schleiche mit meiner Wasserflasche über das riesige Gelände und schaue mir die Flugzeuge an. Schließlich suche ich das angenehm kühle Space Exploratorium auf mit den Raumfahrt-Exponaten und dem Moon Rock.

Danach fahren wir nach Tucson hinein. Mexiko ist nahe, deutlich am Baustil erkennbar. Die Häuser haben häufig abgerundete Ecken und sind gelb, rot, violett, grün gestrichen, die einzelnen Stockwerke oft in unterschiedlichen Farben.

Dann geht es hinaus in den Saguaro National Park. Im warmen Nachmittagslicht ragen Tausende und Abertausende von Saguaro-Kakteen, sie werden auch die „Monarchinnen der Sonora-Wüste" genannt, meterhoch in die Höhe. In dieser Landschaft wurden viele Western gedreht, auch die berühmten mit John Wayne. Vom Red Hill Visitor's Center aus bringt uns das Mietauto zum Valley View Overlook. Wir wandern zwischen hohen und niederen äußerst stachligen Kakteen, einige mit wunderschönen Blüten, auf eine Anhöhe. Eine flüchtige Berührung im Vorbeigehen und schon habe ich Hunderte hauchzarter juckender Stacheln in meiner Haut.

5. Oktober

Heute fliegen wir nach Santa Fé. Beim Wetter-Briefing erfahre ich, dass von Nordwesten eine Front anrückt. Wir wählen die empfohlene Route südlich der Zehntausender der Rocky Mountains.

Beim Abschied von Tucson grüßen uns von unten noch einmal die Saguaros. Wir finden Silver City und kreisen über der Stadt und den riesigen Abraumhalden. Nach dreistündigem Flug über Wüsten und bis zu 9000ft hohen Gebirgsketten landen wir zum Tanken auf einem Airfield mit dem seltsamen Namen „Truth or Consequences".

Ab hier fliegen wir bequem am Rio Grande entlang, eine ganze Weile die Interstate 25 Richtung Albuquerque unter uns. Wir melden uns pflichtgemäß bei Santa Fé Control. Der Platz hat starken Flugverkehr. 20 Minuten lang umkreisen wir im Holding den Emez Mountain, ehe wir endlich die Landefreigabe erhalten.

6. Oktober

Heute sind wieder Erkundungsfahrten per Mietwagen angesagt. Nach dem Briefing fahren alle Wagen zuerst nach Los Alamos, dem Zentrum der amerikanischen Atomforschung. Wir nehmen an einer Guided BusTour durch das Forschungszentrum teil. Hier wurde die erste Atombombe entwickelt und erprobt. Die Ausstellung, die wir danach besichtigen, weckt sehr gemischte Gefühle. Den großen wissenschaftlichen und militärischen Erfolgen, auf die die amerikanischen Besucher, insbesondere die Veteranen, sichtbar stolz sind, steht unendliches Menschenleid gegenüber. Ich denke an Hiroshima, Nagasaki und an die später entwickelten schlimmen Waffen für Vietnam. Gott sei Dank forscht Los Alamos heute auch auf friedlicheren Gebieten.

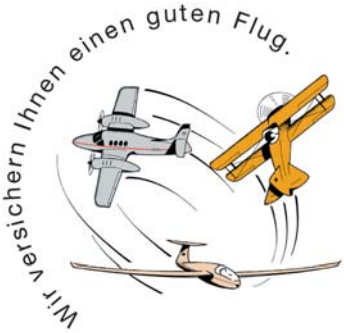
Eine lange Autofahrt bringt uns in das hübsche Künstlerstädtchen Taos, im Winter Zentrum eines bekannten Skigebiets. Taos lädt zum Verweilen ein. Die Häuser sind lehmbraun verputzt, die Außenwände häufig mit indianischen Motiven großflächig bemalt. Sträuße roter Pepperonis hängen an der Straßenseite zum Trocknen.

Unser nächstes Ziel ist die noch intakte Indianersiedlung Taos Pueblo, ein UNESCO World Heritage. Eine junge Indianerin führt uns in die Kirche. 80% der hier lebenden

Anzeige

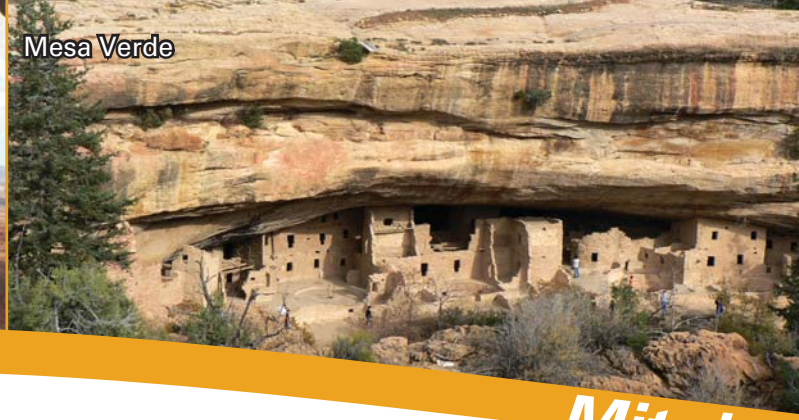
Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger



http://peschke-muc.de

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61



Mit der

Indianer sind katholisch, denn Taos Pueblo ist ehemals spanisches Gebiet. Sie erklärt uns die Bauweise der Häuser und wie man darin lebt.
Auf dem Rückweg machen wir noch einen Abstecher zur Rio Grande Gorge Bridge. Zu Fuß überqueren wir die Brücke und erschauern beim Blick hinunter in die enge, dunkle Schlucht.

7. Oktober

Es ist Samstag und Vollmond. Ein bisschen nervös bin ich schon, denn das Wetterbriefing ist alles andere als zufriedenstellend. Wir machen unsere Planung am Flugplatz und dort nochmals Wetterbriefing. Die einzelnen Crews fliegen unterschiedliche Strecken. Werner mit seiner Crew sowie Andreas und ich wollen ins Monument Valley. Nach dem Start in Santa Fé gehe ich auf Westkurs, nach 50 NM auf Nordwestkurs. Wir überqueren dabei die Kontinentale Wasserscheide, die auf dem Kamm der Rocky Mountains verläuft. Unter uns sehen wir Trading Posts, Pueblos, einzelne hohe Berge und den mäandernden Chaco River. Jenseits des Flusses erkenne ich von weitem den Ship Rock. Wir nehmen Kurs auf den seltsamen Felsklotz, der mit seinen 7178 ft aus der Landschaft emporragt, und fotografieren ihn von allen Seiten. Dann steuere ich auf die Senke zwischen den Chuska- und den Carrizo Mountains zu; hier ist schon Arizona. Wir befinden uns jetzt über dem riesigen Colorado Plateau, das vor 20 Mill. Jahren von den tektonischen Kräften als vollständiger Block emporgehoben wurde.
Immer mehr und immer farbiger werden die Felsen und Felsgruppen. Wir überqueren noch den Comb Ridge, und vor uns liegt Monument Valley in seiner ganzen rötlichbraunen Schönheit. Werner landet auf dem Privatlandeplatz und unternimmt mit seiner Crew eine Jeeptour. Andreas und ich fliegen eine ausführliche Fotosafari um den Right und den Left Mitten und die anderen Felsmonumente und entschließen uns, von hier aus direkt nach Cortez zu den übrigen Crews weiterzufliegen.
Im Monument Valley befinden wir uns in Utah. Unser Ziel Cortez liegt in Colorado. Der Flug nach Cortez führt mit nordöstlichem Kurs über das Colorado Plateau. Wieder fast menschenleere Hochebene, kleine Flüsse, ein Indianerdorf, eine Ölförderanlage. Im Osten des San Juan River erheben sich die Sleeping Ute Mountains 9979 ft bedrohlich hoch. Dahinter liegt Cortez. Ich steige. Im Nordosten stehen enorme Gewitter. Wir umrunden das Gebirge im Süden. Zum Anflug auf Cortez müssen wir stark sinken. Über ASOS höre ich, dass das Gewitter über Cortez nach Osten abzieht. Also langsam fliegen. Der Regen hat aufgehört. Wir landen problemlos in KCEZ.
Nach einem Ausflug mit Mietwagen sind wir zurück am Flugplatz und rechnen: Es ist kurz nach 5 p.m. Die voraussichtliche Flugzeit nach Durango beträgt 35 Minuten. Wir starten in den Spätnachmittagshimmel und steigen wegen der 7- und 8-Tausender auf unserem Flugweg zuerst auf 9000 ft, dann auf 10000 ft. Wir überqueren Mesa Verde und fliegen nach Osten. Die Sonne sinkt tiefer. Der Himmel mit noch vereinzelten Gewitterwolken färbt sich rotbunt. Durango Animas 00C ist nicht mehr weit. Andreas übernimmt den Funk, während ich mich ganz aufs Fliegen in der nun herabsinkenden Dämmerung konzentriere. Nachdem ich einen parallel zur Landebahn liegenden Berg überflogen habe, gehe ich direkt in den Queranflug, mache einen langen Endanflug und lande sanft auf dem 6684 ft hohen Platz. Wie in USA üblich, sollte die Landebahnbeleuchtung nach fünfmaligem Klicken auf die Flugplatzfrequenz 122.8 aufleuchten. Tat sie aber nicht, da Durango dafür die Extrafrequenz 122.9 hat. Jedenfalls freuen wir uns über die gelungene Dämmerungslandung 18 Min. nach Sunset.

8. Oktober

Ungefähr 6 hrs. Flug liegen vor uns. Wir könnten ja direkt nach Moab fliegen, aber die Rocky Mountains locken. Heute fliegt Andreas. Wir verlassen Durango Animas mit NO-Kurs, überfliegen den See und das Recreation Center bei Vallecito, steigen das Flusstal hoch und zwischen den schneebedeckten 13- und 14-Tausendern immer höher. Sehr langsam. Irgendwann nur noch 50 ft/Min. Eingedenk der schwachen Steigfähigkeit unserer Cessna in diesen enormen Höhen wagen wir die Landung in Telluride, dem mit 9078 ft zweithöchsten Flugplatz der USA nicht, kreisen in sicherer Höhe über dem Platz und fliegen mit nordöstlichen Kurs weiter ins Gebirge.
Vorbei am Mount Sneffers gelangen wir on Top of Ouray, das tief unten im Flusstal des Uncompaghre River liegt. Zwischen den Eisriesen fliegen wir noch zum Cinnamon Pass. Das Wetter wird schlechter. Wolken liegen auf den Bergspitzen auf. Wir halten uns mit Nordkurs östlich des Gebirgszuges Cimarron Rid und fliegen das Flusstal hinunter bis Cimarron. Hier sind wir aus den Wolken. Von nun an geht es mit südwestlichem Kurs über die Uncompahgre – Berge, die immerhin noch 10.000 ft und höher sind, obwohl sie wegen der Höhe des Plateaus nicht so hoch erscheinen, und weiter nach Utah. Nach mehr als drei Stunden Flugzeit von Durango aus erreichen wir den Lake Powell. Wir fliegen und schauen und fotografieren und suchen die Rainbow Bridge.

Cessna 172 vom Pazifik zu den Rockies

An diesem Tag vergeblich. Schließlich geben wir auf, gehen auf NO-Kurs und landen in Cal Black (U96) zum Tankstopp. Wüste. Öde. Heiß. Aber freundlicher Tankwart. und eine Tasse Kaffee. Wir folgen nun dem Colorado, überfliegen noch Arches National Park und landen in Canyonlands (KCNY) Moab. Das waren heute 5:56 hrs. Flugzeit. Was haben wir nicht alles gesehen!

9. Oktober

Um 7:00 Uhr Abfahrt mit dem 4WD (Four-Wheel-Drive).Der Himmel ist bedeckt, aber wir wollen ja nicht fliegen. Unser Ziel ist der Chicken Creek Trail zum Hurrah Pass. Nach der Mittagspause fahren wir mit den Pkws in die Wetterküche Canyonlands National Park. Ein heftiges Unwetter bricht am späten Nachmittag über Canyonlands herein. Als der Regen etwas aufgehört hat, bummeln wir in Moab unterm Regenschirm die Hauptstraße entlang, gehen ein bisschen Shopping und entdecken dabei hübschen indianischen Silber- und Halbedelsteinschmuck.

10. Oktober

Am 10. Oktober geht es weiter zum 7586 ft hoch liegenden Bryce Canyon Airport. Aber vorher müssen Andreas und ich noch die Rainbow Bridge, den größten natürlichen Steinbogen, finden. Wir geben die Koordinaten in unsere GPS und fliegen Richtung Page. Heute haben wir Glück. Wir fotografieren unsere Entdeckung und fliegen weiter zum Bryce Canyon Airport. Von dort fahren wir in Mietwagen in den Park und genießen einmalig schöne Blicke hinunter in den Canyon mit den ausgewaschenen rötlichen Zinnen und den dunkelgrünen Koniferen dazwischen und den meilenweiten Blick über die phantastische Landschaft dahinter.

Zurück zum Flugplatz. Wieder nehmen wir nicht den direkten Kurs zu unserem heutigen Ziel Cedar City, sondern gönnen uns noch einen Rundflug über die Schönheiten des Bryce Canyon National Park, ehe wir uns bei schlechter werdendem Wetter und aufliegender Bewölkung an den 9- und 10.-Tausendern entlanghangeln. Wir nutzen die Passstraße, die südlich am Cedar Breaks National Monument vorbeiführt, und finden uns schließlich reichlich hoch über dem Talkessel von Cedar City. Gleich nach der Landung lerne ich beim Auftanken einen Automaten bedienen, der Avgas nur gegen Kreditkarte hergibt. Dass ich zuallererst die Anzahl US Gallons eintippen muss, ist zumindest ungewohnt. Cedar City hat ein modernes Towergebäude mit der Möglichkeit zum Wetterbriefing über Internet und per Telefon. Es gibt hier Wasser, Kaffee, elegante Restrooms und vor allem eine freundliche und hilfsbereite Tower-Besatzung.

11. Oktober

Das Wetter sieht zuerst schlecht aus, aber gegen 1 p.m. können wir den Motor für unseren Flug zum Grand Canyon anlassen. Über den Pass fliegen wir nach Süden, die Straße entlang zwischen den Zehntausendern Richtung VOR George. Durch die Paiute Wilderness Area gelangen wir in das Tal des Virgin River. Wir folgen dem Fluss bis zum Lake Mead, fliegen auf der rechten Seite des Sees entlang und sinken früh genug tief genug für Las Vegas Luftraum Bravo. Von weitem sehen wir schon den Hoover Dam.

Fotozeit! Wir sinken weiter und kreisen mehrfach low level über dem grandiosen Bauwerk, ehe wir nach Osten weiterfliegen und wieder höher steigen, um über die 6000 ft hohen Grand Wash Cliffs zu kommen. Wir landen kurz in Grand Canyon West. Das Info Center bietet zwar eine Riesenauswahl hübscher Sportkleidung und Andenken an, aber auf eine Tasse Kaffee hofften wir vergeblich.

Als wir nun wieder in die Luft steigen, steht uns ein Highlight bevor, auf das wir uns tagelang gefreut haben: der Flug über die gigantische Landschaft des Grand Canyon. Wir haben uns an Hand der Grand Canyon VFR Aeronautical Chart gut vorbereitet und die Koordinaten der Einflug- und Ausflugpunkte der erlaubten Korridore in beide GPS eingegeben. Verboten ist der Durchflug der „Flight Free Zones" auf Flughöhen unter 14.500 ft. Die vorgeschriebenen Corridor Altitudes sind 11.500 / 13.500 northbound bzw. 10.500 / 12.500 ft southbound.

Wir starten nach Nordwesten, fliegen dann mit südöstlichem Kurs in den Pearce Ferry

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

Sector und dort den Colorado entlang. Am linken Ufer rückt die Sanup Flight Free Zone näher, bis die Grenze am Fluss verläuft. Hier heißt es „No flights below 8000 ft MSL".
Mit unseren 9500 ft sind wir auf der safe side. Der südlichste Punkt unseres Grand-Canyon-Fluges liegt bei 113 Grad 25 , W und 35 Grad 45' N unterhalb des Diamond Creek. Ab hier verfolgen wir den Fluss in nördlicher Richtung, fliegen über Prospect Valley und halten uns bis zum „Dome" strikt südlich der Toroweap/Shinumo Flight Free Zone, die bis 14,500 ft MSL reicht. Am „Dome" kurven wir abrupt nach Süden, um nicht in den schmalen Südwestzipfel der Flugverbotszone einzufliegen.
Wir umfliegen diesen Zipfel und haben laut GPS den Startpunkt für den ersten Korridor, den Tuckup Corridor, erreicht. Nach ca. 4 NM überfliegen wir den Colorado River auf 11.500 ft „The Dome" erhebt sich nun links von uns, rechts der Mount Sinyala. Nach 8 NM sind wir am Endpunkt des Korridors im Norden. Wir befinden uns hier im Supai Sector und nehmen Kurs nach Nordosten zur Kanab Creek Wilderness Area, 15 NM immer hart an der Flugverbotszone entlang. Bis zum Fossil Canyon Corridor sind es weitere 15 NM. Wir schauen auf die Uhr - es ist schon spät - und entscheiden uns, direkt weiter zum Dragon Corridor zu fliegen. Dieser Korridor ist landschaftlich besonders reizvoll. Ca. 3 NM vor dem Fluss erhebt sich auf unserem Kurs „The Tower of Ra". Wir überqueren wieder den Colorado und erreichen ab dem Endpunkt des Korridors auf Radial 290 inbound Grand Canyon National Park CGN. Den stark frequentierten Flugplatz kreuzen wir midfield in großer Höhe. Die „Bright Angel Flight Free Zone" versperrt uns den direkten Flug nach Norden. Das bedeutet zuerst 090 Grad nach Osten zu fliegen und dann auf 11.500 ft MSL durch den Zuni Corridor. Im warmen Nachmittagslicht leuchten „The Butte" und „Gunther's Castle". Wir fliegen links am Fluss entlang, sehen die Mündung des Littlle Colorado in den großen Bruder und verabschieden uns am Zuni Point North von dem Fluss, der den Grand Canyon in Millionen von Jahren geschaffen hat. Wir haben den Grand Canyon, eines der größten Naturwunder der Erde, überflogen! Es war einmalig. Nun schnell noch zum Tankstopp nach Kanab. Und dann stramm zurück nach Cedar City.

12. Oktober

Heute erwartet mich das Wiedersehen mit Lake Tahoe. Und es wird mein Flug sein. Die Karte verrät schon: Ein langer Flug über viele Gebirgszüge mit Flusstälern und Wüsten, über Ölfelder und entlang von MOAS liegt vor uns. Von Cedar City aus fliegen wir nordwestlichem Kurs von Utah nach Nevada auf den Mount Wilson zu und dort nahe an der wissenschaftlichen Station of 9320 ft vorbei. Von dort überqueren wir mit Westkurs die vielen „Ranges" und Valleys. Lake Tahoe TVL hat eine Field Elevation von 6264 ft. Wir treffen dort die DA 40 mit Rolf und Manfred. Leider gibt es hier zwar freundliche Abfertigung, Kaffee und Wasser und Avgas, aber nichts für unsere hungrigen Mägen.
Die Diamond startet zuerst. Unsere N2108Z fliegt nach Südosten, steigt bis auf 13.700 ft hinauf zu schneebedeckten Bergriesen der Sierra Nevada vor und neben uns. Unser nächstes Ziel ist der Mono Lake. Aus Zeitgründen landen wir nicht auf Lee Vining am Ufer des Sees, sondern folgen der Tioga-Passstraße zum Yosemite National Park. Wir fliegen zum Fotografieren und Bestaunen um den Half Dome herum und auf den El Capitan zu, den berühmten Bergsteiger-Kletterberg.
Tief unter uns liegt Yosemite Village. Das Flusstal entlang nach Südwesten verlassen wir schließlich die Sierra Nevada. Unser Ziel ist Fresno Chandler, 278 ft MSL. Was für ein Unterschied in der Landschaft! Noch vor einer Stunde zwischen den schneebedeckten Bergriesen in Yosemite und nun in einer fruchtbaren Ebene, wo wir auf Fresno Chandler Executive landen.

13. Oktober

Plan für heute: Sequoia National Park mit dem Auto und am Nachmittag mit dem Flieger zurück nach Palomar. Aber es ist Freitag, der 13. Vom Morgen an spielt das Wetter nicht mit. Da für den Nachmittag eine Wetterfront vom Pazifik her vorausgesagt wird, beschließen wir, unverzüglich loszufliegen. Bei dieser Wetterlage vereinbaren wir laufende Verständigung der Crews untereinander. Wir fliegen nach Südosten und schaffen es an dem verregneten Bakersfield vorbei, geraten in kurze Schauer. Es zieht sich immer mehr zu. Vor den südlichen Ausläufern der Sierra steigen wir on top, sinken über der Mojave-Wüste wieder unter die jetzt wieder lockeren Wolken und fliegen nach Süden auf Palomar zu. Ich melde mich 10 miles, dann 5 miles to the north east, werde westlich des Highways noch einmal nach unserer Position gefragt und lande das letzte Mal auf McClellan Palomar.

Alle German Eagles sind wohlbehalten zurückgekehrt. Die Pilotenreise USA 2006 mit Motorflugzeugen im Südwesten der USA war für uns alle ein einmalig schönes Erlebnis.

Doris Gerecht

Termine 2008

Mai

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

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

08.05.2008
Tag der Luftfahrt 2008
Info: www.tag-der-luftfahrt.de

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

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

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

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

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

Juni

06. - 08.06.2008
Fly-In zum Finther Spargel-Culinarium
in Mainz-Finthen (EDFZ)
Info: www.lfv-mainz.com

06. - 16.06.2008
24th IAOPA World Assembly
in Athen, Griechenland
Info: www.aopa.gr

07. - 08.06.2008
40 Jahre
Flugplatz Bad Dürkheim (EDRF)
Info: www.edrf.de

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

28. - 29.06.2008
50 Jahre FSC Odenwald
Flugplatz Walldürn (EDEW)
Info: www.fsco.de

Juli

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

19.07.2008
50. Motorflugrallye -
Rund um Egelsbach (EDFE)
Info: www.fvl-online.de

August

02. - 03.08.2008
Flugtag und Erlebniswochenende
in Itzehoe (EDHF)
Info: www.fliegen-itzehoe.de

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

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

29. - 31.08.2008
OUV-Sommertreffen
in Mengen (EDTM)
Info: www.ouv.de

30. - 31.08.2008
100 Jahre August-Euler-Flugplatz
Flugplatz Griesheim
Info: www.100-jahre-august-euler.de

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

September

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

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

Oktober

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

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

Arbeitskreise

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

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

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax 0711 23733-17 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)	

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2008
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage Ausgabe 02/08 11.000 Exemplare
1. Quartal 2008 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

Unter www.aopa.de finden Sie auch unsere Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2001.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL-A ☐ PPL-C ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

The focal point of aerospace.

Berlin Air Show

27. Mai – 1. Juni 2008

www.ila-berlin.de

Hosted by: LAND BRANDENBURG

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

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

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

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

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

Messe Berlin