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

AOPA LETTER

Ausgabe 02/2009 | April - Mai 2009 | Heftpreis 2,80 Euro

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

02/09

AERO 2009:

Internationaler Branchentreff am Bodensee

Besuchen Sie uns auf der AERO in Halle A4, Stand 107

Stärker vertreten!

- ZÜP-Berufungsverhandlung in München gewonnen
- Fürsty und die Bayerische Staatsregierung

Fliegerisch fit!

- AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg
- AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach

Besser informiert!

- 100 Jahre Luftfahrt in Marburg
- Verwirrung um US-Lizenzen ohne Sprachbescheinigung

Die Welt von oben

Diese Ausgabe mit **AERO-Special** und großer ***aerokurier*-Leserwahl.** Gewinnen Sie Preise im Gesamtwert von über **11.000 Euro,** darunter ein wertvoller Fortis-Chronograph!

Besuchen Sie uns auf der AERO FRIEDRICHSHAFEN: Halle A3, Stand 101

Nachrichten, Analysen, Termine, Foto-Shows und vieles mehr:
JETZT NEU! Entdecken Sie
www.aerokurier.de

aerokurier

Jetzt im Handel!

Das Magazin für Piloten

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Verwirrung um 406 MHz ELTs in Deutschland

Für das Durcheinander, das sich in Sachen 406 MHz ELT in Deutschland in den letzten Tagen getan hat, fällt es auch für Verbandsvertreter wie uns schwer, die richtigen Worte zu finden. Aber fangen wir einfach mal an. Vor einigen Tagen wurden wir von einem Mitglied darüber informiert, dass es vom LBA per eMail die folgende Information bekommen hat:

Um in Zukunft den Vorgaben des ICAO Annex 6, Part II im Detail zu entsprechen, wird das Luftfahrt-Bundesamt in Abstimmung mit dem BMVBS eine Änderung der 3. DV LuftBO vornehmen. Es ist geplant, diese Durchführungsverordnung zum 1. April in Kraft zu setzen. Hierzu werden wir noch in geeigneter Weise informieren. In Bezug auf die zukünftige Ausrüstungspflicht mit ELT sind folgende Regelungen in der 3. DV LuftBO vorgesehen:

„§ 16 Notsender (zu § 22 LuftBO)

(1) Für Flüge ins Ausland müssen ab dem 1. April 2009 alle Flugzeuge mit mindestens einem Notsender ausgerüstet sein, der auf 121,5 Megahertz und 406 Megahertz senden kann.

(2) Ab dem 1. Januar 2010 müssen alle Flugzeuge mit mindestens einem Notsender (ELT) nach Absatz 1 ausgerüstet sein.

(3) Flugzeuge, die nach dem 1. April 2009 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen mit einem automatischen Notsender ausgerüstet sein, der auf 121,5 Megahertz und 406 Megahertz senden kann."

Die geforderten Geräte müssen eine luftfahrttechnische Zulassung haben; also den entsprechenden TSO/ESTO genügen.

Ein Anruf bei unseren Kollegen vom DAeC und des DULV ergab, dass man dort über diese Planungen auch nicht informiert war. Vor über einem Jahr gab es zum Thema zwar eine Besprechung, danach war es aber komplett ruhig an dieser Front. Sofort haben wir Kontakt mit dem LBA und dem Bundesverkehrsministerium aufgenommen, wo man uns die geplanten Einführungsdaten bestätigt hat, sich aber auch darüber unglücklich zeigte, die Verbände offenbar nicht rechtzeitig informiert zu haben. Man hätte halt so viele Vorgänge auf dem Tisch...

Um aufzuzeigen, was man da gerade mit den Flugzeugbetreibern vor hat, haben wir folgenden Vergleich vorgetragen: Ein PKW-Fahrer erhält am 26. Februar 2009 vom Kraftfahrtbundesamt die Information, dass man ab dem 1. April 2009 mit seinem Auto ohne Airbag und ESP nicht mehr ins Ausland fahren darf. Dies sei die Konsequenz einer neuen Verordnung des Verkehrsministeriums, die sich wiederum auf neue internationale Bestimmungen beruft. Der ADAC weiß von nichts, die Presse weiß von nichts, veröffentlicht ist selbstverständlich in den Gesetzesblättern auch noch nichts. Aber ins Ausland darf man aus Sicherheitsgründen ohne diese Technik nicht mehr fahren. Was wäre die Konsequenz? Ein öffentlicher Aufruhr sondergleichen, die Zeitung mit den großen Buchstaben hätte eine neue Riesenschlagzeile, die Politiker würden sich lauthals einschalten, die Termine würden um Jahre verschoben oder ganz abgesagt, die Stühle der Verantwortlichen würden gewaltig wackeln.

Nach unserem Protest kam offensichtlich Bewegung in die Sache, man hat uns dann recht schnell in Aussicht gestellt, die Einführungsdaten zu verschieben, der 1. Oktober 2009 für Auslandsflüge erscheint inzwischen realistisch, auch über die Möglichkeit Ausnahmen zu beantragen denkt man nach. Mehr wissen wir aber noch nicht, wir haben den Neuentwurf der 3. DV LuftBO trotz Nachfrage immer noch nicht gesehen. Das ist für uns natürlich außerordentlich unbefriedigend.

Aber eines ist klar, wir stehen vor einem massiven Problem: Wenn alle ca. 10.000 Motorflugzeuge, die noch über kein 406 MHz ELT verfügen, kurzfristig umgerüstet werden sollen, dann wird sich in den LTBs ein gewaltiger Stau bilden. Ein generelles Einführungsdatum 1. Januar 2010 ist nicht zu halten, auch die Umrüstung auf Mode S Transponder hat Jahre gedauert. Und die Geräte sind nicht billig, die geforderten fest eingebauten ELTs mit luftfahrttechnischer Zulassung kosten ca. 2.000 EUR. Auch ist nicht klar, was der Einbau und die Zulassung (wird es ein Minor oder ein Major Change sein?) kosten werden.

Um Nachfragen vorzubeugen: Trotz des ursprünglich vorgesehenen Einführungsdatums 1. April 2009 handelt es sich definitiv um keinen Aprilscherz! Wir halten Sie informiert, sobald wir mehr wissen.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder	6

Stärker vertreten!

ZÜP-Berufungsverhandlung München gewonnen!	7
AERO 2009 – Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt	8
AERO-Konferenzprogramm	9
Achtung: Luftraumschutzmaßnahmen anlässlich des NATO-Gipfels vom 1. bis 4. April 2009	9
Fürsty und die Bayerische Staatsregierung	10

Fliegerisch fit!

Erfolgreicher AOPA-Refresher in Schönhagen	12
AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 19.05.2009	14
AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 21. bis 24.05.2009	15
AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 27.06.2009	16
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	17
31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 01. bis 08.08.2009	18

Besser informiert!

100 Jahre Luftfahrt in Marburg	20
Luftrecht eBook	22
EASA-Zulassung für Diesel-Flugmotor AE300	22
Neuer ADS-B Empfänger von Garrecht Avionik	23
MacScan FlightTimer: Einschalten und losfliegen	23
Fly and Drive Rally for Charity 2009	24
EU-Empfehlung zum Ausbau der GA-Infrastruktur	24
Deutsche Flugsicherung wird nicht privatisiert	24
Dornier Museum Friedrichshafen	25
Verwirrung um US-Lizenzen der FAA ohne Sprachbescheinigung	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Einmal um die Welt mit der D-GHAN (Teil 4)	28
Termine 2009	32
AOPA-Shop	33
Mitglieder werben Mitglieder	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelbild: Diamond Aircraft Industries (DA 40)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Alfred Schambeck
Hellmuth Ph. Fuchs
Franz Fraundienst
Ernst Viehweger
Hans-Jürgen Schrader
Bruno Wertz

25-jährige Mitgliedschaft

Helmut Aurbacher
Peter Bruns
Alfred Schmitz
Dr. Jürgen Hoppe
Jürgen Schindler
Andreas Peter
Dietlinde Heitmann-Guth

Anzeige

Kennen Sie schon das AVIATOReLogbook?

Jetzt zur Fliegersaison bestellen!

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

DFS Deutsche Flugsicherung

NEU

AVIATOReLogbook:

Das elektronische Flugbuch dient der digitalen Dokumentation von Flugzeiten. Es entspricht den aktuellen JAR-Anforderungen und ist individuell in Oberfläche sowie Inhalten konfigurierbar.

Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

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

Mobilfunk

Nachlass: bis 30 %

Einfach – individuell – flexibel: Die neuen Mobilfunktarife! Speziell auf Ihre Bedürfnisse konzipiert, bieten Ihnen die neuen Mobilfunktarife einen reibungslosen und kosteneffizienten Kontakt untereinander.

Urlaubsreisen

Nachlass: bis 10 %

Wählen Sie bequem aus dem abwechslungsreichen und attraktiven Angebot von L'tur, ferien.de, OctopusTravel oder Sarafea. Sie können Ihren Urlaub langfristig planen und buchen oder sich für einen Last Minute Urlaub entscheiden.

Sixt

Rahmenvereinbarung

Sixt ist als Deutschlands führender Mobilitätsdienstleister überall in Europa erfolgreich auf Expansionskurs. Zwischen Sixt und der AOPA-Germany besteht eine Rahmenvereinbarung mit besonders günstigen Preisen.

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

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

ZÜP-Berufungsverhandlung München gewonnen!

Was macht das BVerfG? Stand der sonstigen ZÜP-Verfahren? ZÜP-Pflicht bei Lizenzverlängerung?

In dem AOPA Muster-Berufungsverfahren Heimo Kandler ./. Freistaat Bayern wegen der ZÜP-Verweigerung und Lizenzentzug wurde am 03.03.2009 vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof, das Urteil Az. 8 BV 07.496 verkündet. Das Luftamt Süd hat, wie schon in der 1. Instanz Az.: M 24 K 06.2603, verloren.

Der VGH hat noch am 03.03.2009 eine Pressemitteilung veröffentlicht. Er wies darin darauf hin, dass Piloten mit bestehenden Lizenzen nicht zur ZÜP herangezogen werden dürfen. Aus verfassungsrechtlichen Gründen hätte es einer Übergangsregelung im Gesetz bedurft. Da eine solche fehle, sei das angeordnete Ruhen der Lizenz nicht rechtmäßig (Das gleiche Argument gilt auch im Falle eines Widerrufs der Lizenz. Die Behörden haben bundesweit keine einheitliche Haltung, ob Widerruf oder das Ruhen angeordnet wurde). Die schriftliche Ausfertigung des Urteils liegt noch nicht vor. Aus Äußerungen der Richter während der Verhandlung wird die Begründung wahrscheinlich so lauten: Das Gericht sieht die Regelung im Luftsicherheitsgesetz sehr kritisch. Es sei schlecht durchdacht. Auf die Frage der Verfassungsmäßigkeit komme es allerdings gar nicht an, da bereits eine Übergangsregelung für Altfälle (Piloten mit gültigen Lizenzen) fehle.

Das Luftamt Süd wies in der mündlichen Verhandlung auf die Notwendigkeit der ZÜP hin: Es bestehe eine Gefährdung durch Kleinflugzeuge. Schließlich sei von Tamilischen Rebellen in Sri Lanka (Ceylon) ein Bombenangriff geflogen worden! Das Gericht wies erfreulicherweise sofort darauf hin, dass Bürgerkriegsverhältnisse oder Taten irgendwelcher Rebellen am anderen Ende der Welt nicht auf Deutschland übertragen werden können und sollten. (Es gibt allerdings sogar unbestätigte Hinweise, dass dieser Vorfall von Seiten der Regierung von Sri Lanka selbst initiiert wurde, um die Presse und die Öffentlichkeit gegen die Rebellen zu manipulieren ?). Unabhängig davon: Die ZÜP hilft nicht gegen Terroristen, sondern fördert nur die Staatsverdrossenheit unbescholtener deutscher Piloten und Bürger.

Der VGH hat die Revision gegen dieses Urteil nicht zugelassen. Hiergegen kann das Luftamt Süd Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erheben. Das Urteil ist also noch nicht rechtskräftig. (Im vergleichbaren Fall unserer gewonnenen AOPA Muster-Berufungsverfahrenverfahren vor dem VGH Baden-Württemberg hatte das RP Stuttgart ausdrücklich auf die Revision verzichtet.)

Beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ist bereits in 3. Instanz ein Revisionsverfahren (ebenfalls AOPA-Musterverfahren) nach den leider verlorenen beiden Instanzen in Minden, bzw. Münster anhängig. Die Richter dort sind sich noch nicht schlüssig, ob sie dieses Verfahren durchführen oder bis zu der Entscheidung des BVerfG warten. Eine Entscheidung des BVerwG würde allerdings die Behörden der Bundesländer binden.

Das Bundesverfassungsgericht hat angekündigt, über die Verfassungsmäßigkeit der ZÜP nach § 7 LuftSiG noch im Jahr 2009 verhandeln zu wollen. Neben den formalen Prozessbevollmächtigten wurde die AOPA-Germany und auch die Vereinigung Cockpit als sogenannte sachkundige Dritte zu Stellungnahmen aufgefordert. Dies gilt ebenso für alle Landes- und Bundesministerien, Obergerichte usw.. Wir haben unsere umfangreiche Stellungnahme übersandt. Die Bundesregierung hat jetzt auch Stellung gegenüber dem BVerfG genommen.

Zur Rechtsprechung in Deutschland gibt es leider keinen eindeutigen Trend. Bayern und Baden-Württemberg halten eine ZÜP-Pflicht bei bestehenden Lizenzen für rechtswidrig. Nordrhein-Westfalen hält diese für rechtmäßig. Hessen hat sich der Haltung der baden-württembergischen Gerichte angeschlossen. Die Gerichte in den anderen Bundesländern haben das Ruhen der Verfahren angeordnet, bis das Bundesverfassungsgericht entscheidet. Die Haltung etlicher Behörden scheint weiterhin bei Altlizenzen ambivalent zu sein.

In den Fällen der Lizenzverlängerung vertreten leider alle Behörden und auch das LBA bisher die Haltung, dass eine ZÜP vorliegen muss, sonst wird keine Lizenz neu ausgestellt oder verlängert. Für diese Fälle hat die AOPA vor dem VerwG Stuttgart eine weitere Musterklage im eigenen Namen eingereicht. Außerdem ist eine weitere AOPA-Musterklage vor dem VerwG Wiesbaden anhängig.

Die AOPA empfiehlt derzeit nicht, durch eine ZÜP-Verweigerung die Lizenzverlängerung zu gefährden. In jedem Fall empfehlen wir jedoch weiterhin, jeden ZÜP-Antrag mit dem AOPA-Musterprotest zu verbinden, der in jeweils aktueller Form von unserer Webseite kopiert werden kann. Dieser Protest kann zumindest dazu führen, dass die Behörden sensibel bleiben und der Pilot nach unseren hoffentlich erfolgreichen Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht die Gebühren zurückfordern kann. Der jeweils aktuelle Stand der ZÜP-Situation und die ZÜP-Urteile können als PDF-Datei von der AOPA-Homepage www.aopa.de heruntergeladen werden.

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

Anzeige

AERO 2009

Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt

Die AERO in Friedrichshafen ist Europas erste Adresse für Premieren und Neuheiten aus der Allgemeinen Luftfahrt. Auch die AERO 2009 **(2. bis 5. April 2009)** setzt in der Luftfahrtbranche deutliche Signale: Der Buchungsstand der internationalen Luftfahrt-Fachmesse liegt sowohl bei der Zahl der Aussteller wie auch bei den Standflächen über dem Ergebnis von 2007.

Die AOPA-Germany und ihre Mitaussteller (IAOPA und VDP) freuen sich am Stand A4-107 auf Ihren Besuch!

Wie komme ich zur AERO?

PKW:
- über Stuttgart
  A81 / A98 bis Autobahnende (Ausfahrt Bodensee / Lindau). Danach über die B31 nach Friedrichshafen. Alternativ: A8 bis Abfahrt Ulm West. Danach auf der B30 nach Friedrichshafen.
- über Würzburg / München
  A96 (Richtung Lindau) bis Autobahnausfahrt Sigmarszell / Friedrichshafen. Von dort auf der B31 nach Friedrichshafen.
- über Ulm
  A8 bis Abfahrt Ulm West. Danach auf der B30 nach Friedrichshafen.

In Friedrichshafen folgen Sie einfach den Beschilderungen Messe.

Bahn:
Mit IRE bzw. RE nach Friedrichshafen. Via Ulm ICE/IC-Anschluss im Stundentakt.

Verkehrsflugzeug:
Weltweit mit der Lufthansa via Drehkreuz Frankfurt, mit InterSky direkt von Berlin, Dresden, Hamburg, Köln, Graz, Wien und Prag sowie mit Ryanair von London-Stansted, Dublin und Pisa.

Privatflugzeug:
Informationen für Besucher, die mit dem Privatflugzeug anreisen, unter http://aero.fly-away.de.

Bitte beachten Sie unbedingt die Flugbeschränkungen anlässlich des NATO-Gipfels vom 1. bis 4. April 2009.

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus-Shuttle: MesseExpress (Linie 17) vom Stadtbahnhof und Hafenbahnhof (Fähranleger) sowie MesseShuttle (Linie 18) vom Flughafen zum Messegelände und zurück.

Was kostet der Eintritt?

Tageskarte	**13,50 Euro**
Ermäßigte Tageskarte (Kinder von 7-14 Jahre, Schüler, Studenten, Rentner, Behinderte, Wehr- und Zivildienstleistende)	**9,50 Euro**
Tageskarte mit SZ-Abokarte	**11,50 Euro**
Ermäßigte Tageskarte mit SZ-Abokarte	**9,00 Euro**
2-Tageskarte	**25,00 Euro**
Gruppenkarte (ab 20 Personen) pro Person	**9,50 Euro**
Familienkarte (2 Erwachsene inkl. aller Kinder bis 14 Jahre) Kinder bis einschließlich 6 Jahre Eintritt frei	**29,00 Euro**

Hallenbelegung

02. bis 05. April 2009

Täglich ab 9 Uhr

Messe Friedrichshafen

AERO-Hotline
(07541) 708-404 oder (07541) 708-405

www.aero-expo.de

AERO-Konferenzprogramm

Internationale Kommunikationsplattform für die AL

In diesem Jahr wird es ein sehr breit gefächertes Konferenzprogramm mit hochrangigen internationalen Diskussionsteilnehmern aus Wirtschaft, Behörden und Verbänden geben.

Die Teilnahme an diesem Konferenzprogramm ist selbstverständlich kostenlos. Konferenzsprache ist Englisch. Zutritt zur AERO CONFERENCE mit gültiger AERO Eintrittskarte nach Voranmeldung.

Folgende Themen sind vorgesehen:

- Flugzeugantriebe heute und morgen:
  Aktuelle globale ökonomische und sicherheitsrelevante Herausforderungen und Möglichkeiten in der Allgemeinen Luftfahrt
- Allgemeine Luftfahrt – die letzte Rettung für die Freiheit in der Luftfahrt?
- Der Umgang mit Behörden – und was es für mich bedeutet
- Die Vielfalt der Allgemeinen Luftfahrt und neue Perspektiven

Unter anderem haben sich diese Redner angekündigt:
Tom Poberezny, Präsident EAA
Dr. Norbert Lohl, EASA-Direktor
Matthias Borgmeyer, Rulemaking Officer der EASA
Christian Dries, CEO Diamond Aircraft Industries
Frank Brenner, Leiter Center, Deutsche Flugsicherung
Alain Siebert, Chief Economist, SESAR Joint Untertaking
Prof. Dr. Günter Kappler, Accountable Manager der Thielert AG
Craig L. Fuller, Präsident IAOPA und AOPA-USA
Martin Robinson, IAOPA Senior Vice President für Europa
Bruce Landsberg, Präsident AOPA Air Safety Foundation
Jo Konrad, Präsident DULV und Beirat AOPA-Germany
Prof. Dr. Gustav Real, AOPA-Steuerexperte

Das detaillierte Programm können Sie auf der Internetseite der AERO unter **www.aero-friedrichshafen.de** einsehen. Dort ist auch eine Online-Registrierung für die einzelnen Konferenzen möglich.

Achtung: Luftraumschutzmaßnahmen anlässlich des NATO-Gipfels in Baden-Baden und Straßburg vom 1. bis 4. April 2009

Für den Zeitraum des NATO-Gipfels vom 1. bis 4. April 2009 werden großräumige Flugbeschränkungsgebiete um die Veranstaltungsorte eingerichtet (siehe NfL I-51/09 und AIP SUP VFR 5 (ENR)).
Zur gleichen Zeit findet die AERO in Friedrichshafen statt. Mit dem Flugzeug anreisende Besucher werden daher um besondere Aufmerksamkeit gebeten.
In den Beschränkungsgebieten dürfen keine Flugbewegungen nach Sichtflugregeln und Aufstiege durch Luftfahrzeuge (Ballone/Modellflugzeuge) durchgeführt werden, auch der IFR-Betrieb wird deutlich eingeschränkt. Zeitweise möglich werdende Aufhebungen der Beschränkungen werden im Bedarfsfalle durch NOTAM veröffentlicht.
Alle relevanten Informationen und Karten finden Sie auch auf der Website der DFS unter www.dfs.de. Für Flüge nach Frankreich sind auch die Veröffentlichungen Frankreichs zu beachten.
Wir sind über diese Maßnahme extrem frustriert, denn offensichtlich ist der Faktor „Sicherheit" zu einem Todschlagargument geworden, das jede Diskussion über die Verhältnismäßigkeit von Luftsicherheitsmaßnahmen schon im Keim erstickt. Unser vorgetragener Protest hatte keinen Erfolg – wen wunderts, wenn in den betroffenen Städten selbst Kanaldeckel zugeschweißt werden und Anlieger nicht mehr mit dem PKW in die eigene Garage dürfen.

Quelle: Karte der DFS

Fürsty und die Bayerische Staatsregierung

Oder: Gibt es in Bayern gute und schlechte Flieger?

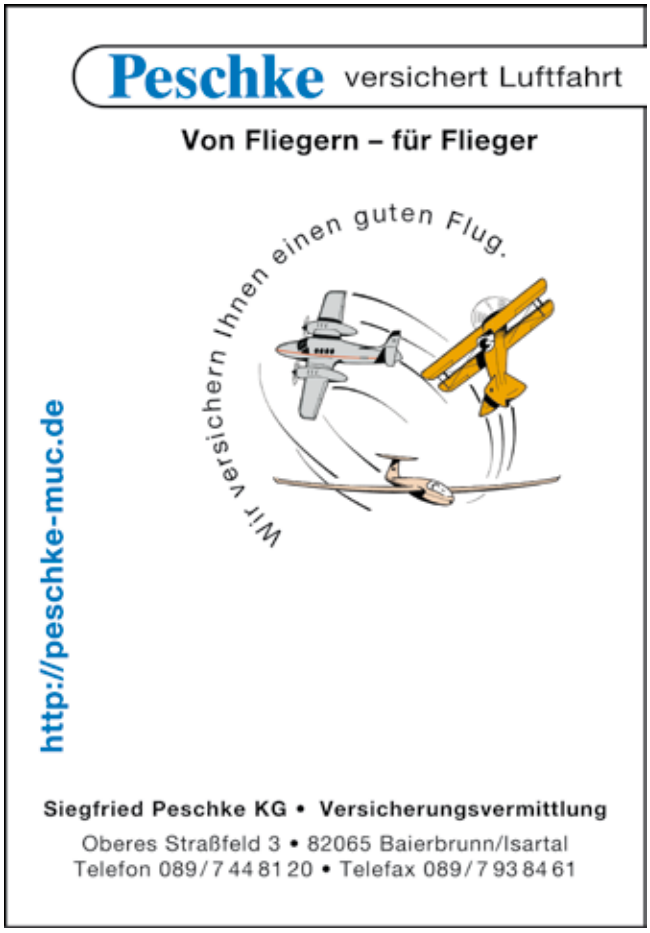
Nach der Meinung des Vizepräsidenten des Bayerischen Landtages, Reinhold Bocklet, gibt es in Bayern gute Flieger und schlechte Flieger! Wie kann es sonst sein, dass die Pläne einer Betreibergesellschaft einen Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt zu betreiben bis aufs Messer politisch bekämpft werden aber ein zusätzlicher Sonderlandeplatz für einen Verein genehmigt werden könnte?

Die Landtagswahl ist vorbei und langsam lässt die Bayerische Staatsregierung „die Katze aus dem Sack"!

Neben einem Fahrsicherheitsgelände für die gehobene Mittelklasse, einer Trabrennbahn und einer Fahrsicherheitsstrecke der Polizei plant man weiterhin jährlich 8.000 Flugbewegungen der ehemaligen Sportfluggruppe der Bundeswehr, jetzt ein ziviler Verein, für die umliegende Bevölkerung mit ein.

Der fehlende Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt wird jetzt auch von dem FDP-Minister im Sinne der CSU abgelehnt. Begründung: Wir haben für München genügend Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt. Dies sind nach Meinung des Wirtschaftsministers:

Anzeige



- der Segelflugplatz Gröbenried
- der Sonderlandeplatz Moosburg (690m)
- der „internationale Schwerpunktflugplatz" für München Jesenwang (408m)
- der von der Startzahl begrenzte Sonderlandeplatz Oberschleißheim und
- der gerade für die Allgemeine Luftfahrt gesperrte Sonder- und Werksflugplatz Obi

Nicht zu vergessen sind natürlich die Flugplätze im „näheren" Umfeld von München wie Landshut, Eggenfelden, Straubing, Manching und Augsburg. Erstaunlich ist, dass Stuttgart und Innsbruck vergessen wurden.

Die Flugplatzbetreibergesellschaft verfolgt immer noch das Ziel, auf dem ehemaligen militärischen Fliegerhorst Arbeitsplätze zu schaffen und die Flugbetriebszeiten nach oben und unten zu begrenzen. In der Regel wird die Flugbetriebszeit täglich mit 09 bis 19 Uhr bzw. 08 bis 18 Uhr geplant.

Wir wollen das Verkehrssegment der Allgemeinen Luftfahrt bis 5,7 Tonnen im Sichtflugbetrieb aufnehmen sowie im luftfahrtaffinen Bereich zwischen den Gewerbegebieten von Maisach und Fürstenfeldbruck Arbeitsplätze schaffen. Mit Hobbyfliegen sowie dem Betrieb einer Pommesbude, wie Noram Dombo von der Bürgerinitiative gegen den Flugbetrieb sich auszudrücken pflegt, hat dies absolut nichts zu tun. Dabei verfolgen wir das Ziel, welches uns von der Bayerischen Staatsregierung vor Jahren vorgegeben wurde. In diesem Rahmen waren wir bereit, mit allen zu reden bzw. zusammen zu arbeiten. Die Polizei, die Umgehungsstraße sowie die Sport- und Gemeindestätten von Maisach, sogar die Traber waren uns dabei nicht im Weg und wir nicht ihnen! Auch die Firma BMW könnte berücksichtigt werden, sofern man nicht auf die gleichen Flächen beharren würde. Flächen, die übrigens von der Firma BMW weit nach unsrer ausgewählt wurden. Mitarbeiter des Bayerischen Wirtschaftsministeriums waren auch in der Wahl des Geländeteils für unseren Plan von Anfang an beteiligt und einverstanden.

Entsprechende Marktanalysen und Geschäftspläne wurden nach dem Willen der Bayerischen Staatsregierung für sehr viel Geld erstellt und sollten nun endlich umgesetzt werden. Wir können uns, in einem Rahmen der sich nicht geändert hat, dieses politische Hin- und Her schlichtweg nicht mehr leisten. Alle Pläne der Flugplatzbetreibergesellschaft haben das nachgewiesen, was die Gemeinde Maisach versucht, jetzt nachzuziehen, die FFH-Tauglichkeit ihrer Pläne. Wir erfüllen alle Lärmgrenzen, sind umweltverträglich und stellen sogar sicher, dass zukünftig die FFH-Flächen noch verbessert werden!

Es ist sehr vermessen von der Landesregierung, im Landesentwicklungsprogramm in jeder Region einen Verkehrslandeplatz zu fordern, ihn aber der betroffenen Region der Landeshauptstadt verweigert. Nach dem Umzug des Flughafens München von Riem nach Erding steht die Politik immer noch in der Pflicht, endlich die Aufnahme dieses Verkehrssegments in der Region sicher zu stellen.

Der aktuell neueste Hinweis der Politik, dass der Verkehr im Sichtflugbetrieb von Segelfluggeländen, Dachau-Gröbenried, Moosburg, Oberschleißheim oder Jesenwang aufgenommen werden kann, entbehrt jeglicher Grundlage. Die Politik in Fürstenfeldbruck schafft einen Verkehrslandeplatz nach europäischen Normen ab und bringt dafür Segelfluggelände wie Dachau und Moosburg oder den 408 Meter langen Sonderlandeplatz Jesenwang ins Gespräch. Dies alles im Zeitalter eines zusammenwachsenden Europas. Genau genommen ist dies eine Schande für die Wirtschaftsregion München!

Nach den Plänen der Betreibergesellschaft garantiert man im Gegensatz zu den Plänen der Hobbyflieger der Bundeswehr feste Betriebszeiten und einen geordneten Flugbetrieb. Platzrunden von Flugzeugen sind dann nur noch während der normalen Arbeitszeit möglich und eine Belastung für die Bevölkerung ab Samstagmittag würde unterbleiben. An den Wochenenden bzw. an den Feiertagen soll der Flugplatz nur zum An- und Abflug von Flugzeugen zur Verfügung stehen. Daran hätte sich dann auch die Flugsportgruppe zu halten!

Dem Vorwurf, dass die Betreibergesellschaft nicht wie die Gemeinde Maisach einen gesamten Plan für den ehemaligen Militärflugplatz vorweisen kann, widerspreche ich auf das Energischste! Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und ein Konzept im Rahmen eines Konversionsverfahrens vorgelegt. Wir haben weder das Recht, noch die Verpflichtung, das gesamt Gelände zu überplanen.

Alles was von der Regierung von Oberbayern von uns verlangt wurde, liegt vor: Lärmgutachten, Umweltverträglichkeitsgutachten, das Wertgutachten des Geländes, eine Finanzierung und eine Marktanalyse sowie ein Geschäftsplan.

Der Chef der Bundesanstalt für Immobilien, Dr. Wichert, brachte die Misere auf den Punkt: „Das Konzept der Gemeinde Maisach ist auf den Weg gebracht." Mehr aber auch nicht. Ob es allerdings die FFH-Hürde überspringen kann, steht bei Fachleuten noch lange nicht fest.

Die Flugplatzbetreibergesellschaft weiß, was es heißt, die FFH-Tauglichkeit nachweisen zu müssen. Genau aus diesem Grund halten wir Kurs und werden unser Ziel, einen Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt zu schaffen, weiter verfolgen. Wir haben uns Fürstenfeldbruck nicht ausgesucht, wird wurden hierher geschickt.

Um unsere Rechte zu wahren, wurden wir leider gezwungen, ähnlich wie in anderen unbequemen politischen Entscheidungen, das Gericht anzurufen.

Andreas Boehl
Geschäftsführer
Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH

Anzeigen

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

Anzeigenschluss AOPA-Letter 03/09:
14.05.2009
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

Erfolgreicher AOPA-Refresher in Schönhagen

Themen: Flight Briefing VFR und IFR, Wetter, Route

Sie kennen das? Man sitzt vor dem Computer, beschäftigt mit Flugvorbereitung: Wetter und Route, DWD, PcMet, AIS-Online… Bei mir dauert es immer länger als ich dachte. Bei all den Hilfsmitteln, die es heute gibt, fragt man sich, welcher Zeitaufwand wäre angemessen, 30 Minuten, 60 oder gar 90? Welche Programme, Daten, Links und Online-Services stehen zur Verfügung, welche sollte ich nutzen? Welche erleichtern mir den Job? Mit welchen geht es schneller? Welche nehme ich auf dem Laptop mit?

Offensichtlich geht es nicht nur mir so. Denn am Samstag, dem 24.01.2009 kamen 29 engagierte Piloten nach Schönhagen, die überwiegend VFR fliegen. Am Sonntag waren es 23 mit IFR-Hintergrund. Die Idee kam an, genau dafür ein Seminar einzurichten. Es fängt beim Wetter an, ob man fliegen kann oder will, meistens schon Tage vorher, für die gesamte Reise, oft für einen Zeitraum mehrerer Tage. Wann trifft man die GO oder NO-GO Entscheidung? Wie die Route planen, welche Informationen habe ich, welche brauche ich, wie bekomme ich die schnell und einfach, wie den Flugplan machen? Wir sind im Allgemeinen keine Profi-Piloten und machen das nicht alle Tage. Auch die Syntax des Flugplan- Formulars ändert sich und wird anders gemacht, je nach dem, wo er in Europa aufgegeben wird. Es gibt tolle Hilfsmittel z.B. bei AIS Online, da können Sie Ihre Flugpläne abspeichern. Aber muss ich mich denn auf mehreren Internetseiten tummeln? Wie gehe ich vor, welches Programm soll ich nehmen und welche Inhalte sind es, die zählen? Gibt es noch etwas Besseres? Wir brauchen eine praktische Anleitung.

Genau das waren unsere Fragen. An beiden Tagen hatte AOPA-Fluglehrer Hans Eberhard vom Flight Safety Training Center FSTC die Antworten für uns. IFR Fluglehrer ist er und ein Profi der Vortragskunst. Er macht Praxisschulung und zwar so, dass wir es nachmachen können mit lauffähigen Demoprogrammen, für die, die die Jeppesen Software nicht schon auf dem Laptop hatten. Und er kam nicht alleine. Mit ihm kamen Holger Stenzel und Dr. Niels Stark, beide von Jeppesen Deutschland aus Neu-Isenburg. Dass unser Seminarthema der Schlüssel zum Kunden ist, hörte man auch in der Konzernzentrale von Jeppesen, dem einzigen Anbieter komplexer und praxisorientierter Software, längst Marktführer. Sie hatten noch ein paar nützliche Überraschungen dabei, zum Verlosen. Eine Jeppesen Flitestar VFR und ein JeppView VFR Deutschland am VFR-Tag, ein Jeppesen Flitestar IFR und ein Jeppview IFR Deutschland am IFR-Tag, alle mit 1 Jahr Update. Die Gewinner hatten das volle Programm einschließlich Schulung und viel Arbeit für zu Hause mitzunehmen. Die Anderen hatten die Spannung noch vor sich, denn unsere Sponsoren sind nicht kleinlich: SkyFox aus Berlin hat uns für jeden Seminartag ein Headset zum Verlosen spendiert, auch hier lachende Gesichter. Unsere Idee, die Profis der General Aviation mit einzuladen, fällt auf fruchtbaren Boden: Avionics Service East, Aquila by Excellence und Cirrus Deutschland aus Schönhagen, Nayak Air Service aus Köln und Kamenz haben sich als Sponsoren an den Seminarkosten beteiligt und dafür ihr Informationsmaterial ausgelegt. Für uns eine Möglichkeit, die Kosten des ganztägigen Seminars so niedrig zu halten, dass niemand auf die Idee kommen muss, zum Ausgleich seine Flugzeiten zu reduzieren. 79 Euro Seminargebühr für AOPA-Mitglieder kann man nicht unterbieten, wenn man bedenkt, dass man sich neben kompaktem Fachwissen auch den ganzen Tag an den Köstlichkeiten des Café Lindbergh in Schönhagen schadlos halten kann. Jeder Tag für sich ein Erfolg.

Hans Eberhard (Mitte) mit zwei Teilnehmern

Interessierte Zuhörer in Schönhagen

Pit Odenthal bei der Verlosung

Eines hatten wir nicht auf dem Programm: FliteDeck von Jeppesen. Ein geniales Tool, den Tablet PC als elektronisches Kniebrett zu benutzen, ja natürlich im Cockpit im Flug, enroute sozusagen einschließlich Departure und Approach. Aber benutzen Sie das nie, wenn Sie es nicht absolut sicher beherrschen und Ihr Tablet PC so eingerichtet ist, dass er zum Beispiel gerade auf Standby geht, wenn sie seine Informationen am dringendsten brauchen. Die erforderliche Head-Down-Time, das Ding wiederzubeleben, kann für Sie das „aus" bedeuten. Ich nehme es mal vorweg, wir haben FliteDeck in diesem Seminar nicht behandelt, wir wollen es mal getrennt als Schulungskurs auflegen. Denn der Rahmen von täglich 5,5 Stunden Seminar reicht nicht für das ganze Jeppesen Software Programm. Mit dem FliteDeck muss man sich getrennt und konzentriert beschäftigen. Inzwischen gibt es Tablet PCs genau dafür auf dem Markt. Einige davon hatte Holger Stenzel von Jeppesen dabei, zum Anfassen und Fragen stellen. Fragen Sie Ihren Pilots Supply Service. Denn sich auf FliteDeck einstellen ist erweitertes Flightbriefing. Und Flight Briefing findet vor dem Flug statt; dieses Seminar wieder im nächsten Januar in Schönhagen.

Pit Odenthal

Anzeige

Die praktischen und präzisen elektronischen Karten von Jeppesen stehen jedem VFR-Piloten überall und jederzeit zur Verfügung. Ob zu Hause oder im Cockpit.
Mit JeppView haben Sie vollen Zugriff auf die VFR-Karten von Jeppesen. Aktualisieren Sie Ihre Karten einfach online. Sehen Sie sich Enroute-, Approach- und Terminal-Karten während Ihres Fluges an. Schauen Sie sich einmal genauer an, was Jeppesen für den VFR-Piloten noch alles tun kann.

Holen Sie sich VFR-Karten auf Ihren PC. Besuchen Sie jeppesen.com/jeppview5

RUFEN SIE UNS HEUTE NOCH AN 00800 537 737 36 (Gebührenfrei für Anrufer aus Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz)
06102 50 70

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern und Partnern:

The Tablet Store
R. EISENSCHMIDT THE PILOT SHOP
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox SKY-FOX.COM
FRIEBE FLUGBEDARF
AEROSHOP PIRZKALL WWW.AEROSHOP.DE

AOPA-SeaSurvival

in Nordholz (EDXN) am 19.05.2009

Der Lehrgang wird von den SeaSurvival-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.

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

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

Anmeldeschluss ist der 19.04.2009
Anmeldeformular auf Seite 17

AOPA-Seeflugtraining

in Neubrandenburg (ETNU) vom 21. bis 24.05.2009

Das Seeflugtraining der AOPA über der Ostsee mit dem Ausgangsflugplatz Neubrandenburg in Deutschlands liebenswertem „Nahen Osten". Im Vordergrund steht der Mensch, der Pilot, die Pilotin. Sein Verhalten. Sein Gefühl. Um den wollen wir uns kümmern. In Theorie und Praxis. Um die Eindrücke und Bedingungen, mit denen er beim Fliegen über Wasser konfrontiert wird, um die Interpretation des Umfeldes und der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente an Bord der ach so vertrauten Flugmaschine. Und natürlich um die Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt.

Wen sprechen wir mit diesem Training an? Alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, die ihr Wissen als „Binnenpiloten" erweitern und sich mit den grundsätzlichen Gegebenheiten und möglichen Situationen über See vertraut machen möchten. Übernachten werden wir in einem Hotel direkt am Flugplatz. Natürlich mit einer „Special Rate" für die Teilnehmer des Trainings, die die Geschäftsführung des Flugplatzes für uns vereinbart hat.

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

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

Anmeldeschluss ist der 24.04.2009
Anmeldeformular auf Seite 17

Fotos: Deutsche Flugsicherung GmbH

AOPA-Sprechfunkrefresher

in Egelsbach (EDFE) am 27.06.2009

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständliche und umständliche „Funkerei" ist für alle Beteiligten zumindest lästig, sie kann aber auch leicht zum Sicherheitsrisiko werden.

Das muss nicht sein. Michael Sinz, FIS-Spezialist im Center Langen, bietet mit seinen Flugfunkrefresher-Seminaren fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle, die eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten. Wahlweise wird der Stoff des AZF, BZF I und/oder BZF II behandelt.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollierten Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert.

Das Seminar findet in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany am Flugplatz Egelsbach statt. Seminarbeginn ist um 9:00 Uhr, das Ende ist für 18:00 Uhr vorgesehen.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 40 für AOPA-Mitglieder und EUR 60 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 27.05.2009
Anmeldeformular auf Seite 17

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Eggenfelden siehe nächste Seite

☐ **AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 19.05.2009**

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

☐ **AOPA-Seeflugtraining in Neubrandenburg vom 21. - 24.05.2009**

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 27.06.2009**

Kosten: 40 € für AOPA-Mitglieder, 60 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

Ich möchte folgende Sprechfunkverfahren in der Praxis üben (Mehrfachnennungen möglich):

☐ AZF ☐ BZF I ☐ BZF II

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer	Bankleitzahl
Name der Bank	
Ort, Datum	Unterschrift

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

Bitte legen Sie bei der Anmeldung zu fliegerischen Veranstaltungen eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Danke!

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

Unser Trainingscamp in Eggenfelden ist unter Piloten mittlerweile zu einer Institution geworden, an der regelmäßig zwischen 70 und 100 Aktive teilnehmen. Sie können von der Ausbildung und den gesammelten theoretischen und praktischen Erfahrungen immer wieder profitieren und dabei zusätzlich einen harmonischen "Fliegerurlaub" in Bayern verbringen. Fliegen auch Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Kursangebot

Die Theoriekurse finden am Sonntag, 2. August 2009 statt und sind Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis. Bei einem allmorgendlichen Briefing werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen sowie die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Das Briefing wird bei jedem Wetter abgehalten und ist für alle Fluglehrer und Trainees obligatorisch.

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

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

ADVANCED / AUFBAUTRAINING (ADV)

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

ALPENEINWEISUNG (ALP)

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

EMERGENCY PROCEDURE TRAINING (EPT)

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

IFR-CHECK

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

NACHTFLUG (NGT)

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

SIMULATORTRAINING (SIM)

Es stehen Flight Training Devices (FTD) mit Garmin 1000 zur Verfügung, um am Boden ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Anmeldeformular für Eggenfelden

PINCH-HITTER (PCH)

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

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

Unterkunft

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

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

Gästehaus Waldhof
08721 2858
EZ 33 EUR, DZ 48 EUR

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

Familie Schmideder
08721 8365
p.P. 18 EUR

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

Pauschale: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder
Blockstunde Fluglehrer 25 € - Flugzeuge: Min. 20 / Max. 100

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

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

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

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

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):
☐ 01.08.2009 ☐ 02.08.2009

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

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

Name | AOPA ID

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Anmeldungen werden erst nach schriftlicher Anmeldung und Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive MwSt.

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Name der Bank
Kontonummer | BLZ
Ort, Datum | Unterschrift

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

100 Jahre Luftfahrt in Marburg

Entwicklung des Motorfluges beim Kurhessischen Verein für Luftfahrt von 1909 Marburg e.V.

Schon im Jahr 1909 haben sich in Marburg Honoratioren der Stadt und der Universität zusammen getan, um einen Verein zum Zwecke der Luftschifffahrt zu gründen – unter ihnen der Polarforscher Alfred Wegener. Als die Bleriot den Ärmelkanal bezwang, kam man in der Universitätsstadt zusammen, um zunächst mit Gasballonen die Welt zu erkunden. Das wissenschaftliche Interesse wurde in den Vordergrund geschoben, aber Abenteuerlust und Wagemut gehörten sicherlich auch dazu, um z.B. per Ballon von Marburg nach Ostpreußen zu fahren.

Erste Landung im „Afföller“ am Gaswerk

Als erste Landung eines motorgetriebenen Luftfahrtgerätes in Marburg kann man den für ganz Marburg spektakulären Besuch des Luftschiffes „Viktoria Luise“ auf dem neuen Fluggelände am Afföller am 5. Mai 1912 ansehen. Allerdings versteht man heute unter Motorflug weniger den Betrieb von Luftschiffen, die der Kategorie „Leichter als Luft“ angehören.

Vielmehr denkt man an das Starten und Landen von abenteuerlichen Konstruktionen aus Holz, Draht und Leinwand mit schwächlichen Motor-Ungetümen bestückt. Sie wurden von wahren Abenteurern und waghalsigen Konstrukteuren bewegt, die zu Volkshelden avancierten.

Ein solches Flugzeug war auch das erste „richtige“ Motorflugzeug, das in Marburg zur Landung ansetzte. Eine „Rumpler Etrich Taube“ nahm als erste die Afföllerwiesen unter die Speichenräder anlässlich einer Zwischenlandung des Deutschlandfluges am 22. April 1914.

Das nächste dokumentierte Großereignis des Motorfluges in Marburg datiert aus dem Jahr 1929: das 20-jährige Vereinsjubiläum wurde mit einem Flugtag begangen, der auch mit hochkarätiger Prominenz besetzt war. Der berühmte Kampfflieger aus dem ersten Weltkrieg Ernst Udet trat mit seiner „Flamingo“ zum Schaukampf an, zauberte Kunstflugfiguren in den Himmel und jagte rote Luftballons kurz über dem Boden. Andere Flugakrobaten montierten Rauchpatronen an ihren Flieger und schrieben Waschmittelwerbung an den Himmel. Eine außergewöhnliche Attraktion in diesen Tagen.

Erstes Motorflugzeug des Vereins 1955

Bereits kurz nach der Freigabe des Motorfluges haben es die Aktiven des Vereins geschafft, das erste eigene Motorflugzeug in der Vereinsgeschichte an den Platz zu holen. Dieser Flieger wurde zunächst noch mit einer dänischen Zulassung OY-ABY betrieben. Die Maschine vom Typ „Auster Arrows“ war unter den Fliegern wegen ihrer roten Lackierung nur bekannt als das „Rote Mühlchen“. Mit 75 PS erreichte der Zweisitzer bei guten Bedingungen beachtliche 165 km/h Reisegeschwindigkeit. Bereits 3 Jahre später wurde in 1958 das Flugzeug ausgetauscht. Per Direktimport aus USA im zurückkommenden leeren VW-Container wurde eine Piper PA-18 sozusagen als Bausatz nach Nürnberg verfrachtet und dort in einem luftfahrttechnischen Betrieb zusammengebaut. Die erheblichen finanziellen Aufwendungen konnten nicht aus der Vereinskasse bestritten werden, sondern hier sprangen einzel-

1912: Landung des Luftschiffs „Viktoria Luise“

1914: „Rumpler Etrich Taube“

1970: Erste Landung in Marburg-Schönstadt

Heute: Cessna C 172 SP des KVFL

ne, besser gestellte Flugenthusiasten in die Bresche und leisteten Spenden oder gaben zinslose Darlehen an die Gemeinschaft. So wird auch kolportiert, dass bei einem der ersten Starts einer solchen Neuerwerbung die Ehefrau eines solchen Sponsors ihrem persönlichen Verzicht und Frust Ausdruck verlieh mit dem Ausruf: „Seht euch das an – da oben fliegt jetzt meine neue Küche!"

Im Jahr 1963 stand die erste „Cessna" dem Verein zur Verfügung, eine vergleichsweise starke und komfortable Reisemaschine. Diese viersitzige Cessna 175 war mit einem so genannten „Wingleveler" ausgestattet. Die Entwicklung ging stürmisch weiter und aus der C175 wurde eine C182, die weitere, verbesserte Ausstattungsmerkmale mitbrachte.

Erste Landung auf dem neuen Flugplatz in Schönstadt

Am 26. Mai 1970 wurde das neue Fluggelände Marburg-Schönstadt EDFN mit der Überführung und Landung der Piper PA 18 D-ECSY eingeweiht. Die Piloten und Vorstandsmitglieder Hans Hopp und Fritz Herrmann wurden von einer begeisterten Schar gebührend empfangen und der Umzug von den Afföllerwiesen auf den Schönstädter Buckel konnte abgeschlossen werden.

Die topografischen Bedingungen sowie die zu geringen Sicherheitsabstände zwischen Motorflug- und Segelflugbahn am neuen Flugplatz ließen dort keine Windenschlepps mehr zu, so dass fortan die Segelflugzeuge per Flugzeugschlepp gestartet werden.

Für den Flugzeugschlepp wurden nacheinander verschiedene Flugzeugmuster eingesetzt wie die erwähnte Piper PA 18, die Tiefdecker Morane und Robin „Remorquer" und die Christen „Husky". Dieses Flugzeug ist auch heute noch das Arbeitstier der Schleppis.

In den Folgejahren wurde die Flotte weiter ausgebaut und die kleineren, zweisitzigen Schwestern C150 und C152 konnten in der Schulung neuer Motorflieger hervorragende Dienste leisten.

In den 1980er und 1990er Jahren kamen mit den Cessna 172 auch viersitzige Schul- und Reisemaschinen hinzu und die Flotte wurde permanent weiterentwickelt und erweitert.

Heutige Flotte und Ausblick

Es war immer das Bestreben des Vereins, den Flugzeugpark entwicklungstechnisch aktuell zu halten und regelmäßig zu erneuern, soweit das finanziell zu bewerkstelligen war. Zu Beginn des Jubiläumsjahres schließlich ist der Prozess der Anpassung noch immer im Gange. Die Momentaufnahme zeigt einerseits noch 4-sitzige Cessna 172, die in Schulung und unterwegs vergleichsweise günstig bewegt werden können, aber mit inzwischen stolzen 30 Jahren bereits fast als Oldtimer bezeichnet werden müssen. Andererseits wurden in 2005 zwei neue Flugzeuge C 172 SP und C 182 T G1000 erstanden, die als komfortable Reisemaschinen sowohl technisch als auch in Bezug auf die Annehmlichkeiten des Reisens dem heutigen Stand der privaten Fliegerei entsprechen. Der neueste Stand spiegelt sich in einem G1000 Glascockpit von Garmin wieder, das im Vereinsbereich relativ selten ist.

Der Blick in die Zukunft bringt in jedem Fall auch die bei den Straßenfahrzeugen einsetzende Entwicklung des Energiesparens und der Rückführung auf das Notwendige. Downsizing ist das Stichwort. So wird sich die Anpassung der Flotte auch im Verein an neuen Gegebenheiten orientieren. Da der erste E-Motor-Flieger demnächst um die Erde fliegen soll, gibt es hier ganz neue Perspektiven zu entdecken.

Hansjörg Schwarz

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

Luftrecht eBook

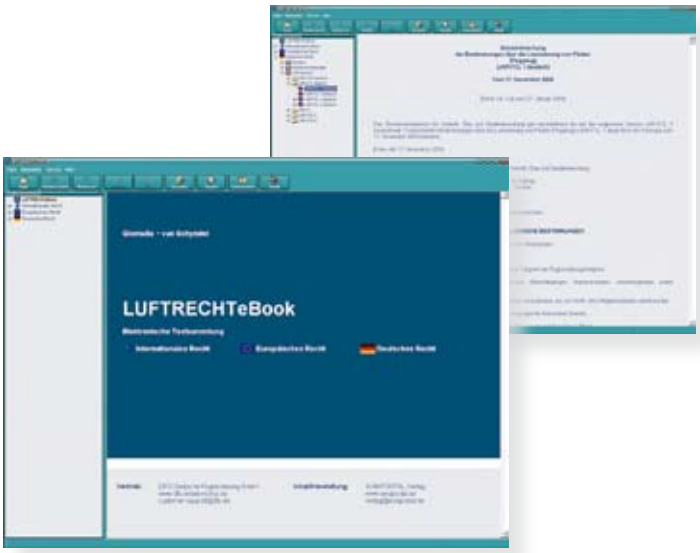
Rechtsvorschriften rund um den Luftverkehr zum Download

Deutsche, europäische und internationale Rechtsvorschriften rund um den Luftverkehr sind jetzt per Download immer aktuell verfügbar: Das neue elektronische Medium „Luftrecht eBook" ist bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH im Online-Shop zu bekommen. Die Nutzer der Software werden stets über Änderungen der Vorschriften informiert.

Das digitale Medium ist nach dem Geltungsbereich der Normen gegliedert und verfügt über eine Volltextrecherche, die bei der Suche von Begriffen und Themen hilft. Auch kann sich der Nutzer einzelne Seiten mit einem Lesezeichen vormerken. Die aktualisierten Regelwerke werden in einer speziellen Übersicht nachvollziehbar aufgeführt. Zusätzlich lassen sich alle Seiten direkt per Mausklick ausdrucken.

Neben dem nationalen Luftrecht sind auch die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft, also der EG-Vertrag, Verordnungen, Bestimmungen und Richtlinien, in deutscher Sprache enthalten. Die Luftfahrt betreffende internationale Abkommen runden die Sammlung ab. Zusammengestellt wird das Werk vom Aviaportal-Verlag und den Luftrecht-Experten Professor Elmar Giemulla, der an der Technischen Universität Berlin und der Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung lehrt, und dem promovierten Rechtsanwalt Heiko van Schyndel.

Die elektronische Sammlung eignet sich für alle, die mit luftrechtlichen Vorschriften in Berührung kommen: Behörden, Luftfahrtgesellschaften, Business Aviation, Flugplatz- und Flughafenbetreiber, Flugschulen sowie Piloten, um nur einige zu nennen. Das „Luftrecht eBook" ist unter www.dfs-aviationshop.de erhältlich. Das Jahresabonnement kostet 57 Euro.



EASA-Zulassung für Diesel-Flugmotor AE300

Diamond Aircraft und Austro Engine haben am 28. Januar 2009 von der EASA die Zulassung für den Turbodiesel Flugmotor E4 (AE300) erhalten.

Laut Christian Dries, CEO der Diamond Aircraft Ind., und der Geschäftsführung der Austro Engine wurde nach 42 Monaten intensivster Entwicklungsarbeit und Projektkosten in Höhe von € 48 Mio. die Zulassung des E4 Motors erreicht: „Das Projekt gestaltete sich wesentlich komplizierter als erwartet. Nur durch den Einsatz aller Beteiligten, der europäischen und österreichischen Zulassungsbehörden, MB Tech, Bosch General Aviation Technologies und unserer Mitarbeiter, ist es uns gelungen, den Zertifizierungsprozess erfolgreich abzuschließen." Das Type Certificate ist ein wesentlicher Meilenstein zur Sicherung der Zukunft der Diamond Aircraft. Denn nach der Insolvenz des bisherigen Motorenlieferanten Thielert war der Absatz der Diamond-Flugzeuge drastisch eingebrochen, so dass man sich von Thielert weitgehend unabhängig machen wollte.

Die Zulassung für den Betrieb des AE300 in der DA42 NG wurde am 12. März 2009 erteilt, die Zulassung für die DA40 wird in den nächsten Wochen erwartet. Auch die Neuentwicklung DA50 soll mit dem neuen Motor angeboten werden.

Flugmotor AE300 mit 170 PS

Neuer ADS-B Empfänger von Garrecht Avionik

Sicherheitsgewinn durch ADS-B: Garrecht Avionik GmbH startet mit seinem neuen FLARM-kompatiblen ADS-B Empfänger TRX-1090 in ein neues Zeitalter für Kollisionswarnsysteme.

Das neue System stellt den Einstieg in eine komplette Gerätefamilie dar, die erstmals technologieübergreifend die Vorzüge der unterschiedlichen Systeme FLARM und Mode-S / ADS-B 1090 kombiniert.

Mit dem neuen TRX-1090 kann das mit über 11.000 Geräten sehr weit verbreitete FLARM-System kostengünstig erweitert werden und warnt somit auch vor gefährlichen Annäherungen von Luftfahrzeugen, die nur mit einem modernen Mode-S Transponder mit ADS-B-out Funktionalität ausgerüstet sind. Dies sind neben Verkehrsflugzeugen ab 5.700 kg MTOW zunehmend auch Motorflugzeuge sowie Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge.

Durch Verwendung modernster Bauelemente und Designverfahren ist eine niedrige Stromaufnahme ebenso selbstverständlich, wie zahlreiche Geräteschnittstellen zum Anschluss bereits vorhandener Peripherie. So können z.B. nahezu alle FLARM-kompatiblen Traffic-Displays und in naher Zukunft auch bestimmte Geräte namhafter GPS-Hersteller, wie z.B. GARMIN von der ADS-B Technologie profitieren.

Das Gerät erfüllt alle Performance-Parameter, die an zulassungspflichtigte ADS-B Receiver gestellt werden. Neben integrierten ADS-B / FLARM Trafficdisplays wird im Laufe des Jahres auch ein„ADS-B 1090 Core-Modul“ verfügbar sein. Die neue Technologie wird dadurch als fertig abgestimmte und geprüfte Baugruppe leicht und kostengünstig in Geräte von Drittherstellern integrierbar.

Garrecht Avionik GmbH wird den TRX-1090 erstmals auf der AERO 2009 präsentieren (Halle A1, Stand 150).

MacScan Flight Timer: Einschalten & losfliegen

Durch die manuelle Erfassung von Block- und Flugzeit ist kein Pilot davor gefeit, den Flug als „Bürolist“ zu beginnen zu beenden. Dieser Stress hat jetzt ein Ende. Das Schweizer Unternehmen TB-Electronics GmbH hat auf Basis eines Mikrocontrollers ein Gerät entwickelt, das auf Knopfdruck diese Zeiten erfasst und abspeichert.

Der MacScan Flight Timer arbeitet geschwindigkeitsabhängig. Beim Rollen wird der Übergang vom Stillstand zur Bewegung als Blockzeit erfasst, die Startzeit wird bei Überschreiten einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit registriert. Gleiches gilt für den Landevorgang und das Rollen zum Abstellplatz durch Unterschreiten der vorgegebenen Geschwindigkeiten. Selbstverständlich wird auch die Anzahl der Starts und Landungen pro Flug erfasst (Touch and Go).

Die Erfassung der aktuellen Geschwindigkeit wird durch einen integrierten GPS-Empfänger möglich. Das Gerät mit den Abmessungen einer halben Zigarettenschachtel kann bis zu 100 Flüge pro Benutzer aufzeichnen. Die integrierte Datenbank zeigt dabei auch die ICAO-Codes von über 2.300 europäischen Flugplätzen. Für Helikopter kann der FlightTimer mit einem Spezialsensor geliefert werden. Damit ist auch die Erfassung von Schwebeflügen möglich.

Alle relevanten Flugdaten im Speicher des integrierten Datenloggers werden im Minutentakt gesichert. Eine USB-Schnittstelle ermöglicht den Transfer der Daten auf den PC und das Laden des integrierten Li-Ion Akkus.

Mittels FlightTimer Software kann man die Flüge auch als KML-Datei einlesen, abspeichern und mit Google-Earth nachfliegen.

TB-Electronics stellt den MacScan Flight Timer auf der diesjährigen AERO in Halle A5, Stand 007 aus.

Anzeigen

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

Fly and Drive Rally for Charity 2009

Mit der AOPA-UPL Luxembourg von Maribor nach Prag

Vom **16. bis 24. Mai 2009** findet unter der Schirmherrschaft der beiden Außenminister Jean Asselborn (LUX) und Frank W. Steinmeier (D) die Fly and Drive Rally for Charity 2009 statt.
Organisator für den Luftweg ist die AOPA-UPL Luxembourg, für den Landweg sind die Eurobiker zuständig. Zweck der Veranstaltung ist das Sammeln von Spendengeldern, um die Einrichtung eines Heims für mittellose und behinderte Kinder in Satu Maré (Rumänien) finanziell zu unterstützen.
Piloten und Motorradfahrer machen sich im Rahmen zweier Parallelveranstaltungen auf den Weg und treffen an 4 Etappenzielen wieder aufeinander. Dies sind:

- Maribor (Offizieller Startpunkt)
- Kecsekemet
- Satu Maré (Übergabe der Spenden)
- Prag (Abschlussveranstaltung)

Weitere Informationen und organisatorische Einzelheiten finden Sie auf der Website unserer luxembourgischen Kollegen unter:
www.upl-aopa.lu

Prag, © Anja Wahl/Pixelio

EU-Empfehlung zum Ausbau der GA-Infrastruktur

Die zivile, private Luftfahrt sowie die Geschäftsreiseluftfahrt wachsen rasant. In einem angenommenen Bericht für „eine Agenda für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt und Geschäftsreiseluftfahrt“ spricht sich das Europäische Parlament dafür aus, in Modernisierung und Bau kleiner und mittelgroßer Flughäfen zu investieren sowie die Emission kleinerer Luftfahrzeuge zu verringern.
Das Parlament fordert die Mitgliedsstaaten und die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften auf, in die Modernisierung und den Bau kleiner und mittelgroßer Flughäfen zu investieren, da diese für die Allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt von wesentlicher Bedeutung seien.
Für die Allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt sei es in zunehmendem Maße schwierig, Zugang nicht nur zu den großen Flughäfen, sondern auch zu den Regionalflughäfen zu erhalten, da die steigende Nachfrage von Seiten des Linienverkehrs die Verfügbarkeit der Zeitnischen und Abstellpositionen einschränke.
Kommission und Mitgliedstaaten werden dringend dazu aufgerufen, diese Probleme durch ihre Flughafenbehörden zu lösen. Es sollen Maßnahmen durchgeführt werden, mit denen die Ausnutzung bestehender Kapazitäten durch eine verbesserte Planung und den Einsatz moderner Technologien optimiert werde.

Deutsche Flugsicherung wird nicht privatisiert

Die Privatisierung der DFS ist wohl endgültig vom Tisch. Dies war verschiedenen Pressemeldungen der vergangenen Wochen zu entnehmen. Bereits 2006 hatte Bundespräsident Horst Köhler ein entsprechendes Gesetz gestoppt. Jetzt wird in einem Gesetzesentwurf der Bundesregierung erklärt, dass private Dienstleister lediglich ausgewählte „Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste“ übernehmen dürfen und die Überwachung des deutschen Luftraums eine „Hoheitsaufgabe“ ist, die durch „Behörden der unmittelbaren Bundesverwaltung“ oder die bundeseigene DFS durchzuführen ist.
Dies sind genau die Argumente, die die AOPA-Germany und die IAOPA in der Vergangenheit vehement vertreten haben. Wir haben nicht nur immer wieder unsere verfassungsrechtlichen Bedenken zum Ausdruck gebracht, die die Übertragung von Hoheitsaufgaben an Kapitalgesellschaften betreffen, sondern auch unsere pragmatisch-ökonomischen Bedenken geäußert. Denn aufgrund ihrer Monopolsituation und des Drucks der Kapitalgeber wäre bei einer Privatisierung mit einer deutlichen Erhöhung der Preise zu rechnen gewesen. Außerdem hätte sie das zwingend notwendige Zusammenwachsen der europäischen Flugsicherungen erheblich behindert.

Anzeige

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n

Volljuristin/en

für eine Tätigkeit im **Luftverkehrsreferat** mit folgenden Schwerpunkten:
- Selbstständige Bearbeitung und Bewertung von rechtlichen Fragestellungen im Luftverkehrsrecht
- Mitwirkung an Genehmigungsverfahren für Flugplätze
- Erarbeitung von fachlichen Stellungnahmen zu Entwürfen nationaler und europäischer Vorschriften des Luftverkehrsrechts
- Fachliche Mitwirkung in Verwaltungsverfahren
- Bearbeitung von Angelegenheiten des Luftfahrtpersonals, der Luftfahrtunternehmen und der Luftfahrtschulen
- Beurteilung von Vorhaben zur Änderung der Luftraumstruktur und Luftraumnutzung

Ihr Profil:
- Prädikatsexamen (mindestens „voll befriedigend" im ersten und zweiten Juristischen Staatsexamen)
- Fähigkeit, komplexe rechtliche und fliegerische Sachverhalte rasch zu erfassen sowie knapp und schlüssig darzustellen
- Inhaber/in einer Lizenz für Privatpiloten/innen PPL-N oder einer Segelfluglizenz GPL verbunden mit der Bereitschaft zur fliegerischen Fortbildung
- Kenntnisse auf dem Gebiet der internationalen Gesetze und Regelungen über Luftfahrtpersonal und Luftfahrtbetrieb
- Ausdruckssicherheit in Wort und Schrift
- Gute englische Sprachkenntnisse in Wort und Schrift
- EDV-Kenntnisse
- Sicheres Auftreten und souveräner Umgang insbesondere mit externen Partnern (europäische Institutionen, Mandatsträger, Unternehmen, Verbände)
- Verhandlungsgeschick, Teamfähigkeit, Kontaktfreudigkeit

Wir bieten Ihnen abwechslungsreiche Aufgaben an einer obersten Landesbehörde, interessante Entwicklungsperspektiven mit sehr guten Aufstiegschancen und die Zahlung der Zulage für die Tätigkeit an einer obersten Landesbehörde. Bei Vorliegen der beamtenrechtlichen Voraussetzung erfolgt eine Übernahme in das Beamtenverhältnis des höheren Dienstes (Regierungsrätin/Regierungsrat). Schwerbehinderte werden bei ansonsten im Wesentlichen gleicher Eignung bevorzugt.

Ihre schriftliche Bewerbung mit aussagekräftigen Unterlagen richten Sie bitte an das

Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Personalreferat, 80525 München

Dornier Museum Friedrichshafen

Eröffnung am 24. Juli 2009

Dornier hat Geschichte geschrieben. Die Entwicklung des Unternehmens ist untrennbar mit dem Visionär Claude Dornier verbunden, dessen Liebe zur Technik und Faszination für das Fliegen die Dornier Werke zu einem der innovativsten Unternehmen Deutschlands gemacht haben. Das Dornier-Museum möchte deshalb nicht nur mit herausragenden technischen Leistungen der Luft- und Raumfahrt faszinieren, sondern vor allem auch zeigen, wie revolutionäre Ideen vor dem Hintergrund der Zeitgeschichte entstehen.

Das Museum, das derzeit in Friedrichshafen am Bodensee entsteht, wird am 24. Juli 2009 zum ersten Mal seine Besucher empfangen.

Die Dauerausstellung des Dornier Museums ist in drei Bereiche gegliedert. Kernstück ist die sogenannte Museumsbox. In einem Rundgang werden die Geschichte des Dornier Konzerns und die Entwicklung der Luft- und Raumfahrt in den letzten 100 Jahren dargestellt und in den Kontext der Zeitgeschichte eingebettet. Unzählige Weltrekorde, Patente und technische Höchstleistungen dokumentieren die eindrucksvolle Karriere Dorniers; politische, wirtschaftliche und soziale Rahmenbedingungen zeigen, was Menschen in den jeweiligen Epochen bewegt und motiviert hat.

Die Faszination des Fliegens wird spürbar im Hangar. Hier können die zum Teil noch flugfähigen Originalflugzeuge wie die Do 27, die Do 228 und die Do 31 aus nächster Nähe bestaunt werden. Alle Modelle sind legendäre Klassiker der Fluggeschichte, um die sich viele Mythen und Geschichten ranken. Sie werden bis zur Eröffnung im Sommer 2009 durch die Luft oder per Schwertransport auf der Straße an den Bodensee transportiert. Ein weiteres Highlight ist der Dornier Merkur, ein Verkehrsflugzeug aus den 20er Jahren, das derzeit ein Spezialist in Ungarn für das Museum nachbaut.

Die Galerie führt schließlich unter den Schwerpunkten Material, Kommunikation und Energie an den technologischen Hintergrund der Produkte Dorniers heran. Einzelne Ausstellungsstücke belegen, wie technische Errungenschaften durch Dorniers Weitblick und sein vernetztes Denken auch in anderen Disziplinen Fortschritt ermöglichten.

Das Dornier Museum erhält einen modernen, luftigen Bau, der insgesamt rund 5.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche bietet. Im Hangar finden die Flugzeuge auf rund 2.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche großzügig Platz.

Claude Dornier

Verwirrung um US-Lizenzen der FAA ohne Sprachbescheinigung

Am 5. März 2009 endete für amerikanische Piloten die Übergangsregelung zur ICAO Language Proficiency. Jeder Pilot, der mit einer US-Lizenz außerhalb der USA fliegt, muss seit diesen Stichtag den erforderlichen Sprachnachweis haben. Dies hat in den letzten Tagen und Wochen zu viel Verwirrung und widersprüchlichen Diskussionen geführt. Doch besteht wirklich Anlass zu einer überstürzten USA-Reise ins nächste FSDO? Hier die Fakten:

Inhaber einer vollwertigen US-Lizenz

Sie können mit der alten Lizenz weiter innerhalb der USA ohne Sprachbescheinigung fliegen. Dies gilt auch für ausländische, also z.B. deutsche Piloten.
Wer ein N-registriertes Flugzeug außerhalb der USA fliegt, darf dies nach dem 05.03.2009 nicht mehr mit der alten Lizenz. Die neue Lizenz mit aufgedruckter Sprachbescheinigung kann jedoch für 2 USD binnen fünf Minuten online beantragt werden unter:
http://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/airmen_services/

Inhaber einer Validation

Auch für Inhaber einer Validation gilt, dass sie innerhalb der USA weiterhin – auch als Ausländer – ohne Sprachbescheinigung fliegen dürfen.
Weniger eindeutig sind die Aussagen, wenn Sie mit einem US-Flugzeug außerhalb der USA unterwegs sind. Hier muss man wiederum zwei Fälle unterscheiden:

Sie sind per US-Flugzeug z.B. mit einer deutschen JAR-Lizenz in Deutschland unterwegs

Für diesen Fall wird nach FAR Part 61.3. die deutsche Lizenz allgemein anerkannt. Streng genommen ist also weder eine US-Validation nach Part 61.75 noch eine Sprachbescheinigung der FAA erforderlich. Das gleiche gilt analog für andere Staaten, also immer dann wenn Sie in dem Staat unterwegs sind, aus dem Ihre Lizenz stammt.

Sie sind per US-Flugzeug mit z.B. einer deutschen JAR-Lizenz außerhalb Deutschlands unterwegs

In diesem Fall ist eine gültige Validation nach Part 61.75 erforderlich. Eine Validation ist die Anerkennung Ihrer JAR-Lizenz, also keine richtige US-Lizenz, sondern streng genommen nur eine Bestätigung der amerikanischen Luftfahrtbehörde, die es Ihnen gestattet, mit Ihrer JAR-Lizenz ein US-Flugzeug zu steuern.
Die spannende Frage ist, ob für diese Lizenzkombination die Sprachbescheinigung der JAR ausreicht oder ob die Sprachbescheinigung durch die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA ausgestellt sein muss. Und genau an dieser Frage scheiden sich bis heute die Geister. Auch die FAA drückt sich um eine eindeutige Antwort. Von dort kommt nur die wage Aussage, man wolle die Gelegenheit nutzen, den unüberschaubaren Altbestand an Validations einzukassieren und neu auszustellen. Doch den Piloten, der mit einer JAR-Lizenz nebst JAR-Sprachbescheinigung und US-Validation unterwegs ist, interessiert primär, was die Luftfahrtbehörde sagt, die ihn außerhalb der USA kontrolliert. Dies wird nicht die FAA sein.
Die kontrollierende Behörde könnte den Piloten nur dann am Wei-

Foto: Cessna Aircraft Company

terflug hindern, wenn sie die zur JAR-Lizenz gehörende Sprachbescheinigung nicht anerkennt – wofür es keinen Grund gibt – oder wenn die ohne US-Sprachbescheinigung ausgestellte Validation ab dem 05.03.2009 ungültig werden würde. Die Validation kann jedoch nur in zwei Fällen ungültig werden:

- Die FAA erklärt ausdrücklich, dass alle, ohne eingedruckte Sprachbescheinigung ausgestellten Validation ab 05.03.2009 ungültig werden. Dies ist eindeutig nicht der Fall, denn man kann mit dieser Validation weiterhin fliegen, zumindest in den USA
- die FAA sich auf den Standpunkt stellt, dass eine JAR-Sprachbescheinigung, die nach(!) Ausstellen der FAA-Validation erteilt wurde, eine Änderung der JAR-Lizenz (also der based on Lizenz) darstellt. Jede Änderung der JAR-Lizenz würde die Validation ungültig machen. Auch dies ist nicht der Fall, denn in Europa wird die Sprachbescheinigung separat zur Lizenz ausgestellt. Wenn diese Annahme zutreffen würde, dürfte man mit der alten Validation auch innerhalb der USA nicht mehr fliegen. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Fazit

Um dem Verwirrspiel ein Ende zu bereiten und um Komplikationen vorzubeugen, sollten Sie den nächsten USA-Trip nutzen und sich eine neue Validation mit Sprachbescheinigung ausstellen lassen. Bis dahin besteht jedoch kein Grund zur Panik, denn es ist derzeit nicht erkennbar, dass Ihnen eine europäische Luftfahrtbehörde mit der Lizenzkombination JAR-Lizenz, JAR-Sprachbescheinigung und US-Validation ohne FAA-Sprachbescheinigung den Weiterflug in einem US- Flugzeug verweigern dürfte. Sollte dies – wider Erwarten - doch einmal vorkommen, wenden Sie sich an die AOPA-Geschäftsstelle. Die AOPA wird prüfen, ob man daraus ein Musterverfahren machen kann, um zu der notwendigen Rechtssicherheit zu kommen.
Übrigens droht 2012 mit Einführung der europäischen EASA-Lizenz neues Ungemach. Wer eine EASA-Lizenz bekommt, verliert seine alte US-Validation, die noch auf der JAR-Lizenz beruht. Wer regelmäßig ein US-Flugzeug in Europa fliegt ist auf jeden Fall besser bedient, wenn er sich statt der Validation eine vollwertige FAA-Lizenz besorgt.

Wer den USA-Trip zum Ausstellen einer neuen Validation sparen will, kann sich an die AOPA wenden. Die Geschäftsstelle organisiert regelmäßig Termine mit einem Foreign Pilot Examiner der FAA in Egelsbach. Die Reisekosten des FAA-Mannes werden dabei durch alle Teilnehmer geteilt. Dieser Service ist jedoch ausschließlich AOPA-Mitgliedern vorbehalten. Auskünfte erteilt die AOPA-Geschäftsstelle.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
Vizepräsident AOPA-Germany

Anzeige

FASZINATION FLIEGEN

Wir präsentieren Ihnen die ganze
WELT DES FLIEGENS
sowie News und Hintergrundberichte aus der Militär- und Zivilluftfahrt, Exklusives über die Raumfahrt, aktuelle Reportagen von den großen Luftfahrtmessen, Highlights der Luftfahrtgeschichte, Top-Hits für den Modellbauer.

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

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

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

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

FLIEGER REVUE Ehrig-Hahn-Straße 2, 16356 Ahrensfelde bei Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de leserservice@fliegerrevue.de

DATUM, UNTERSCHRIFT

Abflug in Cochabamba

Machu Picchu

Einmal um die Welt mit der D-GHAN

In Bolivien lebt unserer Meinung nach das hübscheste und ureigenste Volk Südamerikas, das bis heute seine eigene Volkstümlichkeit bewahrt. **Santa Cruz** ist eine nette Ortschaft. Es machte Freude am Plaza de Mayor unter den Einheimischen zu sitzen – ein entgegenkommendes freundliches Volk.

Weiter ging es nach **Cochabamba**. Der Platz liegt in einem Tal umgeben von Bergen mit einer Höhe bis zu 8360 ft. Mit einer Höhe von 13 500 ft kann der Airport auf bestimmten Strecken angeflogen werden. Radar gibt es nicht und das am Platz befindliche VOR wird von den Bergen abgeschirmt und trifft über die Hindernisse keine Aussage. Cochabamba ist ein traumhafter Ort, eingebettet von den umliegenden Bergen, die meist in Wolken gehüllt sind. Die Stadt freut sich über viele Sonnenstunden, Häuser, Gassen, Plätze und Märkte sind sehenswert, hübsch angelegt, bunt und lebendig. Es fehlten uns leider die Tage, um länger im Land der Quechua verweilen zu können.

Trotzdem durfte sich die Partenavia hier ein paar Tage ausruhen, während wir uns mit dem Überlandbus nach **La Paz**, der höchsten Stadt der Welt mit 3600 Metern kutschieren ließen.

Über den FSI erfuhren wir von peruanischen Agenten, dass es in Puerto Maldonado kein AVGAS gibt. Also organisierten wir die Ausreise aus Bolivien mit Ziel **El Trompillo** und anschließendem Weiterflug über das überschwemmte Trinidad nach **Puerto Maldonado** in Peru. Eine schöne Christbaumbeleuchtung führte uns zum Final. Trotz Überstunden (es war Nacht) hatten wir einen sehr freundlichen Empfang, eine unkomplizierte Einreiseabfertigung und wurden auch noch in ein Hotel gefahren.

Der Geier-Flyer durfte hier ein zweites Mal seine Flügel einklappen und sich ausruhen. Mit der Aero Condor waren wir in 35 Minuten in Cuzco. Gleich am Flughafen arrangierten wir für den nächsten Tag die Tour nach Machu Picchu sowie ein Hotel. Per Panoramazug (Bummelbahn ohne Heizung) und Bus, Gesamtfahrzeit 4 1/2 Stunden, erreichten wir im strömenden Regen und von Wolken eingehüllt Machu Picchu. Im Zug schon still sitzend und deshalb halb erfroren und nun noch durchweicht erlebten wir die alten Steine der Inkas als neues Weltwunder, wenn es die Wolken zuließen.

Cuzco selbst ist ein Ort zum Verlieben. Der Hauptplatz mit der Kathedrale und rundherum umgeben von Arkaden mit darüberliegenden Balkonen mit herrlichen Holzschnitzereien und Terrassen, nach allen Richtungen verlaufenden schmalen Gassen mit kleinen Läden ist einfach prachtvoll. Die Kathedrale wirkt von außen unscheinbar und verbirgt im Inneren das von den Spaniern geraubte Gold und Silber der Inkas. Man darf nicht vergessen, dass an jeder Unze Gold Inkablut klebt. Der Reichtum übertrifft noch den von Oro Preto in Brasilien. Man ist überwältigt und geblendet.

Weiterflug und Landung in **Pucallpa**: Das viel versprochene AVGAS gab es hier nicht. Von einem schweizer Piloten, der seit über 30 Jahren in Pucallpa lebt, bekamen wir Unterstützung. Wir holten von einer Mission SAM mit einem Taxi den Sprit zum Flughafen: einfach eine Fahrt von 25 km. Es wurde nur soviel getankt, dass wir sicher über die Anden nach Trujillo kommen. Diese ganze Organisation hat 2 Tage gedauert. Pucallpa ist ein echtes Urwaldnest wie vor Hunderten von Jahren geblieben (wie im Film „Fitzcaraldo" mit Klaus Kinski). Hier sind Abenteuer und der Hafen groß geschrieben.

Pech am nächsten Morgen: es regnete in Strömen. Typisch für die Beamten am Flughafen: Weil es wie aus Kübeln goss, dachten diese, wir fliegen nicht und blieben damit zuhause. Dadurch gab es großen Trouble mit der Bezahlung der Landegebühr und es dauerte wieder eine Weile bis wir loskamen. Aber der Wettergott versprach über den Anden Wetterbesserung und der Geier-Flyer wollte in die Luft. Es war noch eine schwere Regenfront zu durchfliegen und dann klarte es rechtzeitig auf, um über die Anden zu klettern. „Der Pazifik hat uns wieder", riefen wir freudig, als im Westen die Küste auftauchte. In **Trujillo** machten wir nur einen kurzen Tankstopp, denn die heutige Destination hieß **Lima**. Die Stadt ist etwas unübersichtlich und wir konnten keinen rechten Bezug zu der City aufbauen. Prachtvoll ist der Hauptplatz mitten im Zentrum zu nennen. Besonders in der Nacht ist er durch die tolle Beleuchtung ein belagerter Anziehungspunkt.

Am 10.03. flogen wir zurück nach Trujillo. Der schöne Flug entlang der Küste machte Spaß. Der Landstreifen entlang des Wassers ist größtenteils vulkanischen Ursprungs, aber mit aufgewehtem feinem Sand bedeckt.

In Trujillo bereits bekannt, ging das Auftanken und die Besorgung einer Unterkunft

Oder: Wo ist Tonga? (Teil 4)

schnell. Flott waren wir im Hotel, direkt am Hauptplatz, und nicht allzu viel später waren die umliegenden Gassen unsere.

Am nächsten Tag ging es IFR nach Ecuador. In **Guayaquil** war nach der Landung, rollen, rollen und nochmals rollen angesagt bis wir unsere Parkposition etwa 2500 m vom Hauptterminal entfernt, erreicht hatten. Erst mussten wir lange warten bis der Tankwart kam und dann drehten wir Däumchen und warteten vergebens auf Abholung. Mit dem Gepäck in der Hand liefen wir letztendlich los, obwohl wir wussten, dass dies nicht erlaubt ist. Erst kurz vor dem Terminal wurden wir aufgepickt.

Dann folgte das letzte große Highlight auf unserer Tour: Wir flogen nach Baltra auf den **Galapagos Inseln**. Am nächsten Morgen begann die Einschiffung auf die Galapagos Legend. Das schneeweiße Schiff wurde 1963 in Hamburg gebaut und fasst 99 Passagiere. Wir hatten uns die beste Route ausgesucht: Bartolomé, Urbina Bay auf Isabela, Espinosa Point auf Fernandina, Rabida, Port Ayora auf Santa Cruz und North Seymour. Und wir wurden nicht enttäuscht, denn wir sahen alle möglichen Seevögel von Komoranen über brütende Blaufußtölpel bis hin zu Fregattvögeln und Pinguinen. Riesenwasserschildkröten, Haie und überall krabbelnde rote Riesenkrabben erfreuten uns ebenso wie bunte Landleguane, Panzerechsen und die schwersten Landschildkröten der Welt. Seelöwen und Seehunde bleiben uns ebenfalls in Erinnerung. Die urigsten und lustigsten Gesellen sind jedoch die Meeresechsen. Sie hocken und kriechen auf-, über- und nebeneinander. Sie bieten eine immerreiche Filmkulisse und man kann sich nicht satt sehen.

Vom letzten Anlegeort fuhren wir mit den Gepäckbooten gleich in der Früh nach Baltra, um es mit unserem kleinen Vogel noch bis **Quito** zu schaffen. In Quitos Zentrum lässt es sich gut bummeln. Um was wir Südamerika beneiden, sind ihre Plaza de Mayor, Plaza de Armas oder wie hier in Quito Plaza Independencia. Alle diese Plazas sind saubere Schmuckstücke, parkmäßig angelegt mit immerwährendem Leben. Egal ob zur Tages- oder Nachtzeit, sie sind der beliebteste Treffpunkt. Es sind nicht nur das Mittelstück mit Brunnen, mit Sockeln und Standbildern berühmter Personen, die vielen Bänke mit Liebenden sondern auch die eingrenzenden Häuser, Arkaden, Paläste und die Kathedrale, die dem Ganzen den Nimbus verleihen. Teilt man sich mit anderen eine Bank oder beobachtet das einheimische Volk, vergeht die Zeit wie im Flug.

Anders als bei unserem Anflug auf Quito hatten wir für den Abflug gutes Wetter. Der besondere Reiz lag darin am Cotopaxi vorbei zu fliegen und ganz in der Ferne den Gipfel des Chimborazo mit 6267 Metern erahnen zu können.

Dünen bei Parnaiba

Sal, Kap Verde

Zum Schluss musste der Geier-Flyer mit 2000 ft einen Sturzflug über die letzten Buckel machen, um noch die Landebahn von **Shell Mera** zu treffen. Fred und Chad von der MAF versorgten uns mit Sprit bevor es weiter nach Iquitos ging.

Iquitos, das ist die Story von Fitzcarraldo (gespielt von Klaus Kinsky 1984) und sein Leben ist immer noch lebendig. Die Zeit ist hier stehen geblieben. Man fühlt sich zurückversetzt ins 18. Jahrhundert. Die schwimmenden Wasserhäuser von Iquitos sind über ihre Grenzen hinweg bekannt. Die Menschen leben hier sehr einfach, für Touristen sind sie willkommene Fotomotive. Wir waren einen ganzen Tag mit einem Boot unterwegs um in Ruhe alles in uns einsaugen zu können. Auf einer Schmetterlingsfarm trafen wir Gudrun, eine Österreicherin, die in Südamerika schon lange lebt und diese Farm aufgebaut hat. Glücklich mal wieder Deutsch zu sprechen, wollte sie uns gar nicht loslassen.

Wir wollten auch den Amazonas nicht loslassen und würden ihm bis zur Mündung folgen. Kurzfristig mussten wir bis auf 100 ft runtergehen, weil die Wolken uns sonst keine Sicht gelassen hätten. Aber über 500 ft wollten wir auch nicht fliegen.

Nach Iquitos folgte **Tabatinga**, um hier die Einreise nach Brasilien zu erledigen, was 3 ½ Stunden gedauert hatte. Wir flogen dann gleich weiter nach **Tefe**, um aufzutanken. Hier gab es endlich AVGAS. Trotz aller Diskussionen (1 ½ Stunden) mussten wir im Urwaldnest US$ 3,50 pro Liter bezahlen. Es war Nacht, als wir in einer Absteige am Ostersonntag landeten und zum Essen gab es auch nichts.

Wie am Tag zuvor flogen wir entlang des Amazonas mit dem typischen Wetter: Aufliegende Wolken, Schauer, Blitze, nicht in die Höhe endende Towering Cumulus und zwischendurch gute Sicht. Die Zeit ist hier in **Santarem** im vorletzten Jahrhundert stehen geblieben, nicht nur äußerlich sondern auch bildungsmäßig. Das größte Mischvolk der Welt ist herkunftsmäßig nicht zu eruieren. Dichtgereiht stehen hier abfahrbereite Dampfer, Boote und Kähne nebeneinander, um die Einheimischen, die hier eingekauft oder Tauschhandel betrieben haben, wieder in die unterschiedlichsten Urwalddörfer zurückzubringen. Die Fahrten dauern manchmal viele Tage auf dem Amazonas und dessen Nebenarmen.

Nun hatten wir den Amazonas, 6800 km, über Tage und viele Stunden bis fast zur Mündung begleitet und dies war überwältigend! Jetzt lag **Belem** vor uns.

In **Parnaiba** fanden wir einen süßen, gemütlichen Flughafen samt den Angestellten vor, zum Weiterempfehlen. Am Nachmittag schwammen wir im Atlantik und wanderten viel am Strand entlang.

Das Wetter war so mies, dass wir nur IFR weiterkamen. Beim Aero Club in **Joao Pessoa** wurden wir herzlich empfangen. Die Zivilisation hatte uns wieder! Hier wurde das Flugzeug vor der Atlantiküberquerung nochmals gründlich gecheckt. Am Atlantik findet man einen schönen, langen Sandstrand mit Promenade.

Natal Approach zwang uns einen IFR-VOR-Anflug durchzuführen, weil die Wolken auflagen. Tanken, Immigration und Zollabfertigung folgten. ACC hatte unseren Flugplan verschlampt, so dass wir nur mit reichlicher Verspätung in der Nacht starten konnten.

Es folgte ein harmloser Flug über den Südatlantik. Nur ein paar Schauer mit Turbulenzen waren zu durchfliegen. Nach 11:52 Stunden Flugzeit landeten wir in **Praia**. Wir waren nun in Afrika! Nach einem Zwischenstopp in **Sao Vincente** ging es weiter nach **Boa Vista**. Nicht nur hier sondern überall wird angefangen wild zu bauen. Verteilte Bauruinen zeugen weit verstreut

Ape, der Earthrounder

Über Lanzarote

Willkommen in Hassfurt

Weltumrundung mit der D-GHAN (Teil 4)

davon. Sal als Insel bringt in der Infrastruktur vielleicht ein winzig mehr als die anderen Inseln, ist allerdings gleich unberechtigt teurer. Achtung für die Flieger, auch in **Sal** gibt es AVGAS nur auf Vorbestellung.

Unseren Geier-Flyer zog es jetzt nach Hause mit teilweise 180 kt, ein Jet-Feeling Richtung Nordosten. Die Landung auf **Gran Canaria** ist allerdings nicht zu empfehlen. Die General Aviation wird ausgenutzt von den Airlinern und dem Airport Management. Die Insel selber ist, oh Gott, oh Gott, nur für Menschen geeignet, die sich in Massen wohl fühlen. Kein Fleck, der nicht überbaut ist. Es nimmt einem die Luft zum Atmen.

Bei Traumwetter ging es mit 185 kt nach **Malaga**. Europa hat uns wieder! Die Stadt befand sich in einem Filmfestival-Rausch und der rote Teppich fehlt auch nicht. Allerdings ist Malaga auch ohne roten Teppich einen Besuch wert!

Wieder einmal hatten wir anschließend einen wunderschönen Flug entlang der Küste, aber uns bot sich ein grausamer Anblick: Alles zugebaut! Wo soll das hinführen? Unsere deutschen Freunde in **Alicante**, Renate und Rainer, empfingen uns überschwänglich. Ihr Hund Sam tat es ihnen gleich. Bei einigen Schoppen Rotwein gab es natürlich viel zu erzählen.

Noch schneller weiter, wir wollten jetzt nach Hause. Ein Tiefdruckgebiet ließ sich das nicht zweimal sagen und schob uns bis auf 215 kt an bis ihm die Puste ausging. Eine Übernachtung in **Beziers** und schon waren wir auf dem allerletzten Leg.

Die Puste nicht, aber unser Puls schnellte nach der Landung in **Hassfurt** empor. Freudestrahlend und überglücklich schlossen wir unsere Töchter Angela und Nathalie in die Arme, die uns einen grandiosen Empfang bereiteten. Auch Presse und Fernsehen wollten mitbekommen, was die frischgebackenen Earthrounder zu sagen haben.

Es war wunderschön, aber auch anstrengend! Als Ferien kann man die Tour nicht bezeichnen, die mit sehr viel Arbeit verbunden war. Wir behalten traumhafte Erlebnisse in Erinnerung, auch wenn eine Reise in der Form wie wir sie durchgeführt haben, immer ein Abenteuer bleibt.

Marga Hannemann

Zusammenfassung

- Start der Weltumrundung: 27.10.2007 in Hassfurt
- Ende der Weltumrundung: 10.04.2008 in Hassfurt
- Alle Kontinente wurden beflogen
- 92 Starts und Landungen in 29 Ländern
- 340:32 reine Flugstunden
  = 44 556 NM
  = 82 518 km
  = 2 x um die ganze Welt

Land	Zielort	ICAO	Datum	Zeit	NM
Bolivien	Santa Cruz	SLVR	21.02.2008	4:42	610
Bolivien	Cochabamba	SLCB	22.02.2008	1:44	205
Bolivien	El Trompillo	SLET	29.02.2008	1:45	215
Peru	P.Maldonado	SPTU	29.02.2008	4:45	510
Peru	Pucallpa	SPCL	05.03.2008	3:33	445
Peru	Trujillo	SPRU	07.03.2008	4:01	510
Peru	Lima	SPIM	07.03.2008	2:05	260
Peru	Trujillo	SPRU	10.03.2008	2:02	265
Ecuador	Guayaquil	SEGU	11.03.2008	2:57	405
Ecuador	Galapagos	SEGS	12.03.2008	4:48	655
Ecuador	Quito	SEQU	17.03.2008	5:57	735
Ecuador	Shell Mera	SEMS	21.03.2008	0:53	120
Peru	Iquitos	SPQT	21.03.2008	2:40	335
Brasilien	Tabatinga	SBTT	23.03.2008	1:44	225
Brasilien	Tefe	SBTF	23.03.2008	2:31	325
Brasilien	Santarém	SBSN	24.03.2008	4:59	620
Brasilien	Belem	SBBE	26.03.2008	3:14	410
Brasilien	Parnaiba	SBPB	27.03.2008	3:27	435
Brasilien	Joao Pessoa	SNJO	28.03.2008	3:25	500
Brasilien	Natal	SBNT	30.03.2008	0:42	90
Kap Verde	Praia	GVNP	31.03.2008	11:52	1460
Kap Verde	Sao Vicente	GVSV	01.04.2008	1:32	185
Kap Verde	Boa Vista	GVBA	02.04.2008	1:19	132
Kap Verde	Sal	GVAC	03.04.2008	0:21	36
Spanien	Gran Canaria	GCLP	04.04.2008	5:12	800
Spanien	Malaga	LEMG	06.04.2008	4:40	810
Spanien	Alicante	LEAL	07.04.2008	2:12	265
Frankreich	Beziers	LFMU	09.04.2008	2:40	415
Deutschland	Hassfurt	EDQT	10.04.2008	4:04	570

Termine 2009

April

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

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

Mai

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

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

16. - 24.05.2009
Fly and Drive Rally for Charity
von Maribor nach Prag
Info: www.upl-aopa.lu

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

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

21. - 24.05.2009
Klassikwelt Bodensee
in Friedrichshafen
Info: www.klassikwelt-bodensee.de

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

30. - 31.05.2009
Jubiläums-Flugshow
in Grefrath-Niershorst (EDLF)
Info: www.flight-tv.de/edlf

Juni

12. - 14.06.2009
26. Piper J3C und PA 18 Treffen
in Heide-Büsum (EDXB)
Info: www.edxb.de

13. - 14.06.2009
Fliegerfest
in Schwäbisch Hall (EDTY)
Info: www.edty.de

26. - 27.06.2009
Airpower 2009
in Zeltweg, Österreich
Info: www.airpower09.com

27.06.2009
AOPA-Sprechfunkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

27.06.2009
Flugrallye Deutsche Weinstraße
in Bad Dürkheim (EDRF)
Info: www.edrf.de

28.06.2009
Flugplatzfest
in Bad Dürkheim (EDRF)
Info: www.edrf.de

27. - 28.06.2009
Würzburg fliegt 2009
in Würzburg-Schenkenturm (EDFW)
Info: www.fscw.de

27. - 28.06.2009
Flugtage mit Fly-In
in Bopfingen (EDNQ)
Info: www.ednq.de

Juli

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

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

August

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

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

14. - 16.08.2009
26. Oldtimer Fly-In
in Schaffen-Diest, Belgien (EBDT)
Info: www.dac.be

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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug – **Nur für AOPA-Mitglieder**

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer
Gültig bis

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

Bestellung

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

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Aufnäher" und „AOPA-Schwinge" bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Mitglieder werben Mitglieder

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

Unser Dankeschön für

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset für Deutschland

40,- EUR Prämienzahlung

Unser Dankeschön für

2 neue Mitglieder

Programm FliteStar VFR von Jeppesen

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

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

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

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

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

In Kooperation mit: JEPPESEN A BOEING COMPANY

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

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2009
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 12.000 Exemplare
1. Quartal 2009 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

AERO
EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

www.tkk-werbung.de

Ab 2009
jährlicher Turnus

EXPERIENCE THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

2. – 5. APRIL 2009

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.de

Platin-Sponsor

Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor

aerokurier
FLUG REVUE