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

AOPA LETTER

Ausgabe 02/2010 | April - Mai 2010 | Heftpreis 2,80 Euro

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

02/10

Jetzt wird es spannend:

Auseinandersetzung um Flugplatz Fürstenfeldbruck

Besuchen Sie uns auf der AERO in Halle A4, Stand 101

Stärker vertreten!

EASA: Gurtproblematik durch AOPA-Einsatz gelöst

Bundesverfassungsgericht und Luftsicherheitsgesetz

Fliegerisch fit!

16. AOPA-Trainingscamp in Stendal-Borstel

1. AOPA-Flugsicherheits-training in Marburg

Besser informiert!

Luftfahrtversicherungen im Überblick

Die Neue von Cessna: C 162 SkyCatcher

Piloten landen hier.

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

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

In dieser Ausgabe: großes Special zur AERO 2010.

Nachrichten, Analysen, Foto-Shows und Newsletter-Bestellung unter:

www.aerokurier.de

Jetzt im Handel!

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

Wenn ein Land Bundesrecht außer Kraft setzen will…

Die bayerische Staatsregierung hat ein eigenwilliges Verständnis von Rechtsstaat und Verfassung: Nachdem sie versucht hat, die Entscheidung über den zivilen Betrieb von Fürstenfeldbruck zu verzögern, hat sie während der hiergegen erhobenen Untätigkeitsklage den Landesentwicklungsplan geändert, um der Klage den Boden zu entziehen. Dass ein derartiger Umgang mit dem Recht eine Ohrfeige für den Rechtsstaat ist, weil dadurch das Recht seines vertrauensbildenden Charakters beraubt und zur willkürlichen Verfügungsmasse der Politik degradiert wird, hat die AOPA bereits mit deutlichen Worten gebrandmarkt (vgl. AOPA-Letter 03/09 „Wenn der Rechtsstaat stört …“).

Doch damit nicht genug: Abgesehen von der hierdurch zutage getretenen rechtsstaatsfremden Grundeinstellung der bayerischen Staatsregierung ist diese „Rechtsanpassung“ auch inhaltlich ein Schlag ins Gesicht der Verfassung, verletzt sie doch in eklatanter Weise die dort normierte Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern. Neuerdings enthält der Landesentwicklungsplan nämlich die schneidige Zielvorgabe, dass in der Region München (Planungsregion 14) zusätzlich zu der bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen werden soll. Dabei hat die bayerische Staatsregierung die verfassungsrechtliche „Kleinigkeit“ übersehen, dass Flughafengenehmigungen ausschließlich aufgrund Bundesrechts erteilt werden: Die luftverkehrsrechtliche Fachplanung (konkret: § 6 LuftVG) ist nach § 73 Nr. 6 Grundgesetz Gegenstand der ausschließlichen Gesetzgebung des Bundes. Die Bundesländer haben sich hier herauszuhalten. Im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren ist zwar u. a. zu prüfen, ob ein Vorhaben den Erfordernissen der Landesplanung entspricht; eine Landesregierung ist aber nicht befugt, durch ihre Landesplanung den Vollzug von Bundesrecht von vornherein auszuschließen. Ebendies soll aber durch die angegriffene Rechtsvorschrift für den Raum München bewirkt werden: Die als „Ziel“ (Z) formulierte Vorschrift des Landesgesetzgebers erhebt den Anspruch auf Verbindlichkeit und bezweckt damit, die Anwendung von Bundesrecht (des § 6 LuftVG) für die Region München ein für allemal auszuschließen. Dies ist – wie die Rechtsprechung in ähnlich gelagerten Fällen bereits mehrfach bestätigt hat – verfassungswidrig. Der Bayerische VGH wird sich hiermit im Rahmen einer gegen den Landesentwicklungsplan gerichteten Normenkontrollklage zu beschäftigen haben.

Was auch immer der Antrieb für dieses drastische Vorgehen der bayerischen Staatsregierung sein mag – jedenfalls ist es sicherlich nicht dem bloßen Zufall geschuldet, dass BMW längst ein Auge auf das Flugplatzgelände geworfen hat. Nicht etwa um dort Luftfahrt zu betreiben. Nein, ein Übungsgelände für Autofahrer soll daraus werden – natürlich lärmfrei, denn man muss ja den Anwohnern vermitteln, dass der Lärmschutz über allem steht. Ein Schelm, der Böses dabei denkt?

Piloten und Luftfahrzeugbetreiber sind zumeist auch Autobesitzer, und viele besitzen einen BMW, viele von ihnen allerdings nicht mehr lange. Die Enttäuschung über das Geschäftsgebaren dieses ansonsten so renommierten Autoproduzenten sitzt tief bei den Luftfahrern. Viele haben angekündigt, ihre Kaufententscheidung beim nächsten Mal gründlich zu überdenken. Und BMW fällt bei alledem nichts anderes ein, als die AOPA eines unfairen Boykottaufrufs zu bezichtigen. Abgesehen, dass dies an den Haaren herbeigezogen ist, muss man sich allen Ernstes die Frage stellen: Wer boykottiert denn hier eigentlich wen? Wer soll denn verdrängt werden, und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Die Genehmigung des zivilen Weiterbetriebs lag doch bereits absendebereit im Luftamt, als das Blatt sich plötzlich wendete und die bayerische Staatsregierung sogar um den Preis des Verfassungsbruchs der Firma BMW den Weg nach Fürstenfeldbruck ebnen wollte.

Der kollektive Unmut der Luftfahrer über die bayerische Staatsregierung und auch über BMW zeigt eines ganz deutlich: Die Allgemeine Luftfahrt steht zusammen! Das muss nicht unbedingt organisiert werden, das funktioniert ganz von selbst.

Vielleicht ist das die bisher ermutigendste Botschaft dieser Affaire: Die Allgemeine Luftfahrt lebt! Sie ist aktiv und verschafft sich Stimme und Gewicht. Und zwar nicht nur auf Verbandsebene, sondern auch im Alltag eines jeden Fliegers. Für diese Rükkendeckung möchte ich mich im Namen von Vorstand und Geschäftsführung ausdrücklich bedanken.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Sparen bei Reisen	5
Versicherungen für AOPA-Mitglieder	5
Jeppesen-Special	6
Mitglieder werben Mitglieder	7

Stärker vertreten!

AERO 2010 mit guten Vorzeichen	8
NEU: AERO-Konferenz auf der AOPA-Bühne	9
AOPA-Erfolg: EASA – Gurtproblematik gelöst	10
AOPA-Erfolg: Steuerfrei fliegen – Der Nächste	10
Bundesverfassungsgericht und LuftSiG	11
Die ZÜP bei Lizenzverlängerung	11
Was gibt es Neues aus Fürstenfeldbruck?	12
Sprachprüfungen – Geplante Kooperation von DAeC und AOPA	12
Flächendeckende Einführung von 8.33 kHz Funkgeräten droht	13
3. European General Aviation Conference	13

Fliegerisch fit!

31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 31.07. bis 07.08.2010	14
16. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal vom 06. bis 09.05.2010	16
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 27. bis 30.05.2010	17
1. AOPA-Flugsicherheitstraining in Marburg vom 24. bis 27.06.2010	18
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	19
Weitere Veranstaltungen von befreundeten Institutionen	20

Besser informiert!

Änderung der Jeppesen VFR+GPS Karten ED-2 und ED-3	21
Luftfahrtversicherungen im Überblick	22
Einmal um die Welt in 2010	25
FMG jetzt auch am Flughafen Dortmund	25
Cessna 162 SkyCatcher	26
Erneute Zunahme der Luftraumverstöße im Luftraum C Frankfurt	29
Erhebung personengebundener Daten auf Flugplätzen	29

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Ungarn und Österreich	30
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Cessna Aircraft Company (Cessna 162 SkyCatcher)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Dieter Christiansen
Dr. Gerhard Mewald
Viktor-Maria Nickel
Horst Brockmüller
Dr. Bernhard Jacob
Rolf Peltzer
Wolf-Dieter Ehlers
Erwin Joras
Ingo Hocke
Fritz Müller
Wolfgang Ermisch
Michael Gebhardt
Theo Geither
Hugo Feldberg
Dr. Peter Dolensky

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Richard Wüstenberg
Ralph Houfek
Dr. Bernt Högsal
Dr. Wolfgang Eichhorn
Michael Spiering
Dr. Klaus Wiedey
Dieter Spielhoff

Sparen bei Reisen

AOPA Mitglieder können ab sofort auch bei Reisen sparen und auf exklusive Sonderangebote zugreifen, die sonst nur Touristikern oder Mitarbeitern von Airlines zur Verfügung stehen.
Die Angebote beziehen sich entweder auf reine Hotelbuchungen oder auch Kombinationen mit Flug. Bitte beachten Sie, dass in der Regel kein Transport vom Flughafen zum Hotel inklusive ist, dies kann entweder hinzugebucht werden oder Sie buchen einen Mietwagen (beispielsweise holidayautos) über unser Mitgliederportal auf www.aopa.de.

morePEP

Um auf die Angebote von morePEP zugreifen zu können, registrieren Sie sich bitte auf der Website www.morepep.com. Bei Arbeitgeber geben Sie bitte AOPA an. Um die Angebote buchen zu können, reichen Sie bitte parallel zur Buchung eine Kopie Ihrer AOPA- AIR-CREW-Card (Vorder- und Rückseite) bei morePEP ein.

pepxpress

Um die Angebote von pepxpress nutzen zu können, gehen Sie bitte wie folgt vor: Bitte registrieren Sie sich zunächst auf der Website www.pepxpress.de. Bei Name Firma/Org. geben Sie bitte „AOPA" an, bei Kundengruppe „Touristische Verbände". Sie erhalten dann eine e-mail mit einem Aktivierungslink. Sobald Sie diesen Link angeklickt haben, müssen Sie eine Kopie Ihrer AOPA AIR-CREW-Card (Vorder- und Rückseite) als .pdf oder .jpg Datei hochladen.
Die Freischaltung erfolgt in der Regel innerhalb weniger Stunden.

Versicherungen für AOPA-Mitglieder

Voraussichtlich Anfang April können wir AOPA-Mitgliedern interessante Angebote zu Versicherungen im Luftfahrtbereich präsentieren.

Näheres erfahren Sie über die Geschäftsstelle, auf unserer Website oder Sie besuchen unseren Messestand auf der AERO in Friedrichshafen.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

Jeppesen-Special

Exklusiv für AOPA-Mitglieder

Software gratis!

+

+

Jeppesen FliteStar VFR Software

Flugplanungssoftware
inklusive 3 Online-Updates pro Jahr

Jeppesen JeppView VFR Software

Elektronische Anflugkarten
inklusive Online-Updateservice
für 12 Monate

Wetter und NOTAM Service weltweit

für FliteStar mit unbeschränktem
Zugriff für 12 Monate

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

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

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

Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer zzgl. Versand.

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

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

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 Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2010 für Deutschland und weitere attraktive Prämien.

1 neues Mitglied

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

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

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

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

AOPA GERMANY

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

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

AOPA-Schlüsselanhänger

Neu im AOPA-Shop

Größe 12,7 x 2,5 cm, doppelseitig bestickt mit hochwertigem Goldgarn
Vorderseite AOPA-Schwinge, Rückseite Schriftzug „AIR CREW“
Bestellformular auf Seite 34 oder unter http://shop.aopa.de

€ 9,50

AERO 2010 mit guten Vorzeichen

Die Allgemeine Luftfahrt ist vom 8. bis 11. April 2010 auf der AERO in Friedrichshafen komplett vertreten

Die AERO Friedrichshafen behauptet trotz der derzeitigen schwierigen Situation in der Luftfahrt ihre Führungsposition in Europa: Mit etwa 450 Ausstellern in neun Hallen und einem seit Wochen ausgebuchten Freigelände verzeichnet die Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt eine hervorragende Ausgangsbasis für einen erfolgreichen Geschäftsverlauf, zumal die AERO in diesem Jahr erstmals im neuen einjährigen Turnus stattfindet. Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Thomas Grunewald freuen sich, dass die internationale Beteiligung in Friedrichshafen weiter gestiegen ist. Die größte Anzahl internationaler Aussteller kommt erneut aus den USA.

„Wir bieten mit der AERO ein leistungsfähiges Marketing-Instrument an, das sich in den vergangenen Jahren sehr viel Vertrauen erarbeitet hat. Das ist für viele Kunden ein Argument, sich trotz angespannter Wirtschaftslage zu präsentieren und antizyklisch aktiv zu bleiben." Mit diesen Worten hebt Thomas Grunewald hervor, wie wichtig es ist, auch in schwierigen Zeiten als Hersteller, Zulieferer oder Zubehöranbieter der Allgemeinen Luftfahrt Flagge zu zeigen. Von Drachenfliegern, Ultraleichten, Segel- und Motorflugzeugen bis hin zu Turboprops, Business-Jets sowie Helikoptern reicht die „Alles-was-fliegt"-Palette in Friedrichshafen.

Zu den klassischen Bereichen der General Aviation gehören ein- und zweimotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor: Sie bilden das Rückgrat der motorisierten Privatfliegerei. Auf der AERO sind alle großen Hersteller aus den USA und Europa in diesem Segment vertreten. Dazu kommen die Produzenten der sogenannten Very Light Aircraft. Die AERO entwickelt sich immer stärker zum Anziehungspunkt für Interessenten von Business Flugzeugen: Flugzeuge mit Kolbenmotor aus europäischer wie US-amerikanischer Produktion werden ebenso zu sehen sein wie Turbinen-Singles und -Twins, leichte Jets sowie Helikopter.

Wie bei jeder AERO wird die große Airshow am Samstag und Sonntag ein Zuschauer-Magnet sein. So zeigen gleich zwei Formationen mit Segelflugzeugen und ehemaligen Militär-Jets synchronen Kunstflug. Spektakuläre Flugmanöver sind auch bei der simultanen Vorführung einer Extra 330 und ihres Modell-Nachbaus zu sehen. Und dass selbst Drehflügler eine atemberaubende Aerobatic-Performance bieten können, zeigt die Vorführung eines Bo-105-Helikopters. Die Flugschau beginnt an beiden Tagen um 13.30 Uhr und dauert bis 15.30 Uhr.

Wie bereits in den vergangenen Jahren wird für selbstfliegende Besucher der AERO eine online-gestützte Slot-Vergabe eingerichtet.

Die AOPA-Germany freut sich mit Ihren Mitausstellern IAOPA, AOPA-Switzerland und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen in **Halle A4, Stand 101** auf Ihren Besuch!

NEU: AERO-Konferenz auf der AOPA-Bühne

Direkt in Halle A4, Stand 101 von der AOPA und ausgewählten Partnern: Aktuelles und Wissenswertes rund um die Allgemeine Luftfahrt

Donnerstag, 8. April 2010

10 Uhr	Fare Well for Hans-Jürgen Schwerhoff AOPA (engl.)
11 Uhr	Flying VFR in my Country Presentations from national AOPAs (engl.)
12 Uhr	Profession Air Traffic Controller Herwart Goldbach, DFS (dt.)
13 Uhr	The AOPA Advantage AOPA (engl.)
14 Uhr	Wasserfliegen in Deutschland Heiko Harms, Clipper Aviation (dt.)
15 Uhr	Global LSA - Could it also work for Europe? Jan Fridrich, LAA Czech Republic (engl.)
16 Uhr	Safe Takeoffs and Landings AOPA Air Safety Foundation (engl.)

Freitag, 9. April 2010

10 Uhr	Global LSA - Could it also work for Europe? Jan Fridrich, LAA Czech Republic (engl.)
11 Uhr	Flying VFR in my Country Presentations from national AOPAs (engl.)
12 Uhr	Harmonisierung der ICAO-Karten Jan-Eric Putze, DFS (dt.)
13 Uhr	AOPA-Benefits N.N. (dt.)
14 Uhr	The AOPA Advantage AOPA (engl.)
15 Uhr	VFR into IMC - Hazards and Solutions AOPA Air Safety Foundation (engl.)
16 Uhr	Business flights: How to claim back fuel-taxes Prof. Gustav Real, AOPA (engl.)

Samstag, 10. April 2010

10 Uhr	Flying VFR in my Country Presentations from national AOPAs (engl.)
11 Uhr	Global LSA - Could it also work for Europe? Jan Fridrich, LAA Czech Republic (engl.)
12 Uhr	Harmonisierung der ICAO-Karten Jan-Eric Putze, DFS (dt.)
13 Uhr	The AOPA Advantage AOPA (engl.)
14 Uhr	Aktuelle Situation der Frau in der AL Ruth Haliti, VDP (dt.)
15 Uhr	Flugzeugselbstbau: Träumen, Bauen, Fliegen Jürgen Fecher, OUV (dt.)
16 Uhr	Safe Takeoffs and Landings AOPA Air Safety Foundation (engl.)

Sonntag, 11. April 2010

10 Uhr	Flying VFR in my Country Presentations from national AOPAs (engl.)
11 Uhr	Global LSA - Could it also work for Europe? Jan Fridrich, LAA Czech Republic (engl.)
12 Uhr	Profession Air Traffic Controller Herwart Goldbach, DFS (dt.)

Anzeige

mt-propeller

The Winner's Propeller!

Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten Composite Verstell- und Festpropellern.
Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
sales@mt-propeller.com

Über 90 STCs weltweit!

www.mt-propeller.com

AOPA-Erfolg:

EASA: Gurtproblematik gelöst

Die in den letzten Wochen für viel Aufregung sorgende Frage, wie die EASA mit den Herstellern von Sitzgurten umgeht, konnte durch ein Gespräch zwischen Dr. Norbert Lohl, EASA Director Certification, Prof. Elmar Giemulla, Präsident der AOPA-Germany, und einem Vertreter der betroffenen Instandhaltungsbetriebe gelöst werden.

Das Ergebnis in Kürze: die PAD 10-010 ist hinfällig, alle Betriebe dürfen weiterhin Gurte Instand setzen, kein Gurt muss ausgetauscht, kein Flugzeug gegroundet werden.

Es ist mit der EASA verabredet worden die betroffenen Betriebe zu veranlassen, ihre Instandhaltungsunterlagen direkt von der EASA genehmigen zu lassen. Unterstellt, dass die Instandhaltungen inhaltlich akzeptabel sind, bedeutet das - vereinfacht ausgedrückt - nichts anderes, als dass die betroffenen Betriebe ihre Verfahrensweisen im Zusammenhang mit ihren Reparaturmaßnahmen aufschreiben, dokumentieren und der EASA zur Genehmigung vorlegen. Die EASA ist bereit, hier Verfahrens- und Formulierungshilfe zu leisten.

Hintergrund der „Affäre" war, dass die EASA von der dänischen Aufsichtsbehörde darüber informiert worden ist, dass in Deutschland 4 Firmen Sicherheitsgurte reparieren, die zwar eine Part 145 Genehmigung haben, allerdings nicht - wie gesetzlich vorgeschrieben - im Besitz von zugelassenen Instandhaltungsunterlagen sind. Aus diesen Gründen können sie legal keine Instandhaltung durchführen.

Die EASA hat in Folge dessen eine Proposed Airworthiness Directive (PAD) erstellt, in der eine Inspektion sowie der anschließende Austausch der betroffenen Sicherheitsgurte angeordnet werden sollten (PAD 10-010 am 13.01.2010 veröffentlicht). Hierbei handelte es sich - wie der Name schon sagt - noch nicht um die endgültige Fassung, sondern lediglich um einen Vorschlag, der mit der Aufforderung an das Publikum zur Kommentierung versehen war.

Bis zum Ende der Kommentierungsfrist am 10.02.2010 ist eine Vielzahl von Kommentaren zu der PAD eingegangen, auch von der IAOPA-Europa und befreundeten Verbänden.

Die EASA betonte, dass sie zu keinem Zeitpunkt die Arbeit der betroffenen Firmen in Frage gestellt hat. Da es aber die Hauptaufgabe der EASA ist, eine europäische Standardisierung durchzusetzen, hat sie sich zu einem Eingreifen gezwungen gesehen.

Ein Sturm im Wasserglas, aus dem alle Beteiligten einschließlich der EASA nur lernen können: Miteinander zu reden ist allemal zielführender als ungeprüft Irritationen entstehen zu lassen.

AOPA-Erfolg:

Steuerfrei fliegen – Der Nächste

Unser Beiratsmitglied Prof. Dr. Gustav K.L. Real hat nach den positiven Urteilen der Finanzgerichte in Düsseldorf, Hamburg und München für Sie ein weiteres Hindernis auf dem Weg zum energiesteuerfreien Fliegen aus dem Weg geräumt:

Der Bundesfinanzhof konnte nicht mehr umhin, die ganz entscheidende Frage nach der genauen Tragweite der Energiesteuerbefreiung für „die Luftfahrt" dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) zur Entscheidung vorzulegen. Der Vorlagebeschluss datiert zwar vom Tag der mündlichen Verhandlung am 1. Dezember 2009, ist aber erst jetzt den Parteien im Wortlaut zugestellt worden: Wir haben absichtlich abgewartet, bis der volle Wortlaut der Entscheidung vorliegt, damit unsere Informationen für Sie ganz abgesichert sind.

Wir gehen davon aus, dass der EuGH nicht hinter seine Rechtsprechung zur Steuerbefreiung der Schifffahrt gegen das deutsche Recht zurückfallen wird. Trotzdem müssen wir uns noch ein wenig gedulden, bis der EuGH die Rechtslage mit bindender Wirkung für alle Mitgliedstaaten geklärt hat; dies ist auch der große Vorteil der EuGH-Entscheidung gegenüber einer rein deutschen Entscheidung, die nur die deutsche Verwaltung binden würde, aber keinen Einfluss hätte auf die Besteuerung bei Ihren Betankungen im EG-Ausland.

Die Finanzverwaltung lehnt Vergütungsanträge zwar immer noch ab, seit Dezember allerdings nur noch unter dem Vorbehalt der Nachprüfung. Diese Lösung ist ausgesprochen charmant, weil sie den Fliegern die Kosten und Mühen von Einspruchsverfahren und Klage erspart: die Hauptzollämter werden nach der Entscheidung des EuGH die Akten von Amts wegen wieder öffnen und neu entscheiden.

Wir empfehlen mehr denn je, ganz routinemäßig die notwendigen Vergütungsanträge auf dem amtlichen Formular zu stellen. Es gibt keine Gründe, den Antrag für das gerade abgelaufene Jahr 2009 nicht bereits jetzt zu stellen.

Bundesverfassungsgericht und LuftSiG

Urteil zur ZÜP durch das Bundesverfassungsgericht wohl im Frühjahr oder Frühsommer 2010

Dieses war zwar schon für das Jahr 2009 vom BVerfG angekündigt worden. Jetzt wurde, wenn auch noch nicht mit konkretem Datum, erneut eine Entscheidung avisiert. Diese Entscheidung wird dringend erwartet, da unsere zahlreichen AOPA ZÜP-Mustergerichtsverfahren derzeit ruhen.

Wie bereits berichtet wurde, hat das BVerfG unser Verfahren mit der ZÜP-Problematik mit einem weiteren Verfahren zum Luftsicherheitsgesetz verknüpft, bei dem es auch zunächst um die formale Frage der Zustimmungspflicht der Bundesländer Bayern und Hessen ging. Unser AOPA-Musterverfahren und unsere weiteren Urteile wurden bei der Verhandlung vom 10.02.2010 zwar auch angesprochen, jedoch die ZÜP, da noch nicht offizieller Verhandlungsgegenstand, nur am Rande thematisiert. Immerhin hatte der hessische Innenminister, Herr Bouffier, während der Verhandlung die ZÜP angesprochen. Nachdem das Bundesverfassungsgericht bereits den Schießbefehl gekippt hatte, wollten die Richter offensichtlich die weiteren Bestimmungen des LuftSiG über das Verhältnis von Polizei und Bundeswehr im Inneren, sowie Warnschüsse und das Abdrängen von Flugzeugen klären. Die Richter haben herausgearbeitet, dass die tatsächlichen und militärischen Möglichkeiten zur Terrorabwehr ungeeignet sind. Die Zustimmungspflicht der Bundesländer zum LuftSicherheitsgesetz war zur Verhandlung in Karlsruhe nur der Aufhänger.

Geht es also in Wirklichkeit um die Möglichkeit, die Bundeswehr statt der Polizei im Inland zunächst zur Luftabwehr, später aber vielleicht generell einzusetzen? Dies wollten die Richter wohl abwehren. Es fiel auch die Vokabel von den Lehren aus Weimar. Dies solle sich nicht wiederholen.

Wir verweisen auf unseren umfassenden Bericht zu der Verhandlung vom 10.02.2010 auf unserer Internetseite.

Die Zustimmungspflicht der Bundesländer ist für uns Piloten ja nur eine rein formale Angelegenheit bei der verfassungsrechtlichen Überprüfung der ZÜP. Uns geht es ja vielmehr um die hochrangigen Grundrechtsfragen der informationellen Selbstbestimmung und der Menschenwürde und des Generalverdachtes gegen Piloten. Gleichwohl wäre ein rein formaler Etappensieg gegen die ZÜP auch schon ein Erfolg. Immerhin hat die ZÜP dazu geführt, dass viele, viele Piloten aus Staatsverdrossenheit ausgeflaggt haben. Andere (Berufs) Piloten, die z.B. wegen Insolvenzvergehen negativ gezüppt wurden, haben ihre Existenzgrundlage verloren.

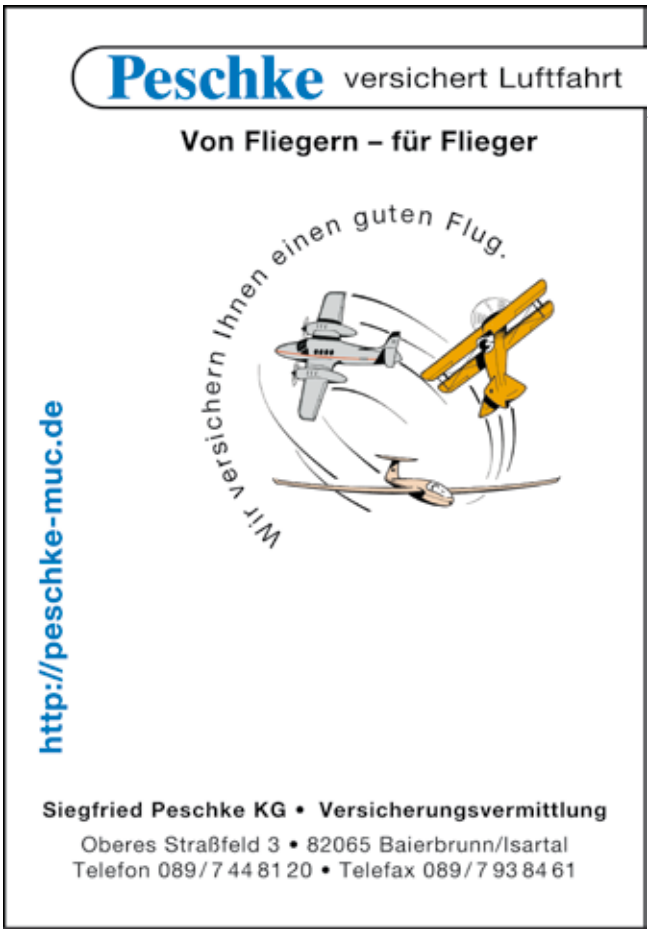
Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany

Die ZÜP bei Lizenzverlängerung

Es ist derzeit leider nicht juristisch erfolgreich bei Lizenzverlängerungen auf die bisher zugunsten der Piloten entschiedenen Urteile unserer AOPA Musterverfahren zu verweisen. Die Verlängerungsbestimmungen wurden von der Politik so geändert, dass neue Musterklagen keinen (schnellen) Erfolg gehabt hätten. Die Gerichte setzen Klagen gegen die ZÜP derzeit aus bis zur Entscheidung des BVerfG.(s.o.).

Wir empfehlen demnach, ZÜP-Anträge für die Lizenzverlängerung nur unter Vorbehalt und verbunden mit dem Musterprotest mit dem Download auf unserer Internetseite einzureichen. Noch engagierter ist es natürlich, wenn Sie den Protest zudem auch individuell und couragiert formulieren.

Anzeige



Was gibt es Neues aus Fürstenfeldbruck?

Die Reaktionen auf unseren Aufruf an unsere Mitglieder haben uns sehr positiv überrascht. Mehr als 300 Mitglieder aus Deutschland und Europa haben uns Kopien ihrer Schreiben an die BMW Group zukommen lassen, in denen sie ihren Unmut gegenüber den Plänen von BMW geäußert haben, den Flugplatz zu schließen und dort stattdessen ein Fahrsicherheitszentrum einzurichten. BMW hat zur Schadensbegrenzung offenbar einen Krisenstab gebildet, der den Piloten Briefe schreibt und sie auch in Telefongesprächen davon zu überzeugen versucht, dass man als BMW ja gar nichts gegen den Flugplatz hat und auch an den politischen Entscheidungen zur Schließung von Fürsty nicht beteiligt war.

Aber auch gebetsmühlenartiges Wiederholen hilft nicht: BMW verdreht die Tatsachen! Die Kundenbetreuung der BMW Group schreibt an mehrere unserer Mitglieder:

„Nichtsdestoweniger können wir an dieser Stelle nur noch einmal auf den wesentlichen Punkt hinweisen: Die Entscheidung, das Areal im Westen Münchens umzuwidmen, war Ergebnis eines politischen Prozesses, der nicht von der BMW getrieben wurde."

Dies wird aber offenbar selbst vom bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr Martin Zeil anders gesehen, ebenso von Dr. Ulrike Wolf, seiner Leiterin des Referats für Luftverkehr. Auch sie schreiben unseren Mitgliedern:

„Die Planungen der Gemeinde Maisach werden insbesondere von dem Unternehmen BMW nachdrücklich unterstützt. Die derzeitige Nutzung am Flughafen München für das BMW-Fahrsicherheitstraining ist befristet. Ein neuer Standort muss aus BMW-Sicht im Raum München liegen."

Wir wollen doch nicht naiv sein. Man kann sich leicht vorstellen, was passiert wenn ein Weltkonzern dringend einen neuen Standort sucht und deshalb gegenüber einem Ministerium ein Konzept nicht nur unterstützt, sondern auch noch nachdrücklich unterstützt .

Wir werden zum einen weiterhin alles daran setzen die laufenden Gerichtsverfahren zur Erreichung der Betriebsgenehmigung für Fürsty zu einem positiven Ergebnis zu bringen. Zum anderen setzen wir auf die Karte, dass sich bei der BMW Group nach sehr sehr vielen Gesprächen mit verärgerten Piloten unter ihren Kunden die Erkenntnis durchsetzt, dass man einen Fehler gemacht hat, als man eine Flugplatznutzung des Geländes parallel zum Betrieb eines Fahrsicherheitszentrums kategorisch ausgeschlossen hat.

Die bayerische Regionalpolitik hat BMW mit Fürstenfeldbruck ein Gelände zur Nutzung versprochen, von dem man nur noch die Flieger als lästigen Vormieter vertreiben muss. Bis zum Sommer 2010 sollte das wohl abgeschlossen sein. Wenn sich jetzt aber vor Gericht herausstellt, dass sich die Flieger nicht so einfach vertreiben lassen, und dass man BMW ein Gelände versprochen hat, über das man gar nicht verfügen kann, dann wird es wirklich spannend!

Wenn Sie zum Thema aktuell informiert bleiben wollen, schauen Sie bitte auf unsere Website www.aopa.de oder abonnieren Sie die AOPA-Rundmail.

Und fliegen Sie doch mal selbst nach Fürsty/ETSF, verschaffen Sie sich selbst einen Eindruck. Mit jeder Landegebühr unterstützen Sie zudem aktiv den Erhalt des Flugplatzes!

Dr. Michael Erb

ICAO-Sprachprüfungen – Geplante Kooperation von DAeC und AOPA

Zum Ende des Jahres 2010 laufen die Übergangsbescheinigungen aus, die den deutschen Piloten basierend auf AZF und BZF I bestätigen, dass sie die neuen Anforderungen der English Language Proficiency der ICAO erfüllen. Danach darf man nur noch auf Englisch Sprechfunkverkehr ausüben, wenn man sich nach den neuen Standards hat prüfen lassen.

Unser Ziel ist es die Piloten dabei zu unterstützen diese Qualifikation mit minimalem Aufwand und so unbürokratisch wie möglich zu erwerben. Deshalb hat die AOPA Michael Morr als leitenden Sprachprüfer beim LBA qualifizieren lassen, der als altgedienter militärischer Fluglotse, Prüfer bei der Bundesnetzagentur und als Fluglehrer bereits "einschlägig vorbelastet" ist. Jedoch ist die Zulassung als Ausbildungsbetrieb beim LBA recht teuer und der Aufbau eines deutschlandweiten Netzwerks sehr aufwendig. Da der DAeC innerhalb seiner Motorflugkommission über mehrere leitende Sprachprüfer in ganz Deutschland verfügt und zudem bereits vom LBA als Ausbildungsbetrieb zertifiziert wurde, bot sich für beide Verbände eine Zusammenarbeit bei der Qualifizierung der Sprachprüfer und Piloten an. Die Formalitäten für diese Kooperation sollten bis zur AERO im April 2010 geklärt sein, so dass wir davon ausgehen bereits ab Sommer 2010 entsprechend qualifizierte Kandidaten in dreitätigen Kursen zu Sprachprüfern ausbilden zu können.

Flächendeckende Einführung von 8.33 kHz Funkgeräten droht

Seit dem Jahr 2002 drängen die Flugsicherungsorganisationen in Zentraleuropa darauf, den Frequenzabstand der Flugfunkgeräte nicht nur oberhalb von Flugfläche 195 auf 8.33 kHz zu reduzieren, sondern auch im gesamten unteren Luftraum. Damit will man einen bestehenden Frequenzmangel überwinden, denn durch eine Drittelung des Frequenzabstands von 25 kHz auf 8.33 kHz können auch deutlich mehr Frequenzen vergeben werden. Die AOPA hat sich auf der europäischen Ebene seit dem Aufkommen dieser Diskussion vehement dafür eingesetzt, dass die bestehende Frequenzknappheit durch ein verbessertes Frequenzmanagement gelöst wird, bis wir in geschätzten 15-20 Jahren sowieso von Analog- auf Digitalfunk umstellen müssen. Derzeit werden die Frequenzen rein national verwaltet, unserer Meinung nach weder transparent noch effizient. Auch die NATO hatte in früheren Jahren ein Problem mit fehlenden Frequenzen, bis die nationale Frequenzverwaltung durch die Einführung eines zentralen europäischen Frequenzbüros in Brüssel abgelöst wurde. Auch im zivilen Bereich wurde solch eine zentrale Frequenzvergabestelle von der IAOPA gefordert und auch von vielen Staaten sowie der Europäischen Kommission durchaus gewünscht, jedoch scheiterten diese Pläne am massiven Widerstand Deutschlands, Frankreichs und Großbritanniens, die ihre „Frequenz-Hoheit" beibehalten wollten. Ein Anachronismus, den auch der frühere Generaldirektor von Eurocontrol Victor Aguado als solchen erkannt hat. Er forderte im Jahre 2006, nicht nur den fragmentierten europäischen Luftraum zu überwinden, sondern auch das fragmentierte Frequenzmanagement. Vollkommen richtig, warum soll man nationale Luftraumgrenzen auflösen, aber die nationalen Frequenzverwalter unter Artenschutz stellen? Doch außer der General Aviation gibt es hierfür nicht viele Unterstützer, denn den Airlines ist dieses Thema des Frequenzmanagements denkbar gleichgültig, sie haben bereits vor Jahren auf 8.33 kHz-Funkgeräte umrüsten müssen und machen sich nicht für einen Fortbestand von 25 kHz Frequenzen im unteren Luftraum stark. Die aktuellen Planungsszenarios von Eurocontrol sehen mehrere Stufen vor:

- Ab dem Jahr 2012 sollen nur noch Funkgeräte mit 8.33 kHz Frequenzabstand eingerüstet werden dürfen. Das macht Sinn, man sollte beim Funkgerätekauf die Mehrkosten von wenigen Euro nicht scheuen und nur in die sichere Technologie investieren.
- Ab 2014 sollen dann erste Umrüstungen auf 8.33 kHz erfolgen, vermutlich soll es zunächst den IFR-Verkehr unterhalb von FL195 treffen.
- Bis 2018 sollen alle Flugfunkfrequenzen auf 8.33 kHz umgerüstet sein, somit würden für all unsere noch nicht 8.33-ausgerüsteten Flugzeuge vermutlich massive Kosten für die Umrüstung fällig.

Ob diese Entwicklung noch aufzuhalten ist erscheint sehr fraglich. Was wir aber definitiv erreicht haben ist eine Verschiebung der Einführung um mehrere Jahre. Denn in 2002 behaupteten die Flugsicherungen noch, dass in Nahverkehrsbereichen von Großflughäfen und für IFR bereits ab 2008 8.33 kHz-Funkgeräte unbedingt notwendig sein würden.

Wir werden uns weiterhin für ein effizientes Frequenzmanagement einsetzen und empfehlen aber allen Flugzeugbetreibern dringend, beim Austausch von Funkgeräten, etwa im Falle eines Defekts, ab sofort nur noch 8.33-taugliche Funkgeräte einzubauen.

Dr. Michael Erb

3. European General Aviation Conference

Auftaktveranstaltung zur ILA 2010 am 7. Juni 2010 im Veranstaltungszentrum des Flugplatzes Schönhagen

Wirtschaftskrise, neue Regelwerke und steigende Kosten auf der einen, neue Märkte und technologische Impulse auf der anderen Seite, die Allgemeine Luftfahrt steht vor wichtigen Herausforderungen, um langfristig zu überleben und ihren Platz in der künftigen Luftverkehrswirtschaft zu finden. Daher ist es wichtiger denn je miteinander zu reden und sich über die aktuellen Entwicklungen auszutauschen.

Diese Gelegenheit haben auf der General Aviation Conference 2006 und 2008 jeweils knapp 200 Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung sowie Piloten und Flugzeughalter ergriffen. Auch dieses Jahr haben wir wieder, am Rande der ILA, ein interessantes Programm, mit einem Querschnitt durch aktuelle Themen, zusammengestellt. Unsere hochkarätigen Referenten werden viel Neues zu berichten haben und ich lade Sie herzlich ein, an diesem wichtigen Gedankenaustausch teilzunehmen. Ich danke allen Firmen und Einrichtungen, die dazu beitragen haben, dass auch die 3. Konferenz wieder einen breiten Zuspruch findet.

Prof. Dr. Elmar Giemulla
Präsident AOPA-Germany

Das vollständige Programm liegt diesem AOPA-Letter bei und kann auf folgenden Websites heruntergeladen werden: www.aopa.de, www.edaz.de oder www.ila-berlin.com/ILA2010/konferenzen2010/konferenzen2010.cfm. Die Teilnahme ist kostenlos. Eine Anmeldung ist wegen begrenzter Teilnehmerzahl erforderlich.

31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 31.07. bis 07.08.2010

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, den 1. August 2010 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 Flughäfen 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 als Notfalltraining 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 35 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. Für Charterkunden kommen noch die Fluggebühren hinzu.

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

Pension Alram-Hof
08721 6398
EZ 35 EUR, DZ 55 EUR

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

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder
Blockstunde Fluglehrer 35 € - 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.

1 2 3 4 5 6 7 8	BAS	Basic/Grundlagentraining	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	min. 2 Stunden
1 2 3 4 5 6 7 8	PCH	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am:

☐ 31.07.2010 ☐ 01.08.2010 (vor 12 Uhr)

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

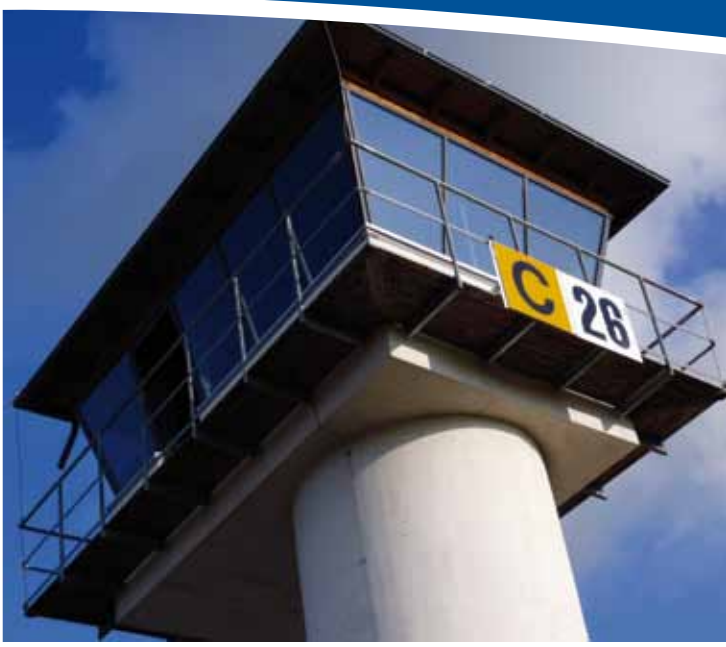
Mit dieser Einzugsermächtigung ist die AOPA-Germany berechtigt, die Veranstaltungspauschale von untenstehendem Konto per Lastschrift einzuziehen.

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!**



16. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 06.04.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

Fotos: Clipper Aviation

Wasserfliegen bei Clipper Aviation

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 27.04.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

1. AOPA-Flugsicherheitstraining

in Marburg-Schönstadt (EDFN) vom 24. bis 27.06.2010

Neu im Programm

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 24.05.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 06. - 09.05.2010

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR
☐ IFR
☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

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

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

☐ AOPA-Flugsicherheitstraining in Marburg vom 24. - 27.06.2010

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

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR
☐ IFR
☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

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

Weitere Veranstaltungen von befreundeten Institutionen

Seeflugtraining bei FSTC
in Neubrandenburg (ETNU) vom 03. bis 06.06.2010

Das Seeflugtraining 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.

Weitere Infomationen, Preise und Anmeldung unter:

www fstc.de

Fly & Sail
vom 05. bis 12.06.2010 und vom 03. bis 10.07.2010

Ein ganz außergewöhnlichger Segeltörn in Begleitung eines eigenen Wasserflugzeuges! Grenzenlose Freiheit, die die Elemente Wasser und Luft zu verbinden scheint, wer träumt nicht von davon? Clipper Aviation bietet angehenden Wasserflugpiloten auch in diesem Jahr wieder einen maritimen Törn der Extraklasse an. Wasserfliegen und Segeln satt in der „Dänischen Südsee".

Für die Fly & Sail Touren steht das ehemalige Postschiff „Fulvia af Anholt" aus dem 19. Jahrhundert bereit. Der Traditionssegler ist in unverfälschtem, originalem Stil restauriert und eingerichtet.
Das Flug- und Fahrtrevier umfasst die Flensburger Förde bis zu den dänischen Küstengewässer um Sønderborg. Falls es Wind und Wetter erlauben, geht es weiter zur „Dänischen Südsee" mit ihren vielen reizvollen kleinen Inseln und endlosen Sandstränden.
Der Segeltörn dauert 7 Tage und startet in Flensburg im Museumshafen. Wenn es die Wetter- und Seeverhältnisse erlauben, wird für jedes Piloten/Crew-Mitglied mindestens eine Flugstunde pro Tag reserviert.

Weitere Infomationen, Preise und Anmeldung unter:

www.clipper-aviation.de

Änderung der Jeppesen VFR+GPS Karten ED-2 und ED-3

Neue Ausdehnung FIS Langen

Mit dem Datum 11. März 2010 wurde eine – mit sofortiger Gültigkeit in Kraft tretende – Änderung der FIS Langen veröffentlicht. Die Jeppesen VFR+GPS Karten Deutschland waren zu diesem Datum bereits im Handel und zeigen somit noch die vorherige Ausdehnung. Grundsätzlich stellt dies für Piloten keine Einschränkung dar, da die Deutsche Flugsicherung bestätigt, dass immer alle Frequenzen abgehört werden und somit ein Kontakt zu FIS jederzeit möglich ist.

Um den Nutzern der Jeppesen VFR+GPS Karten einen optimalen Service zu bieten, hat Jeppesen die Karten ED-2 und ED-3 neu erstellt und tauscht diese Karten kostenlos aus.

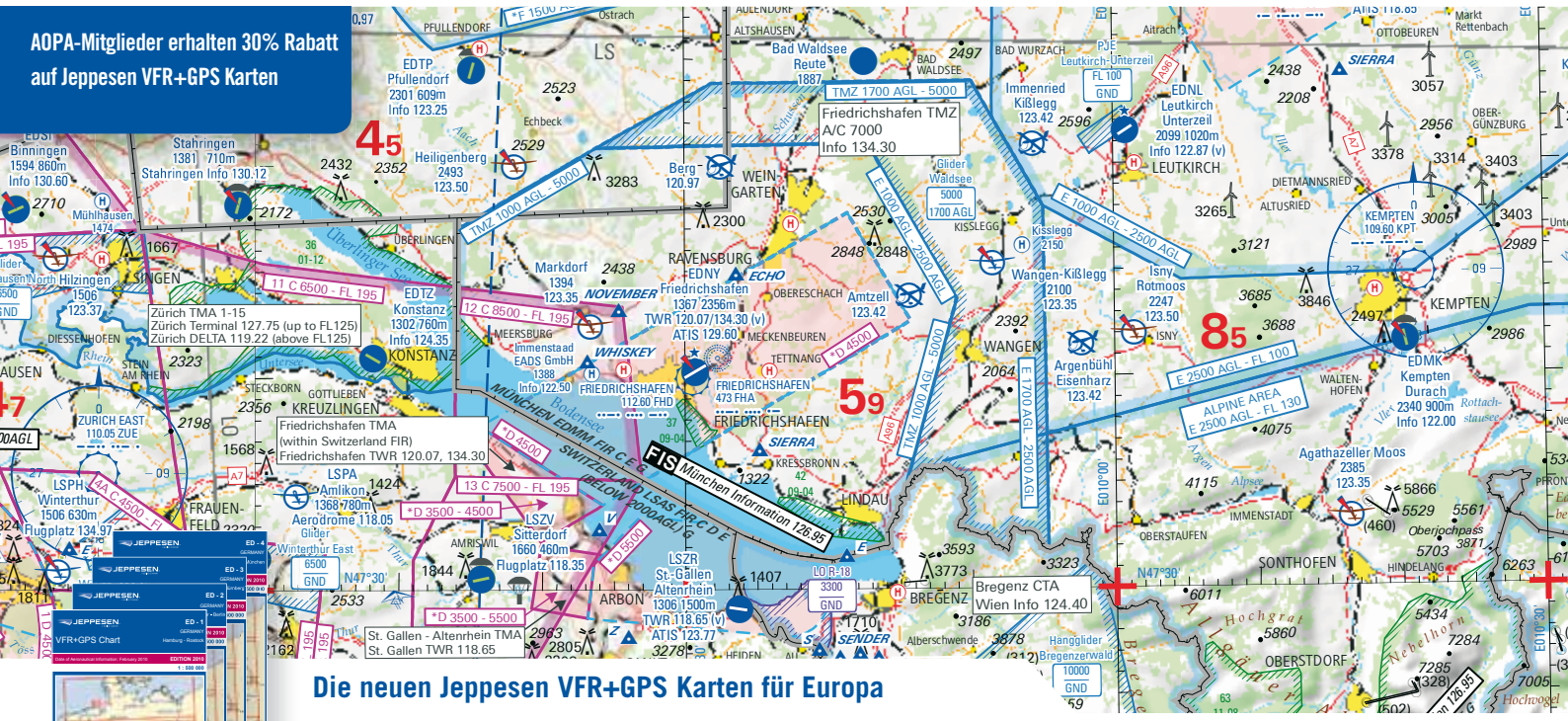
- Alle Jeppesen Kunden erhalten die neuen Karten (2nd Edition 2010) automatisch kostenfrei zugeschickt – bitte vernichten Sie die erste Version um Verwechslungen zu vermeiden.
- Kunden, die Ihre Karten über Flugbedarfshändler bezogen haben, wenden sich bitte direkt an den jeweiligen Händler.

Jeppesen unterstreicht mit diesem Austausch seinen Qualitätsanspruch für einen optimalen Service. Bitte beachten Sie auch die wöchentlichen Aktualisierungen auf www.jeppesen.com/vfrgps.

Die neuen Jeppesen VFR+GPS Karten wurden auf der Grundlage von Befragungen von VFR-Piloten erstellt. Sie zeichnen sich durch höhere Lesbarkeit, eine verbesserte Geländedarstellung und eine neu gestaltete Symbolik aus. Durch eine größere Gebietsabdeckung reduziert such die Anzahl der für Deutschland benötigten Karten von sechs auf vier. Die neue Faltung soll darüber hinaus die Handhabung im Cockpit erleichtern.

Anzeige

AOPA-Mitglieder erhalten 30% Rabatt auf Jeppesen VFR+GPS Karten



Die neuen Jeppesen VFR+GPS Karten für Europa

Pilotenwünsche werden wahr.

Jeppesen – seit über 75 Jahren führender Anbieter für IFR und VFR Flugnavigationslösungen – bietet Ihnen mit den neuen VFR+GPS Karten im In- oder Ausland eine optimale Alternative zu den unterschiedlichen Standards nationaler Luftfahrtkarten.

Von europäischen Piloten für europäische Piloten.

Jetzt mit diesen wesentlichen Neuerungen:

- Eine verbesserte Luftraumdarstellung bietet beste Übersicht auch in komplexen Luftraumsituationen
- Markante Flugplatzsymbole erleichtern das Auffinden und Identifizieren von Flugplätzen
- Neue dreidimensionale Geländedarstellung
- Die maximale Ausnutzung der Kartengröße reduziert die Anzahl der benötigten Karten pro Flug

www.jeppesen.com/vfrgps5

Für nähere Informationen: 00 800 537 737 36* oder +49 6102 50 70 fra-services@jeppesen.com
*Gebührenfrei in Deutschland, Frankreich, Österreich und Schweiz

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Richtig versichert?

Luftfahrtversicherungen im Überblick

Bei Gesprächen mit Mandanten wurde festgestellt, dass es erhebliche Unklarheiten und Unsicherheiten über den optimalen Versicherungsschutz gibt. Vielen ist nicht einmal bekannt, dass das Versicherungs-Vertrags-Gesetz [VVG] zum 01.01.2008 grundlegend geändert wurde. Alle Altverträge, die vor dem 01.01.2008 abgeschlossen wurden, wurden ab 01.01.2009 auf das neue Versicherungsrecht und den damit verbundenen neuen Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen [AVB] umgestellt [vergl. Artikel 1 EGVVG].

Die gängigsten und nicht unwichtigen Luftfahrtversicherungen sind: die Luftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Luftfahrzeug-Kaskoversicherung, Luftfahrzeug-Passagierhaftpflicht-, CSL-Versicherung und Luftfahrzeug-Sitzplatz-Unfallversicherung, sowie die Luftfahrzeug-Rechtsschutzversicherung.

Luftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Luftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auch Drittschadenversicherung genannt, ist als Pflichtversicherung zwingend vorgeschrieben. Sie gilt für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden. Die Mindestdeckungssummen richten sich nach dem maximalen Abfluggewicht [MTOW] des versicherten Luftfahrzeugs [z.B. Cessna Typ 310, 2.495 kg MTOW, verlangt bis 2.7 t MTOW eine Mindestdeckungssumme von €uro 3.0 Mio.]. Die Rechtsgrundlage dafür ergibt sich aus §§ 33, ff, §§ 37 Abs. 1, ff LuftVG; §§ 102, ff LuftVZO; EU-VO 785/2004, Artikel 7, ff; i.V.m. §§ 113, ff VVG. Es wird darauf hingewiesen, dass die vom Gesetzgeber geforderten Haftungssummen nur Mindestdeckungssummen sind. Nicht selten kommt es vor, dass die Mindestdeckungssummen nicht ausreichen, und weitaus höhere Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden, für die der Halter oder verantwortliche Luftfahrzeugführer unbeschränkt haften. Daher empfiehlt es sich mit dem entsprechenden Haftpflichtversicherer eine höhere Deckungssumme zu vereinbaren.

Hoffentlich gut versichert!

Vor Eintritt des Versicherungsfalles ist es zwingend erforderlich, dass sich das Luftfahrzeug in einem technisch einwandfreien Zustand befindet, die erforderlichen Nachprüfungen [§ 15 LuftGerPV] durchgeführt wurden, das Luftfahrzeug versichert, zugelassen, und der verantwortliche Luftfahrzeugführer im Besitz des gültigen Luftfahrerscheins und des aktuellen gültigen Medicals ist. Das Schadenereignis darf nicht vorsätzlich verursacht oder verschuldet worden sein [§ 81, Abs. 1 VVG, n.F.]. Sind die vorgenannten Voraussetzungen nicht gegeben, so haftet der Versicherer trotzdem dem geschädigten Dritten gegenüber [§ 117 Abs. 1 ff VVG, n.F.], kann aber den Verursacher regresspflichtig halten. Je nach Vereinbarung, bis zu einer maximalen Höhe.

Luftfahrzeug-Kaskoversicherung

Eine Luftfahrzeug-Kaskoversicherung, ob mit oder ohne Selbstbeteiligung, empfiehlt sich dringend, um sein wertvolles Luftfahrzeug vor Schäden zu schützen. Das versicherungstechnische Kriegs- oder Terrorrisiko bleibt bei der nachfolgenden Betrachtungsweise unberücksichtigt.

Die Luftfahrzeug-Kaskoversicherung ist eine Allgefahrenversicherung. In aller Regel sind die Hauptrisiken: Brand, Entwendung, Beraubung und Beschädigung, sowie Teil- oder Vollverlust. Versicherungsschutz besteht, je nach Art des Schadens, bis zum bedingungsgemäß vereinbarten Versicherungswert [§ 88 VVG n.F.], einschließlich Nebenkosten wie Umsatzsteuer, sofern keine Vorsteuerabzugsberechtigung [§ 15 UStG] besteht, Transportkosten und ggf. Zoll. Bei Abschluss des Versicherungsvertrages ist darauf zu achten, dass keine Überversicherung [§ 74 VVG n.F.] oder Unterversicherung [§ 75 VVG n.F.] besteht. Bei Abschluss einer Taxwertversicherung [§ 76 VVG n.F.] ist darauf zu achten, dass der vereinbarte Taxwert auch dem effektiven Luftfahrzeugwert, einschließlich der Nebenkosten, entspricht, und weder über- noch unterversichert ist. Sonderinstrumentierung und nicht serienmäßige Ausstattungen [z.B. Sonderzubehör] müssen extra deklariert werden. Der Versicherungsnehmer [VN.] ist verpflichtet, eine nach Vertragsabschluss eingetretene Gefahrerhöhung des Versicherungsobjektes unverzüglich dem Versicherer anzuzeigen [§ 23 VVG n.F.]. Um im Schadenfall später keine bösen Überraschungen zu erleben, wird empfohlen, den effektiven Versicherungswert vor Abschluss eines Versicherungsvertrages durch einen Sachverständigen feststellen zu lassen. Die Hinzuziehung eines Sachverständigen emp-

fiehlt sich auch, um eine erfolgte Versicherungsleistung auf ihre bedingungsgemäße Entschädigung überprüfen zu lassen. Eine Investition, die sich auszahlt. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Höhe der Ersatzleistung, haben die Parteien bedingungsgemäß die Möglichkeit eine Entscheidung durch ein Sachverständigenverfahren herbeizuführen [§ 84 VVG n.F.].

Die Versicherungsprämie richtet sich nach Art, Typ und Baujahr des Luftfahrzeugs, bisherige Schäden und die Zahl der Piloten, sowie deren Flugerfahrung, die das Luftfahrzeug nutzen [beispielsweise Haltergemeinschaften, Schulung, Vereine]. Bis zu einer bestimmten Höhe werden seitens des Versicherers Bergungs-, Transport- und Verwertungskosten übernommen. Hierzu gehören auch die Entsorgung von Teilen, die nicht mehr verwendbar sind oder bei der Reparatur ausgetauscht werden müssen.

Nicht versichert sind Schäden, die durch Vorsatz [§ 81, Abs. 1 VVG n.F.] oder grobe Fahrlässigkeit verursacht werden. Als grobe Fahrlässigkeit gelten beispielsweise Alkohol- und Drogenmissbrauch, keine oder schlechte Flugvorbereitung, Treibstoffmangel und Außerachtlassung vorgeschriebener technischer Überholungs- und Wartungs-Intervalle; nur um einige wenige zu nennen.

Im Schadenfall ersetzt die Luftfahrzeug-Kaskoversicherung bei Teilbeschädigung die Wiederherstellungskosten bis zur Höhe des bedingungsgemäß vereinbarten Versicherungswertes. Liegt ein Totalschaden vor, ersetzt der Luftfahrzeug-Kaskoversicherer den vereinbarten Versicherungswert, abzüglich der Restwerte. Das Abhandenkommen, oder die Zerstörung von Instrumenten sind mitversichert. Der Versicherungswert ist in aller Regel der Wiederbeschaffungswert, nur noch selten der Zeitwert. Der Wiederbeschaffungswert ist der Kaufpreis, zuzüglich Nebenkosten, den der Versicherungsnehmer [VN.] aufwenden muss, ein gleichwertiges Luftfahrzeug zu erwerben. Darüber hinaus sind auch die Kosten ersatzpflichtig, die der VN. aufwenden muss, um einen eingetretenen Schaden zu mindern, oder einen weiteren Schaden abzuwenden.

Bei grober Fahrlässigkeit ist der Versicherer berechtigt ,die Ersatzleistung im Verhältnis zur Schwere des Verschuldens des VN., Halters oder des berechtigten Luftfahrzeugführers zu kürzen [§ 81 Abs. 2 VVG n.F.].

Wird der Schaden nicht durch den VN als Luftfahrzeugeigentümer oder Luftfahrzeughalter sondern durch einen anderen berechtigten Luftfahrzeugführer grob fahrlässig verursacht, bleibt der Versicherer dem VN. gegenüber in voller Höhe ersatzpflichtig. Er kann allerdings den Verursacher aus übergegangenem Recht in Regress nehmen [§ 86 VVG n.F.].

Anzeige

Lassen Sie sich von Qualität und Design überzeugen!

Besuchen Sie uns auf der AERO in Friedrichshafen (Halle A4, Stand 129). Wir freuen uns auf Sie!

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

DFS Deutsche Flugsicherung

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

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

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

Luftfahrzeug-Passagier-Haftpflichtversicherung

Die Luftfahrzeug-Passagier-Haftpflichtversicherung deckt das Haftpflichtrisiko aus der Beförderung oder Mitnahme von Personen, Reisegepäck oder Luftfracht, die im Luftfahrzeug befördert werden, ab. Für die gewerbliche oder nichtgewerbliche Beförderung gegen Entgelt muss eine Luftfahrzeug-Passagier-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden [§§ 44, ff LuftVG]. Denn der Pilot hat den Schaden zu ersetzen, der entsteht, wenn ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet oder verletzt wird. Ebenso besteht eine Haftung aus sonstigen Rechten, insbesondere bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Verursachung [§§ 823, ff BGB]. Eine Passagier-Haftpflichtversicherung sollte auch dann bestehen, wenn nur eine gelegentliche Beförderung erfolgt.

CSL-Versicherung

Nachdem die beiden Themen Luftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, als Pflichtversicherung, und Luftfahrzeug-Passagier-Haftpflichtversicherung abgehandelt wurden, soll auch die CSL-Versicherung nicht unbeachtet bleiben. CSL steht für "Combined Single Limit" oder kombinierte Luftfahrzeug-Haftpflicht- und Passagier-Haftpflichtversicherung.

Für die Luftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ergibt sich die Haftung aus §§ 33 bis 43 LuftVG für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden. Für die Luftfahrzeug-Passagier-Haftpflichtversicherung ergibt sich die Haftung aus dem Beförderungsvertrag gemäss §§ 44 LuftVG für Gepäck, Personen und Sachen die mit dem Luftfahrzeug befördert werden. Beide Versicherungssparten haben bei der CSL-Versicherung den gleichen Deckungsumfang. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf einheitliche Deckungssummen je Schadenfall. Wobei jedoch die Begrenzung für die einzelne Person entfällt. Auch hier gilt wieder der Grundsatz, dass im eigenen Interesse durch Erhöhung der Versicherungssummen für ausreichenden Versicherungsschutz zu sorgen ist. In jedem Fall sollte er wesentlich höher sein, als die Haftungssummen die sich aus den gesetzlich geforderten Mindestdeckungssummen ergeben.

Luftfahrzeug-Sitzplatz-Unfallversicherung

Die Luftfahrzeug-Sitzplatz-Unfallversicherung nach dem Pauschalsystem deckt die finanziellen Unfallfolgen ab, die bei der Benutzung eines Luftfahrzeugs entstehen. Versicherungsschutz besteht für die Piloten und Passagiere bei Tod und Invalidität. Voraussetzung ist, dass im Versicherungsvertrag die Sitzplätze dokumentiert werden. [z.B. ein- oder zwei Pilotensitze, und entsprechend der Sitzplatzkapazität des Luftfahrzeugs die Anzahl der Passagiersitze]. Der Versicherungsschutz beginnt beim Besteigen und Verlassen des Luftfahrzeugs. Mitversichert sind Unfälle beim Ein- und Aussteigen. Die geschädigten Personen erhalten die für den Sitzplatz vereinbarte Versicherungssumme. Personen, die selbst fliegen, oder wo anders mitfliegen, können eine namentliche Luftfahrzeug-Unfallversicherung abschließen.

Eine Besonderheit: Werden Schulungsflüge durchgeführt, oder an Flugtagen Passagiere befördert, so ist eine Sitzplatzunfallversicherung nach dem Platzsystem zwingend vorgeschrieben [Auskunft erteilt die Luftfahrtbehörde beim Regierungspräsidenten]. Das Pauschal-/Platzsystem bedeutet, dass die vereinbarte Versicherungssumme im Schadenfall nach der Anzahl der genutzten Plätze aufgeteilt wird.

Luftfahrzeug-Rechtsschutzversicherung

Empfehlenswert ist der Abschluss einer, sich verhältnismäßig neu auf dem Versicherungsmarkt befindlichen, Luftfahrzeug-Rechtsschutzversicherung. Im Gegensatz zur allgemein üblichen Rechtsschutzversicherung deckt die Luftfahrzeug-Rechtsschutzversicherung das Rechtsschutzrisiko ab, welches bei der Benutzung eines Luftfahrzeugs in der jeweils versicherten Gewichtsklasse [MTOW] versichert ist. Geregelt wurde dies im Verkehrs-Rechtsschutz zu § 21, ohne Abs. 6 ARB 2008. Versichert ist der Eigentümer, Halter oder Insasse des auf den jeweiligen VN. oder Halter zugelassenen und mit einem Kennzeichen [z.B. D-E...] versehenen Luftfahrzeugs sowie alle berechtigten Luftfahrzeugführer und Insassen dieses Luftfahrzeugs. Außerdem besteht für den VN. Versicherungsschutz als Luftfahrzeugführer fremder Luftfahrzeuge.

Der Versicherungsschutz umfasst: Schadenersatz-Rechtsschutz, Straf- und OWiG-Rechtsschutz, Rechtsschutz im Vertrags- und Sachenrecht, Steuer-Rechtsschutz vor Gericht, Verwaltungs-Rechtsschutz in Verkehrssachen, Sozialgerichts-Rechtsschutz, Disziplinar- und Standes-Rechtsschutz.

Ing. Horst Knoche, VDI

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 03/10:
14.05.2010
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Einmal um die Welt in 2010

Unter dem Motto „Single hand, single engine, single trip“ starten AOPA-Mitglied Hans-Jürgen Schwerhoff und seine Frau Wilma am 8. April 2010 mit ihrer Cessna P210N zu einer Weltumrundung. Was einmal als Idee vor etlichen Jahren entstand, reifte in den letzten zwei Jahren zu einem konkreten Projekt: die Weltumrundung im selbst geflogenen Flugzeug.

Offizieller Start zur „Round-the-World“ Tour ist am Donnerstag, den 8. April 2010 um 13 Uhr auf der AERO in Friedrichshafen. Zwischen 10 und 11 Uhr findet am Messestand der AOPA-Germany (Halle A4-101) die Verabschiedung der Schwerhoffs statt. Interessierte und Luftfahrtbegeisterte können die Crew dort vor dem Start treffen.

Eine Zwischenlandung ist auf der AirVenture in Oshkosh in den USA geplant, um damit den Brückenschlag zwischen den beiden größten Messen der Allgemeinen Luftfahrt herzustellen. Am Freitag, den 20. August 2010 soll der Flug um den Globus wieder in Friedrichshafen enden.

Auf ihrer Website www.rtw2010-s3.de nehmen die Piloten alle Interessierten auf diese Reise mit und verbinden damit die Hoffnung, dass der Funken „Faszination des Fliegens“ überspringen möge. Auf der Website finden Interessierte außerdem Einblicke in die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten des Projekts „Weltumrundung“, Informationen über Flugzeug und Ausrüstung sowie Routenbeschreibungen.

Leider gibt es bei einem solchen Vorhaben keine Erfolgsgarantie, wie etwa bei einer gebuchten Weltreise. Negative politische Entwicklungen auf der geplanten Route, schwerwiegende technische Probleme, Wetter und persönliche Gründe können das Projekt gefährden: „In keinem Fall aber wollen wir uns eines Tages darüber ärgern müssen, dass wir es nicht zumindest versucht hätten“, erklärt Hans-Jürgen Schwerhoff.

Die AOPA-Germany wünscht den beiden einen guten Flug!

Wilma und Hans-Jürgen Schwerhoff

FMG jetzt auch am Flughafen Dortmund

Die AOPA-Mitgliedsflugschule FMG-Flight-Training aus Paderborn eröffnet ab April am Dortmund Airport einen zweiten, eigenen Firmensitz.

Das Paderborner Unternehmen ist spezialisiert auf die Ausbildung von Berufspiloten und war bisher ausschließlich am Flughafen Paderborn-Lippstadt ansässig. Mit der FMG-Flight-Training kommt eine renommierte Flugschule nach Dortmund, die seit über 20 Jahren auf die Ausbildung von Privat- und Berufspiloten spezialisiert ist. Dazu zählt auch das Training für Verkehrsflugzeugführer. Airline-Partner sind unter anderem die TUIfly und Swiss European.

„Wir finden hier – ähnlich wie in Paderborn – ideale Bedingungen vor, um eine durchgehende Ausbildung anbieten zu können“, sagt Michael Gross, Geschäftsführer der FMG. „Wir werden dort ab April 2010 die ersten Kurse (ATPL ab initio und PPL) anbieten.“

Anzeige

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH

Kompetente Aus- und Weiterbildungsliteratur aus dem Hause Schiffmann plus EXAM Trainingssoftware

In unserem Sortiment:

- Der **Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- Die kompetente Fachbuchreihe **„Der Privatflugzeugführer“** von Wolfgang Kühr.
- **Motorflug Praxis,** das renommierte Standardwerk von Karl Heinz Apel.
- Die interaktiven Trainingssoftware-Produkte **GOTO PPL, GOTO PPL-C, GOTO CVFR** und **GOTO UL** zur optimalen Prüfungsvorbereitung.
- Der amtliche **PPL-Fragenkatalog** mit allen relevanten Prüfungsfragen …

… und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de • www.peterssoftware.de

Catch the Sky!

Cessna 162 SkyCatcher

Voller Stolz tragen die Testpiloten der Cessna SkyCatcher 162 eine Schulterklappe mit der Aufschrift „Spaß bei Mach 0.162 (die Jungs testen auch Jets). Sie hätten auch Mach 0.172 angeben können, die Reisegeschwindigkeit der SkyCatcher liegt zwischen 115 und 118 Knoten, aber dann würde die Modellnummer nicht mit der Machnummer übereinstimmen – und das würde ihnen einfach nur halb so viel Spaß machen.

Weltweit warten mehr als 1000 Piloten, die den Zweisitzer bestellt haben, mit Ungeduld auf die Auslieferung der SkyCatcher. Ein Continental O-200D Motor mit 100 PS ermöglicht eine Steigrate von 880 Fuß per Minute, dank des niedrigen MTOW von 599 kg für Light Sport Aircraft (LSA). Der Basispreis beträgt 112.250 USD, aber mit diversen Ausstattungsoptionen werden die meisten Flugzeuge das Werk zu Preisen zwischen 125.000 und 135.000 USD verlassen. Gemeinsam mit Testpilot Dale Bleakney bin ich die SkyCatcher in San Diego geflogen, die auch schon für die Flugerprobung eingesetzt worden war. Die während der Flugerprobung aufgetretenen Trudelprobleme haben in der Luftfahrtpresse weltweit Schlagzeilen gemacht, wurden mittlerweile aber durch eine zusätzliche Finne unter dem Leitwerk, ein verlängertes Seitenruder und eine Verringerung des Querruderausschlages gelöst. Der Rumpf hat bereits eine Landung am BRS-Rettungsfallschirm hinter sich, die Flügel sind brandneu und wurden im chinesischen Werk von Cessna gefertigt. Bei allen Modifikationen durfte das MTOW für LSA nicht aus den Augen verloren werden. So ist die Serienversion der SkyCatcher insgesamt etwas kleiner als ursprünglich geplant, das Gewicht des Motors wurde verringert und auf verstellbare Sitze verzichtet. Auch die 12-Volt Batterie ist ein Leichtgewicht. Außerdem ist ein neuer Composite-Propeller in der Entwicklung, da beim Vorgänger Risse in der rückseitigen Befestigungsplatte festgestellt worden waren. Alle vor Abschluss der Entwicklung ausgelieferten SkyCatcher sollen mit dem neuen Propeller nachgerüstet werden.

Sensibel oder gut reagierend?

Die SkyCatcher fliegt sich anders als schwerere Flugzeuge. Ein großer Unterschied ist das direkte Ansprechverhalten der Ruder. Ein Erprobungspilot aus San Diego bezeichnet die Skycatcher als „sensibel", während ein zweiter für „gut reagierend" plädiert. Ich entscheide mich für sensibel, denn bei einem Wechsel auf die SkyCatcher übersteuert man am Anfang schnell.

Die Doppelsteuerung der SkyCatcher ist eine Neuerfindung und wartet derzeit auf die Patentierung. Sie wird von Bleakney auch als „Stoke", also eine Mischung von „Stick" (Knüppel) und „Yoke" (Steuerhorn),

bezeichnet und erleichtert auch das Einsteigen. Dazu tragen ebenfalls die sich nach oben öffnenden Türen bei, die vor den Flügelstreben sitzen. Allerdings sollte man beim Ein- und Aussteigen auf die hintere Türverriegelung aufpassen. Mir hat sie die hintere Gürtelschlaufe abgerissen und bei anderen Piloten sogar schon Stoffhosen zerrissen.

Beim Schließen der Tür muss man behutsam zu Werke gehen, da es kein übliches Türschloss gibt. Man zieht die Tür mit einer Gurtschlaufe zu (sie ersetzt den Türgriff, um Gewicht zu sparen) und bewegt dann einen Verriegelungshebel. Die hintere Verriegelung schließt manchmal nicht auf Anhieb, so dass wir sie nach dem Einsteigen doppelt kontrollierten.

Das Cockpit der SkyCatcher ist geräumig, knapp 4 Zentimeter breiter als das einer Cessna Stationair und 11 Zentimeter breiter als das einer Cessna 152. Die SkyCatcher die ich geflogen bin, hat eine Zuladung von 220 Kilo (mit dem neuen Propeller werden es 222 Kilo sein). Da ich 104 Kilo wiege, könnte ich mit vollen Tanks fliegen und hätte trotzdem noch 50 Kilo Zuladung übrig.

Das Tragflächenprofil wurde so konzipiert, dass die SkyCatcher die LSA-Vorgaben von 45 Knoten Überziehgeschwindigkeit mit eingefahrenen Klappen einhalten kann. Kurven leitet man mit dem Seitenruder ein, nicht mit dem Querruder. Das war zwar für viele Jahre bei einigen wenigen Flugmodellen so, aber für Flugzeuge von Cessna ist es ungewöhnlich. Es funktioniert gut, sobald man seine Hände und Füße umgewöhnt hat. Bis ich dieses Geheimnis jedoch durchschaut hatte, kamen mir die Querruderkräfte hoch vor, das nehme ich nun zurück.

Vor allem Fluglehrer werden die erhöhte Plattform auf dem Kabinenboden lieben. Cessna Ingenieure haben hier einen Platz für den Drehknopf zum Verstellen der Seitenruderpedale gefunden, für Fluglehrer bietet sie eine bequeme Fußstütze, wenn der Schüler fliegt.

Gewichtsersparnis ist das Gebot der Stunde bei LSAs. Ich fragte Bleakney neugierig, wie denn die neue Innenausstattung aussehen werde und erhielt zur Antwort: „Das ist bereits die neue Innenausstattung" – die Ingenieure haben einfach die Innenbleche lackiert. Aus demselben Grund gibt es auch keine angebauten Trittstufen, um den Tankinhalt zu checken, denn das würde zusätzliches Gewicht bedeuten. In der offi-Erklärung von Cessna heißt es, man solle nach dem Tanken nur sicherstellen, dass die Tankdeckel fest zugedreht sind und dann die hochpräzisen Schauröhrchen auf jeder Kabinenseite benutzen, um die Spritmenge zu checken.

Die Skycatcher ist ein leichtes Flugzeug, und Cessna „empfiehlt" dass die maximale Windgeschwindigkeit für jede Art von

Anzeige

Cockpit der Cessna 162

Panel mit Garmin G300 Glascockpit

Betrieb an Flugplätzen 22 Knoten nicht überschreiten soll. Die Erklärung von Cessna: „Wenn der Pilot über entsprechende Erfahrung und Übung verfügt, sollten die 22 Knoten kein Problem sein. Wie alle LSA's ist die Skycatcher jedoch ein leichtes Flugzeug – sehr leicht sogar im Vergleich zu anderen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt. Besonders in niedriger Höhe ist sie anfällig für Turbulenzen, die vom Gelände oder Gebäuden verursacht werden. Wenn diese während der niedrigen Geschwindigkeiten bei Start und Landung auftreten, ist der Effekt bei der SkyCatcher viel dramatischer, da die Windgeschwindigkeit ungefähr die Hälfte der Überziehgeschwindigkeit beträgt. Das gleiche gilt für das Rollen am Boden und die Bedienung der Steuerung während des Rollens."

AOPA Testflüge

Beim ersten Flug ging es von San Diego's Montgomery Field zum French Valley Airport. Die Steuerung erinnerte mich dabei eher an ein Kunstflugzeug als an ein LSA.

Am French Valley Airport standen zunächst einige Starts und Landungen auf dem Programm. Die 162er baut im Gegenanflug nur langsam Geschwindigkeit ab. Bleakney wies mich darauf hin, dass ich den Punkt zum Einflug in den Queranflug bereits verpasst hatte. Auch im Endanflug war ich zu hoch und zu schnell. Dies stellte jedoch kein wirkliches Problem dar, denn man kann die Skycatcher auch mit voll ausgefahrenen Klappen problemlos slippen.

Die Anfluggeschwindigkeit ist niedrig (55 bis 65 Knoten) und man hat genügend Zeit, um die ideale Sinkrate zu bestimmen und und auch im Abfangbogen bleibt genug Zeit für Korrekturen. Wenn man den Flieger mit der Höhenrudertrimmung sauber ausgetrimmt hat, sind die Steuerkräfte gering.

Auch das Starten ist kein Problem. Ich brauchte allerdings mehrere Flüge, um das freilaufende Bugfahrwerk zu bändigen, dessen Steuerung mir schwieriger als z.B. bei der mir bekannten Diamond DA20 erschien. Bei den ersten Startläufen hatte ich versehentlich die Füße auf den Fußspitzenbremsen, später rutschte ich mit den Füßen zur Sicherheit halb die Pedale herunter.

Das Garmin G300 Glascockpit ist genau das, was Flugschüler brauchen: einfach. Es ist ein Glascockpit System für Anfänger, eine perfekte Einführung für die komplizierteren Systeme, die später kommen werden. Speziell für die Skycatcher entworfen, versorgt das G300 den Piloten mit Flug-, Motor- und Navigationsinformationen auf einem geteilten Bildschirm. Die Karten- und Motorinformationen können auf dem Multifunktionsdisplay angezeigt werden, wenn diese Option installiert ist.

Bei weiteren Flügen übten wir Stalls, Steilkurven, Langsamflug und Überziehen – mit und ohne Klappen. Das manuelle System für die Landeklappen spart im Vergleich zu einem elektrischen System Gewicht, aber mit dem Klappenhebel in der 40 Grad Position kam ich nicht an den Gashebel! Man muss entweder an der Innen- oder der Außenseite des Klappenhebels vorbeigreifen.

Bis zum Einbruch der Dunkelheit waren wir mit der SkyCatcher unterwegs ehe wir sie am Montgomery Field zurückgaben. Ich werde sie gerne wieder fliegen, wenn die Auslieferungen beginnen. Es hat Spaß gemacht, sogar bei diesen furchterregenden Mach-Zahlen!

Text: Alton Marsh
Fotos: Cessna Aircraft Company
Original erschienen im AOPA-Pilot 01/10

Technische Daten			
Spannweite:	9,14 m	Motor/Leistung:	Cont. O-200-D, 100 PS
Länge:	6,95 m	Propeller:	McCauley, 2-Blatt, fest
Höhe:	2,53 m	V_{NE}	148 kt
Leermasse:	378 kg	V_{Reise}	115 kt
MTOM:	599 kg	V_{SO}	40 kt
Tankinhalt:	90 l	Steigrate:	880 ft / min
Verbrauch:	24 l / Std . (70 %)	Anfluggeschw.:	55-65 kt

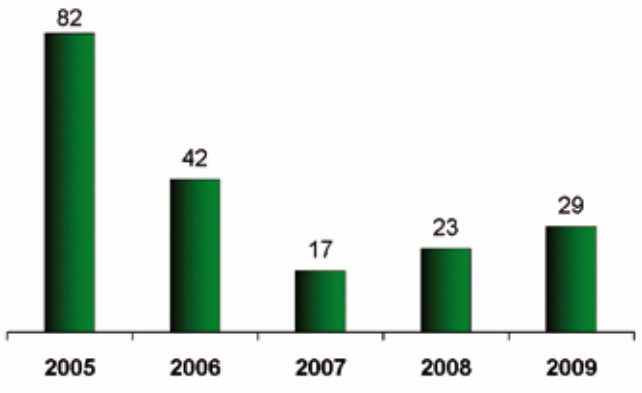
Mittlerweile wurde bekannt, dass sich die Auslieferung der SkyCatcher erneut verzögert. Laut einem Schreiben von Cessna müssen sich die Kunden weitere zehn Monate gedulden. Grund sind die Modifikationen zur Verbesserung der Trudeleigenschaften sowie Anlaufschwierigkeiten bei der Produktion in China.

Durch die in Europa nicht vorhandene LSA-Klasse wird die SkyCatcher in Deutschland erst mit den geplanten ELA-Regeln richtig zum Einsatz kommen können. Denn mit einer Permit to Fly, wie sie die EASA derzeit ausstellen kann, darf sie nicht zu Schulungszwecken eingesetzt werden.

Der Arbeitskreis Luftraum Frankfurt informiert:

Erneute Zunahme der Luftraumverstöße im Luftraum C Frankfurt

Seit dem Jahr 2005 haben wir – alarmiert von der Deutschen Flugsicherung DFS – wiederholt an alle Pilotinnen und Piloten appelliert, die komplexe Luftraumstruktur im Nahverkehrsbereich des Flughafens Frankfurt besonders sorgfältig zu beachten und unbeabsichtigte bzw. unerlaubte Einflüge in den Luftraum C Frankfurt zu vermeiden. Dies führte in den folgenden zwei Jahren 2006 und 2007 zu einem erfreulichen Rückgang solcher Vorkommnisse: in 2006 um ca. die Hälfte und in 2007 eine weitere Abnahme um ca. 60 %, insgesamt ein Rückgang auf ein Fünftel der früheren Zahlen. Dies war ein erfreuliches Ergebnis, das zeigte, dass das Problem von der Mehrzahl der Piloten erkannt war und alle bemüht sind, mögliche Konflikte zu vermeiden.
Unsere Appelle hatten aber leider nur eine vorübergehende Wirkung, denn seit 2007 ist wieder eine Zunahme der Luftraumverletzungen zu beobachten, in 2009 sogar wieder 29 signifikante Fälle!



Luftraumverletzungen Luftraum C Frankfurt

Wir appellieren daher erneut an alle Piloten, die seitlichen und höhenmäßigen Grenzen der verschiedenen Bereiche des Luftraums C sorgfältig und konsequent zu beachten. Unkontrollierte VFR-Einflüge in den Luftraum C durch Kleinflugzeuge, zu denen kein Funkkontakt besteht, führen zu einer erheblichen Gefährdung des dichten Verkehrsablaufs und können die Fluglotsen ggf. dazu zwingen, den Flugbetrieb kurzfristig anzuhalten. Die dadurch verursachten Verzögerungen stellen dann zusätzlich ein erhebliches Problem auch für den weiteren Betriebsablauf dar.

Daher sind für einen Flug in der Nähe eines Luftraums C folgende Punkte unerlässlich:

- sorgfältige Flugvorbereitung anhand der neuesten Luftfahrtkarten (Achtung: die neuen ICAO-Karten ab 2010 haben ein völlig neues Aussehen und brauchen Gewöhnung).
- genaues Verständnis der dargestellten Lufträume (ggf. Hilfe von erfahrenen Piloten / Fluglehrern erbitten!).
- während des Fluges genaue Orientierung und die richtige Höhenmessereinstellung (am besten QNH, d. h. Fuß MSL wie die Angaben in der ICAO-Karte).
- Kontaktaufnahme zu FIS (Flight Information Service), wo man auch während des Fluges Hilfe bekommt. Die Frequenzen sind der ICAO-Karte zu entnehmen.

Der Luftraum C Frankfurt wird Ende 2010 für das Jahr 2011 angepasst, um die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Ende des Jahres vorzubereiten. Auch für den neuen Luftraum kann die Maßgabe „so groß wie nötig – so klein wie möglich" nur angewendet werden, wenn die Flugsicherung sich auf die zuverlässige Einhaltung der Grenzen durch die Piloten der allgemeinen Luftfahrt verlassen kann. Wir alle nehmen daher mit unserer Luftraum-Disziplin selbst Einfluss auf die Luftraumgestaltung.

Reiner Schröer
Arbeitskreis Luftraum Frankfurt

Landesbeauftragter für Datenschutz bemängelt die Erhebung personengebundener Daten auf Flugplätzen

Auf einigen Flugplätzen ist es immer noch üblich, vor dem Start den Namen des Piloten abzufragen und im Hauptflugbuch zu speichern. Zu dieser Praxis hat sich am 4. Dezember 2009 der Landesbeauftragte für den Datenschutz Brandenburg kritisch geäußert (AZ: I 147 1091648). Nach Auffassung des Datenschutzbeauftragten ergibt sich aus dem Luftverkehrsrecht (§ 70 i.V.m § 29 LuftVG bzw. § 22 LuftVO) keine Rechtsgrundlage für die Erfassung personenbezogenen Daten. Die Erhebung dieser Daten durch einen Flugplatz bilde daher einen datenschutzrechtlichen Mangel.
Der Flugzeugführer sei lediglich verpflichtet, nach der Landung das Luftfahrzeugmuster, Kennzeichen, Anzahl der Fluggäste sowie die Art des Fluges anzugeben.

Ungarn und Österreich

Es ist Donnerstag, der 20. August 2009, Nationalfeiertag in Ungarn. Gas nach vorne und runter mit der Nase! Der Motor heult auf und es geht rasant bis dicht über die Wasseroberfläche der Donau – mitten im Zentrum von Budapest! Während die Fahrtmessernadel schnell der 180 Knoten Marke näher kommt, zischen links Buda mit dem Burgberg und rechts Pest mit seinen schönen Altbauten an der Uferpromenade vorbei: Alles oberhalb selbstverständlich! Jetzt geht's unter der Kettenbrücke durch, die diese beiden Stadtteile von Budapest seit 1849 miteinander verbindet. Nun in den Messerflug, der Messer schnellt hoch und …

Nein, ich rede nicht von Josefs 150er, unserer Diamond DA 40 TDI oder einem anderen der zehn Teilnehmerflugzeuge bei einem Stadtbesichtigungsflug durch Budapest. Diese Flight Tour soll schließlich nicht die letzte sein! Wir schauen uns das Spektakel lieber vom Ufer an: Heute ist das Finale des Red Bull Air Race in Ungarns Hauptstadt Budapest!

Zur Vorgeschichte: Der Heilbronner Headset-Hersteller beyerdynamic organisiert seit 2007 jedes Jahr eine Flight Tour für Kunden und Freunde. Nachdem 2007 Skandinavien erkundet und 2008 nach Marokko geflogen wurde sind 2009 Ungarn und Österreich das Ziel. Die Zahl der Flugzeuge ist auf 10 begrenzt, um den unentgeltlichen Organisationsaufwand in Grenzen zu halten. Dieses Mal waren alle 10 Plätze innerhalb kürzester Zeit vergriffen, was bestimmt nicht gegen die Idee spricht. Natürlich hatten die Piloten während der Tour die Gelegenheit, die „Digital Adaptive Noise Reduction" des HS 600 DANR zu testen, eine Headsetdemo hätte man aber bestimmt auch einfacher organisieren können. Nein, die Freude am Fliegen steht im Vordergrund!

Ihren Anfang fand die beyerdynamic Flight Tour 2009 in Baden-Württemberg, genauer gesagt in Schwäbisch Hall. Dort flogen am Montag, den 17. August die Teilnehmer ein. Insgesamt 10 Flugzeuge: Von der Flight Design CT bis zur Cessna 210 Silver Eagle. Es stand die obligatorische Werksbesichtigung in Heilbronn an, bei der sich jeder ein Bild davon machen konnte, wie Aviation Headsets in Deutschland gebaut werden. Nach einem ausführlichen Briefing für die anstehende Tour folgte die Filmvorführung des Marokko-Fluges 2008 und ein gemeinsames Abendessen.

Das erste Tagesziel war der spitzenmäßig gepflegte private Flugplatz Jakabszallas in der flachen ungarischen Puszta. Wir flogen mit der DA 40 TDI nonstop und entspannt VFR über lockerer Bewölkung entlang des Donautals und vorbei am Plattensee. Für einige von uns war es der erste Flug nach Ungarn überhaupt. Was wir gelernt haben: Es geht alles unkompliziert und privatfliegerfreundlich zu im ungarischen Luftraum. Ungarn empfing uns mit Sonnenschein und Gastfreundschaft! Als Unterkunft haben wir einen traditionellen Reiterhof gewählt. Das Abendprogramm war mit einer Kutschfahrt, Reitervorführung und traditionellem Gulaschessen unter freiem Himmel abwechslungsreich und landestypisch gefüllt. Was für ein Ausklang eines wunderschönen Tages!

Mittwochfrüh ging es endlich nach Budapest. Anflug auf die 32 von Tököl (LHTL): Parallel zur Donau drehen wir unsere DA 40 TDI in den Endanflug des ehemaligen Militärflugplatzes und vor uns breitet sich beeindruckend die Metropole Budapest aus. Viel Zeit zum Genießen dieses Anblicks bleibt jetzt nicht. Hinter uns hat sich bereits weiterer Verkehr gemeldet. Unserer Gruppe von zehn Flugzeugen steht

Flugplatz Jakabszallas

Reitvorführung in der Puszta

Wiener Neustadt

nur ein kurzes Zeitfenster zur Verfügung, denn Tököl ist in diesen Tagen fest in der Hand des Red Bull Air Race Teams! Das wollen wir uns genauer anschauen. Jedes Team hat eine eigene Box für ihr Flugzeug. Wir haben eine exklusive Führung durch diese Boxengasse organisiert, dürfen Fragen stellen und uns alles aus der Nähe anschauen. Um die Boxengasse herum parken Flugzeuge der sogenannten Flying Bulls für das Rahmenprogramm, z.B. ein B-25 Bomber, ein Cobra Helicopter oder die blauen Let Strahltrainer der Breitling Staffel. Für den Abend empfängt uns die pulsierende Metropole Budapest mit Festtagsflair. Schließlich ist morgen Nationalfeiertag.

Hunderttausende drängen sich an diesem Tag am Donauufer. Wir schauen ein paar Stunden zu, wie im Rahmenprogramm Kunstflug geboten wird und eine 737 der Malev in 300ft über der Donau an den Zuschauern vorbeifliegt. Schließlich beginnt das eigentliche Red Bull Air Race mit seinen spektakulären Flügen entlang eines Parcours. Es geht dabei zwischen luftgefüllten Stoffsäulen hindurch, die in bestimmter Lage und Höhe durchflogen werden müssen, sonst gibt es Punktabzüge. Rammen sollte man die Säulen natürlich auch nicht, obwohl der Stoff das Flugzeug nicht beschädigt. Am Ende gewinnt der Schnellste mit den wenigsten Abzügen. Begeistert von den vielen Eindrücken und ein bisschen erschöpft von der Hitze fahren wir am späten Nachmittag mit dem Bus wieder nach Tököl, weil wir vor dem Abend noch in Österreich sein wollen: Das Ziel ist Wiener Neustadt, hier ist das Diamond Hauptwerk.

Am Freitagvormittag wird uns dieses Flugzeugwerk von Sören Pedersen, dem Marketingleiter, gezeigt. Es ist schon interessant, wie heutzutage moderne Flugzeuge in Serie gebaut werden. Diamond ist Europas größter Hersteller für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt – von der Katana bis zur Twin Star. Unsere DA 40 TDI haben wir übrigens in Wiener Neustadt das erste Mal seit dem Start in Schwäbisch Hall getankt – Diesel natürlich! Nach dem Mittag beeilen wir uns, nach Salzburg zu kommen, denn das erste Mal auf unserer Flight Tour wird das Wetter unfreundlich. Da wir rechtzeitig loskommen, ist der Flug für keinen ein Problem. Zwei Crews entscheiden sich kurzfristig für einen anderen Flugplatz als Reiseziel, weil Salzburg keine Hangarplätze für die Nacht bietet und Gewitter droht. Ein nicht nur für Flieger sehenswertes Ausflugsziel in Salzburg ist der Hangar 7, ein komplett verglastes rundes Gebäude gefüllt mit der Flugzeugsammlung des Red Bull Eigentümers. Die meisten Exponate sind flugfähig und gehören zu den schon in Budapest bewunderten Flying Bulls, z.B. Alpha Jet, Bo 105, B-25 und viele mehr. Gewartet werden die Flugzeuge im Hangar 8, der nicht als Museum zugänglich ist, aber den Flight Tour Crews exklusiv gezeigt wird.

Die abendliche Innenstadtbesichtigung von Salzburg mit dem gemeinsamen Abschlussessen ist die letzte gemeinsame Veranstaltung. Jetzt ist auch die Zeit gekommen, den FORTIS Fliegerchronographen zu verlosen, den der Schweizer Uhrenfabrikant großzügig gesponsert hat! Unser FK-14 Pilot Markus ist der Glückliche.

Damit ist unsere Flight Tour wie im Fluge vorübergegangen. Es bleiben schöne Erinnerungen und unzählige Eindrücke. Mal sehen, was sich beyerdynamic für 2010 ausdenkt……

Text: David Thimm

Fotos: beyerdynamic, RedBull

eNews

IAOPA World Assembly - book now to avoid disappointment

If you're planning to attend the IAOPA World Assembly in Tel Aviv in June, please note that the discount for early registration expires on March 5th, so quick action is advisable. AOPA Israel's Yigal Merav says delegates have already registered from the USA, Canada and China as well as European countries. Those planning to fly themselves to Tel Aviv include a group of ten pilots from AOPA Italy, and eight aircraft from AOPA UK have booked slots. Other pilots will be flying in from Greece, Turkey, Crete and Cyprus.

For the first time, it's possible to do everything online – register, book accommodation and plan your itinerary. The website is www.iaopa2010.com. There you'll find details of the work programme, together with information about the accompanying persons programme and the opportunities for guided visits to old Jerusalem, Masada and the Dead Sea during and after the Assembly.

Support AOPA Sweden on Barkarby

The last hard-surface GA aerodrome in Stockholm, Barkarby, is closing to general aviation, and AOPA Sweden now seeks your help in its long-running campaign to keep it open. GA at Barkarby (ESKB) has been under pressure for a decade, but politicians have been slow to respond to AOPA's lobbying and only in the last two years have they shown an interest. It may be too late. Since January ESKB has been operating on a PPR basis, restrictively applied, and resident aircraft will have to be moved within the next few months. Bromma (ESSB) the remaining City airport in the Stockholm area, is mostly closed at weekends and charges high rates for GA landing, parking and handling. The nearest open airport with a hard runway is more than 60 kilometres from the city centre.

The loss of a hard-surface airfield in the Stockholm area is a serious blow to all European pilots, making a large part of Sweden inaccessible to general aviation. AOPA Sweden Vice President Lennart Persson is asking AOPA members to add their voices to help strengthen the case for Barkarby. The questions he poses are:

Would you visit Stockholm as a GA pilot considering these circumstances?, Would the lack of a GA airport negatively influence a decision on investing in a business in Stockholm?, Stockholm has two million people and is at the fringes of the EU. Do you think a welcoming GA airport is an asset for Stockholm?

AOPA's team on this issue is Torgny Bramberg and Mats Skroder. Please email your view and comments to them via eskb@aopa.se

Channel Islands tax changes

AOPA's Channel Islands Chairman Charles Strasser reports that despite lengthy negotiations right up to ministerial level, the exemption from Jersey's Goods and Sales Tax (GST) for aviation fuel has been cancelled in the latest States of Jersey budget. This means that when administrative arrangements have been completed GST, currently 3%, will be added to all aviation fuel uplifted in Jersey for aircraft up to three tonnes. GST does not apply in the separate jurisdictions of Guernsey and Alderney.

Aviation fuel still remains duty free in the Channel Islands, and prices are attractive compared to the rest of Europe. Furthermore, there is a 5% discount on fuel for AOPA members. This applies to both local and visiting pilots, who can claim the discount on production of their current paid-up membership card. This does not apply in Alderney.

New Netherlands chart shows major changes

AOPA Netherlands warns pilots to be sure to operate with the new Netherlands VFR map (paper and GPS) which will be available from March 11th 2010, because major changes have been made.

The new chart has been edited by the German DFS, which AOPA Netherlands Secretary Ary Stigter says is a good example of co-operation and efficiency. The map includes part of Germany, with valid data.

Due to Eurocontrol's Functional Airspace Block Central Europe (FABEC) project AMRUFRA (AMsterdam RUhr, FRAnkfurt) the Nieuw Millingen TMA and CTA have been changed drastically. Ary says: "Fortunately we are glad to announce that VFR access in general has been increased. In addition to that, the map is less complex for VFR traffic, which is also good news. But please note that due to these major changes it is necessary to buy the new map before entering this airspace."

The new charts will be placed on the AOPA Netherlands website – see http://www.aopa.nl/index.php?pagina_id=153&ph=1

EASA looks to regulate microlights

Despite earlier statements to the contrary EASA has decided to take microlights and light sport aircraft under its wing, and a company has been formed in Britain to advise the Agency on regulation of the sector. AOPA had hoped that regulation at this level would be left entirely to the industry in order to minimise cost and disruption, but sources at EASA say they are concerned lest an accident occur involving commercial air transport and a microlight.

Termine 2010

April

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

Mai

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

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

08. - 09.05.2010
Flugplatzfest
in Strausberg (EDAY)
Info: www.flugplatz-strausberg.de

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

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

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

Juni

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

10. - 13.06.2010
Diamond Aircraft Fly-In
in Bergerac (LFBE)
Info: www.405fp.com

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

26. - 27.06.2010
Flugplatzfest 2010
in Kassel-Calden (EDVK)
Info: www.flughafen-kassel.de

Juli

17. - 18.07.2010
Fly-In Quax 2010
in Kempten-Durach (EDMK)
Info: www.edmk.de

August

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

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

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

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

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

September

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

03. - 05.09.2010
OUV-Sommertreffen
in Mengen (EDTM)
Info: www.ouv.de

11. - 12.09.2010
Flugtag mit Fly-In
in Idar-Oberstein (EDRG)
Info: www.aero-clubidar-oberstein.de

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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop

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

AOPA-Schlüsselanhänger NEU
12,7 x 2,5 cm, Marineblau mit Goldstickerei
Vorderseite AOPA-Schwinge
Rückseite Schriftzug „AIR CREW“ € 9,50

AOPA-Aufnäher
Oval 11 x 7 cm
Marineblau mit Goldstickerei € 8,50

AOPA-Schwinge
9,5 cm Stoff
Marineblau mit Goldstickerei € 6,50

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

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

Bestellkarte (oder bestellen Sie online unter http://shop.aopa.de)

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-Package			€ 35,00	
AOPA-Schlüsselanhänger			€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 8,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,50	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
			Summe (zzgl. Versandkosten)	

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Schlüsselanhänger“, „AOPA-Aufnäher“ und „AOPA-Schwinge“ betragen 2,50 EUR, für alle anderen 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2010
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 12.000 Exemplare
4. Quartal 2009 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

April 8 – 11, 2010

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:
Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE