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

AOPA LETTER

Ausgabe 03/2009 | Juni - Juli 2009 | Heftpreis 2,80 Euro

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

03/09

Resolution verabschiedet:

EU-Parlament würdigt Bedeutung der AL

Bitte nicht überfliegen: Einladung zur Hauptversammlung auf Seite 6

Stärker vertreten!

- AERO 2009 – Leistungsschau in schwierigem Umfeld
- 3. Durchführungsverordnung zur LuftBO

Fliegerisch fit!

- 31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden
- AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach

Besser informiert!

- Europäische Mooney-Vereinigung gegründet
- Probeabo von Wetter-Jetzt für AOPA-Mitglieder

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

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE

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

Wenn der Rechtsstaat stört...

Glücklicherweise durfte meine und die nachfolgende Generation mit dem Lebensgefühl aufwachsen, es gebe eine staatliche Gewaltenteilung mit dem von den Bürgern gewählten Gesetzgeber, der der Verwaltung die Ermächtigungen zum Handeln erteilt, und schließlich der Verwaltungsrechtsprechung, die das Handeln der Verwaltung am Maßstab des Gesetzes kontrolliert. Das kann im Einzelfall durchaus hinderlich oder sogar ärgerlich für die Verwaltung sein, wenn sie anders gehandelt hat als von der lästigen Rechtslage vorgegeben und wenn sie dementsprechend voraussehen kann, dass die Gerichtsbarkeit sie daran „erinnern" wird.

Zum Schutz des Bürgers soll das so sein, und grundsätzlich auch im Interesse einer Verwaltung, die sich für den Rechtsstaat verantwortlich fühlt: Das geltende Recht soll das Vertrauen schaffen, das nötig ist, um dem Bürger die Möglichkeit zu geben, einschätzen zu können, in welchem Umfeld er sich bewegt und staatliche Entscheidungen vorauszusehen.

Wie verhält sich demgegenüber aber eine „clevere" Verwaltung, der weniger das Vertrauen der Bürger in den Rechtsstaat als die Durchsetzung ihrer eigenen, durchaus wandlungsfähigen Zielvorgaben am Herzen liegt? Ganz einfach: Man ändert das Recht, wenn man dazu in der Lage ist (Verordnungen), und wenn man dafür den Gesetzgeber braucht, versucht man, ihn davon zu überzeugen, dass ehemals getroffene Entscheidungen nicht mehr so recht in die Landschaft passen.

Auch das ist mit rechtsstaatlichen Grundsätzen noch zu vereinbaren. Nicht hingenommen werden kann es aber, wenn der Bürger aufgrund der bestehenden Rechtslage einen – durchaus erfolgversprechenden – entsprechenden Antrag bei der Verwaltung stellt, die Verwaltung das Verfahren verzögert (es gibt immer irgendwelche wahltaktischen Erwägungen), der Bürger sich darauf mit einer Untätigkeitsklage vertrauensvoll an das Verwaltungsgericht wendet, das Verwaltungsgericht signalisiert, dass die bestehende Rechtslage eher für den Bürger spricht, und die Verwaltung sodann beim Gericht eine fast einjährige Aussetzung des Verfahrens beantragt, da man diese Zeit benötige, um die störende Rechtslage den Wünschen der Verwaltung anzupassen.

Das müsste man sich auf der Zunge zergehen lassen, wenn es nicht so übel schmekken würde: Ein Aussetzungsantrag über fast ein Jahr in einem Verfahren, das darauf gerichtet ist, die Verwaltung dazu zu verurteilen, möglichst schnell über einen unbeantworteten Antrag des Bürgers zu entscheiden. Die Verwaltung stellt also in einem Klageverfahren wegen eigener Untätigkeit beim Gericht den Antrag, es möge seinerseits untätig sein. Das hört sich wie eine lächerliche und zugleich schreckliche Vision an. Doch leider ist dies – lächerliche und schreckliche – Lebenswirklichkeit. Die Rede ist von Fürstenfeldbruck.

Die bayerische Verwaltung braucht Zeit, um den Landesentwicklungsplan den mittlerweile geänderten politischen Vorstellungen anzupassen bzw. vom Landtag anpassen zu lassen. BMW braucht neuerdings eine Teststrecke. Was bietet sich da mehr an als ein stillgelegter Flughafen? Und wenn die Rechtslage das nicht zulässt, dann wird sie eben geändert. Und wenn die Betroffenen bereits die Rechtsprechung bemüht haben, dann wird eben beantragt, die Rechtsprechung solle sich nicht zu sehr bemühen (siehe auch Artikel S. 16). Rechtsstaatliche Prinzipien als Verfügungsmasse von Politikern? Das ist leider überhaupt nicht lächerlich, das ist nur noch schrecklich. Von der bayerischen Regierung hätte man nicht nur insofern mehr erwartet als von der Berliner Landespolitik. Auch was die fehlende Weitsicht anlangt, ist Bayern im Begriff, sich mit den regierenden Berliner Politikern in eine Reihe zu stellen: Erst Tempelhof, dann Fürstenfeldbruck? Das wäre alles andere als ein Ruhmesblatt, das wäre schlimm für uns alle. Tempelhof ist von ignoranten Politikern gegen den Widerstand Hunderttausender der Garaus gemacht werden. Mit Fürstenfeldbruck wird das nicht gelingen – nicht zuletzt mit Hilfe einer dem Rechtsstaat verpflichteten Gerichtsbarkeit.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Einladung zur Hauptversammlung 2009	6
Bisheriger AOPA-Vorstand kandidiert erneut	6
Anträge auf Satzungsänderung	7
Jahresergebnis 2008 im Vergleich zu 2007	8
Rechnungsbericht des Schatzmeisters	9
AOPA-Mitgliedsflugschule: Wasserflugschule Clipper Aviation	10

Stärker vertreten!

Kommentierung neuer EASA-Vorschriften	11
AERO 2009 – Leistungsschau in schwierigem Umfeld	12
EU-Parlement ruft zur Förderung der AL auf	15
Was gibt es Neues in Fürstenfeldbruck?	16
Landeplatz-Lärmschutzverordnung - Geplante Änderungen zum 01.01.2010	17
3. Durchführungsverordnung zur LuftBO	18

Fliegerisch fit!

31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 01. bis 08.08.2009	20
Wasserfliegen bei Clippper Aviation in Flensburg vom 04. bis 06.09.2009	22
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 19.09.2009	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

Europäische Mooney-Vereinigung gegründet	25
Wetter-Jetzt bietet AOPA-Mitgliedern kostenloses 14-Tage-Abo	26
150 Jahre Hugo Junkers	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Mit beyerdynamic nach Afrika	28
Termine 2009	32
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelbild: Clipper Aviation (De Havilland Canada DHC-2 Beaver)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Manfred Goy
Monica-Ines Rehkopf
Hans-Georg Faltinski
Dr. Gerald Gollob
Friedemann Schuegraf
Dr. Frank Teschke
Dr. Joachim-Michael Engel

25-jährige Mitgliedschaft

Prof. Dr. Klaus Junghanns
Klaus Angermeier
Harald Siegling
Manfred Reddies
Hans-Jürgen Walz
Hans-Günter Niehues
Horst Winter
Bernd Boesen
Hubert Gesang
Gunnar Clauss
Wolf Geiwitz
Helmut L. Jung
Juergen A. Krauss
Peter Romeikat
Horst Lübben
Dr. Armin Pretzsch
Dr. Joachim Staude
Hermann Gebhard
Herbert Moehrle
Heinrich Traublinger
Hans Brüning
Dr. Roland E. E. Schmidt
Prof. Dr. Christian Robl
Helmut Crecelius

Anzeige

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

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

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

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

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

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

Einladung zur Hauptversammlung 2009

Sehr geehrte Mitglieder,
der Vorstand lädt Sie hiermit zur diesjährigen Hauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V., ein:

Sonntag, 2. August 2009
um 11:00 Uhr (Einlass zur Registrierung ab 10:00 Uhr)
am Flugplatz Eggenfelden (EDME)
im Hangar (siehe Aushang vor Ort)

Tagesordnung

TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
TOP 6 Entlastung des Vorstandes
TOP 7 Neuwahl der Vorstandes
TOP 8 Antrag zur Satzungsänderung (Mitgliedschaft) §5 (1), siehe Seite 7
TOP 9 Anträge von Mitgliedern
TOP 10 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 2. Juli 2009 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.
Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern. Einen Anmeldecoupon finden Sie nachfolgend. Bitte senden Sie diesen per Fax an die 06103 42083 oder auf dem Postweg an die AOPA-Geschäftsstelle. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Ihr Vorstand der AOPA-Germany

Anmeldecoupon zur Hauptversammlung am 02.08.2009 um 11:00 Uhr am Flugplatz Eggenfelden (EDME)

Per Fax an 06103 42083

oder per Post an

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

Name

AOPA-ID

Straße

PLZ/ Ort

Unterschrift

Bisheriger AOPA-Vorstand kandidiert erneut

Die Mitglieder des Vorstands der AOPA-Germany wollen sich nach ihrer dreijährigen Amtszeit auf der nächsten Jahreshauptversammlung am 2. August 2009 in Eggenfelden zur Wiederwahl stellen.
Neben dem Präsidenten Prof. Elmar Giemulla sind dies die Vizepräsidenten Sibylle Glässing-Deiss, Thomas Neuland und Dr. Klaus-Jürgen Schwahn. Als Mitglieder des Beirats wollen Jo Konrad, Gabriele Mair und Jochen Pieper kandidieren, als Schatzmeister Constantin Woelki. Es können gewählt werden: 1 Präsident, bis zu 3 Vizepräsidenten und bis zu 5 Beisitzer.
Nach über 20 Jahren Vorstandstätigkeit, darunter viele Jahre als Vizepräsident, wird Otto Stein nicht mehr zur Wiederwahl antreten. Er wird die AOPA weiterhin mit Rat und Tat unterstützen, z.B. bei Veranstaltungen wie dem Trainingscamp Eggenfelden, das vor über 31 von ihm initiiert wurde, jedoch nicht mehr neu kandidieren.
Auf diese freiwerdende Stelle bewirbt sich Oliver Will. Der 42-jährige Airbus-Kapitän und ehemalige Sprecher der Vereinigung Cockpit nimmt seit Jahren auch aktiv als Fluglehrer an unseren Trainings teil. Er würde unsere Vorstands-Crew mit seiner Erfahrung aus vielen Bereichen der Luftfahrt kompetent und mit Engagement ergänzen.
Weitere Vorschläge zur Kandidatur erbitten wir an die AOPA-Geschäftsstelle.

Anträge auf Satzungsänderung

AOPA-Mitgliedsbeiträge für Vereinsmitglieder

Bei Firmen- und Vereinsmitgliedschaften sind 6 Air Crew Cards im Mitgliedsbeitrag enthalten. Firmen haben bei der Firmenmitgliedschaft die Möglichkeit, weitere Mitarbeiter zu melden, die zusätzlichen Kosten betragen EUR 50.- pro Person. Diese Möglichkeit besteht für Vereine nicht. Zur Zeit beträgt der Mitgliedsbeitrag für Vereinsmitglieder, deren Verein bei der AOPA-Germany eine Vereinsmitgliedschaft abgeschlossen hat, EUR 100.- . Ich beantrage, dass Vereine ebenfalls die Möglichkeit erhalten, weitere Personen für den Preis von EUR 50.- für die Vereinsmitgliedschaft zu melden. Vereinsmitglieder, die nicht direkt vom Verein gemeldet werden, zahlen weiterhin EUR 100.-

Antragsteller:
Fred Schellhorn

Änderung § 5: Bedingungen für Mitgliedschaft

Der §5 unserer AOPA-Satzung sollte überarbeitet werden. Der Paragraph regelt die Bedingungen für die Mitgliedschaft und wurde offenbar wiederholt von unterschiedlichen Autoren fortgeschrieben, darunter hat die klare Struktur gelitten:

Bisherige Fassung:
§ 5 (1) Mitgliedschaft
1. Als ordentliches Mitglied des Vereins werden aufgenommen, wenn sie bei Aufnahme folgenden Voraussetzungen erfüllen:
a) Piloten, die im Besitze eines gültigen Luftfahrerscheines sind, der sie zur selbständigen Führung eines Luftfahrzeuges berechtigt, das von seiner Klasse her geeignet ist, in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen zu werden;
b) Flugschüler während der Ausbildung nach dem ersten autorisierten Alleinflug auf einem motorgetriebenen Luftfahrzeug (Definition Luftfahrzeug wie in § 5 Nr. 1 a);
c) Natürliche Personen, die Eigentümer oder Halter der unter § 5 1 a) genannten Luftfahrzeuge sind;
d) Juristische Personen, die Eigentümer oder Halter von solchen Luftfahrzeugen sind, sofern die Luftfahrzeuge nicht im Linienflugverkehr verwendet werden.
e) Natürliche Personen, die Eigentümer, Halter oder Piloten von dreiachsig gesteuerten Ultra-Light Luftfahrzeugen sind.

Die Kritik im Einzelnen:
- 1.a) Derzeit können ehemalige Lizenzinhaber nicht Mitglied der AOPA werden, eine gültige Lizenz ist notwendig. Wir haben aber auch ehemalige Piloten, die in der AOPA mitmachen wollen, die sollten wir nicht ausschließen. Grundsätzlich sollten wir aber auch alle Piloten nicht ausgrenzen, die Luftfahrzeuge fliegen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen werden können. Genauso ist es derzeit auch für Fluglotsen, Flugleiter, Meteorologen und andere in der Branche Tätigen nicht möglich, Mitglied zu werden.
- 1.b) Piloten von Segelflugzeugen können heute schon Mitglied werden (Segelflugzeuge kann man in die Luftfahrzeugrolle eintragen), Flugschüler auf Segelflugzeugen hingegen nicht, da bei uns für Flugschüler ein motorgetriebenes Luftfahrzeug vorgeschrieben ist. Das ist inkonsequent.
- 1.d) Airliner grundsätzlich auszuschließen ist nicht sinnvoll. Zum einen machen Lufthansa & Co. das so schnell nicht, zum anderen haben wir sogar zwei Regionalairlines als Mitglied, die überwiegend kleinere Flugzeuge fliegen.
- 1.d) Juristische Personen, die kein Eigentümer eines Flugzeugs, aber in der Branche aktiv sind, können derzeit formell nicht Mitglied werden.
- 1.e) Juristische Personen, die Eigentümer oder Halter von 3-Achs-Ultra Lights sind nehmen wir nicht auf, natürliche Personen aber schon.

Mit dem Antrag für eine Neufassung § 5 (1) würden die Ungereimtheiten korrigiert und der Paragraph auch deutlich verschlankt.

Beantragte Neufassung:
§ 5 (1) Mitgliedschaft
1. Als ordentliches Mitglied des Vereins kann aufgenommen werden, wer eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt:
a) Inhaber bzw. ehemalige Inhaber eines Pilotenscheins.
b) Flugschüler ab dem ersten Alleinflug.
c) Natürliche oder juristische Personen, die Halter oder Eigentümer von Luftfahrzeugen sind.
d) Natürliche oder juristische Personen, die in der Allgemeinen Luftfahrt tätig sind oder diese unterstützen.

Antragsteller:
Dr. Michael Erb
Geschäftsführer der AOPA-Germany

Jahresergebnis 2008 im Vergleich zu 2007

Ausgaben	2007	2008
Personalkosten	233.967,35	240.993,96
Veranstaltungen:		
• Eggenfelden	13.635,38	10.248,19
• Stendal	4.725,67	11.823,59
• Charter Camps	15.923,60	20.769,67
• AERO / ILA	21.974,30	27.160,01
• Diverse Messen	4.003,89	3.297,29
• Seminare	22.909,14	21.659,91
AOPA-Letter	62.535,79	46.885,01
Öffentlichkeitsarbeit	13.998,29	13.422,55
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	43.236,59	30.204,17
Fremdarbeiten/ Honorare	42.342,58	34,058,00
Kfz-Kosten	18.239,72	9.886,37
IAOPA	23.843,32	19.550,50
Telefon / Telefax	6.908,19	5.541,52
Reisekosten und Kosten Vorstand	13.157,13	13.473,64
Porto	5.896,45	6.715,90
Einkauf Crew-Cards	1.066,28	2.711,99
IAOPA-Weltkonferenz	0,00	1.813,72
AOPA-Pilot	4.335,50	6.234,23
EDV-Kosten	4.514,36	4.656,16
Steuerberatungskosten	4.659,12	4.238,10
Einkauf AOPA-Shop	13.814,29	511,96
Kosten Anzeigen	1.851,70	6.689,36
Wartungs- / Instandhaltungskosten	2.321,14	2.883,20
Gezahlte Umsatzsteuer	3.857,30	6.474,37
Versicherungen	3.705,20	5.108,70
Mitgliedschaften	2.451,19	2.151,29
Büromaterial	2.929,64	3.007,94
Nebenkosten Geldverkehr	2.460,92	2.289,80
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	14.515,06	4.531,84
Zinsabschlagsteuer	2.262,02	3.543,36
Sonstige Ausgaben	2.385,74	3.287,60
Anlagevermögen AfA / Abgang	14.595,00	10.013,22
Fachliteratur	1.883,38	1.000,39
Spenden	1.221,00	200,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	1.010,29	1.060,78
Arbeitskreise	532,00	615,97
Allgemeine Druckkosten	991,54	1.680,24
Solidaritätszuschlag / Zinsen	124,33	194,80
Werbekosten	762,76	0,00
Vorsteuer	0,00	47.553,37
Jahresüberschuss	7.412,91	48.034,44
Summe	642.960,06	685.877,26

Einnahmen	2007	2008
Mitgliedsbeiträge inkl. EU	456.488,00	438.549,04
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	27.906,25	29.085,00
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	8.642,88	7.131,17
Teilnehmergebühren:		
• Eggenfelden	10.765,00	10.000,12
• Stendal	12.800,02	10.594,00
• Charter Camps	13.381,08	20.021,72
• Seminare	31.532,55	22.064,87
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	22.921,38	24.090,94
Erlöse Messen / Jahrestagungen	10.824,18	14.462,88
Erlöse VIP Cards	1.690,00	1.374,37
Verkauf AOPA-Shop	3.035,36	2.452,57
Sachbezug	5.113,46	6.036,94
Steuererstattung / Umsatzsteuer	2.104,65	2.387,33
AOPA-Pilot Abonnements	8.690,00	7.149,53
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	7.540,03	11.811,22
Spenden / Beitragsmehrzahlung	0,00	95,00
Erstattung Lohnfortzahlung	1.700,90	897,34
Beitreibung	973,46	1.398,19
Sonstige Einnahmen	16.850,86	52.479,42
Durchlaufender Posten	0,00	179,00
Umsatzsteuer	0,00	23.616,61
	642.960,06	685.877,26

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2009 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2008 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2008 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen.

Das Geschäftsjahr 2008 zeigt wiederum ein im Vergleich zum Vorjahr um 18 TEUR zurückgegangenes Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen von insgesamt TEUR 438,5 (445,5). Ausstehende Mitgliedsbeiträge aus Vorjahren wurden per Mahnverfahren erfolgreich eingetrieben und führten in 2008 zu Einnahmen von TEUR 7,1 (8,6). Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe sowie individuelle finanzielle Gründe. Säumige Mitglieder werden systemgestützt innerhalb der gesetzlichen Fristen und Vorschriften zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert. Die sonstigen Einnahmen erhöhten sich von TEUR 16,9 auf TEUR 52,4 maßgeblich aufgrund von Kostenerstattungen aus europäischer Projektarbeit. Die Zinseinnahmen erhöhten sich aufgrund erhöhter Liquidität sowie verbesserter Konditionen.

Seit dem Geschäftsjahr 2008 werden die Beträge in der Ergebnisrechnung netto ausgewiesen. Die kumulierte Umsatzsteuer wird auf beiden Seiten der Ergebnisrechnung gesondert erfasst.

Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt.

Insgesamt wurde in 2008 ein positives Jahresergebnis i.H.v. TEUR 48,0 (7,4) erwirtschaftet, das auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Für das laufende Jahr 2009 zeichnet sich aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung eine weitere Konsolidierung der Mitgliederzahlen ab, auch wenn vereinzelt vor allem bei Vereins- und Firmenmitgliedschaften leichte Zuwächse erreicht werden können. Wir erwarten per Saldo im Vorjahresvergleich leicht verminderte Mitgliedereinnahmen. Die AOPA erzielt auf Grund ihres Engagements im Bereich ZÜP/Luftsicherheitsgesetz, Rückerstattung der Mineralölsteuer im Werksverkehr, der Mitarbeit im europäischen Flugsicherheitsprojekt SESAR, ihrem Einsatz für Fürstenfeldbruck in ihrer Zielgruppe höhere Aufmerksamkeit.

In 2009 gilt – wie im Vorjahr – weiterhin eine strenge Ausgabendisziplin. Investitionsschwerpunkte werden die unerlässliche Werbung von neuen Mitgliedern durch ausgewählte Messebesuche, gezielte Kundenansprache und Präsentationen in Vereinen bilden.

Insgesamt wird in 2009 mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum Juni 2009 wird auf der Jahreshauptversammlung im August vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2009.

Constantin Woelki
Schatzmeister der AOPA-Germany

Anzeigen

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

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger

http://peschke-muc.de

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

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

Wasserflugschule Clipper Aviation

Wasserfliegen, wer diesen Begriff hört, denkt wahrscheinlich zuerst an Buschpiloten in Kanada oder Skandinavien und grenzenlose fliegerische Freiheit – leider weit von Deutschland entfernt. Doch das Erlebnis Wasserfliegen ist seit einiger Zeit auch in Deutschland möglich. Es gibt mehrere gewerbliche Schulen, die den Erwerb der Wasserflugberechtigung SEP(sea) anbieten, mit der man auf Wasserflächen starten und landen und so jede Menge Flugspaß und einen Rest von Abenteuer genießen kann.

Eine dieser Flugschulen ist das Luftfahrtunternehmen Clipper Aviation, das 2001 von dem langjährigen Piloten Dietmar Knauer gegründet wurde. Heiko Harms, der Chefpilot und Flugbetriebsleiter hat als ehemaliger Starfighter- und Tornado-Marineflieger mehr als 10.000 Flugstunden in seinem Flugbuch stehen. Beide sind seit über 20 Jahren im Besitz der Wasserflugberechtigung. Mittlerweile ist Clipper Aviation die führende Adresse, wenn es um das Wasserfliegen in Deutschland geht. Die insgesamt 7-köpfige Crew von Clipper Aviation ist an drei Standorten in Norddeutschland präsent: In der Flensburg Förde, im Hamburger Hafen und in Plau am See in der Mecklenburgischen Seenplatte. Auch wenn jeder Standort seinen ganz eigenen Reiz hat, haben sie eines gemeinsam: alle sind landschaftlich günstige Ausgangspunkte für die verschiedensten Wasserflug-Angebote.

Die Flotte von Clipper Aviation besteht ausschließlich aus Amphibien, der Königsklasse unter den Wasserflugzeugen. Die Schwimmer der Flugzeuge haben einziehbare Radfahrwerke, so dass wahlweise Landungen zu Wasser oder auf festem Boden möglich sind. Neben einer brandneuen Cessna 206, die erst kürzlich von Amerika nach Deutschland überführt wurde, betreibt Clipper Aviation eine Piper PA 18 Super Cup, eine Cessna R 172 Hawk XP und eine De Havilland Canada DHC-2 Beaver.

Der Erwerb der Wasserflugberechtigung ist bei Clipper Aviation am Standort Flensburg möglich. Gewassert wird in der Flensburger Förde, der Anleger befindet sich im Yachthafen Sonwik.

Die Fortbildung kann in etwa 3 Tagen einschließlich Prüfungsflug absolviert werden. Der Umfang der praktischen Ausbildung umfasst mindestens 5 Flugstunden. Eine gewisse Erfahrung auf Land-Flugzeugen mit Einziehfahrwerk (und evtl. Verstellpropeller) ist hilfreich, aber nicht Bedingung. Der Nachweis eines Sportboot-Führerscheins ist revierabhängig! In Übereinstimmung mit dem LBA Luftfahrt-Bundesamt und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Schleswig-Holstein wird im Flugrevier von Clipper Aviation jedoch kein Sportboot-Führerschein verlangt. Die relevanten seemännischen Aspekte werden im Rahmen der Wasserflugausbildung zusätzlich vermittelt.

Fester Bestandteil der Ausbildung ist eine theoretische Unterweisung mit einem kompakten Wasserflug-Leitfaden als Lehrmaterial. Natürlich kommt auch das Buch „Wasserfliegen - Das Praxishandbuch für Piloten“ von Heiko Harms zum Einsatz. Es ist der erste deutschsprachige Leitfaden der Nachkriegszeit und ist erst vor kurzem im Handel erschienen. Es gibt einen umfassenden Einblick in die Techniken und Verfahren des Wasserfliegens in Deutschland.

Eine Besonderheit bei Clipper Aviation ist die Möglichkeit von Wasserlandungen entlang der gesamten schleswig-holsteinischen Ostseeküste von Flensburg bis Travemünde. Darüber hinaus kann in der gesamten „Dänischen Südsee“ gewassert werden. Damit schafft Clipper Aviation Voraussetzungen für den Erwerb der Wasserflugberechtigung, die einmalig sind, denn das Revier bietet die verschiedensten Bedingungen an Wind-, See- und topographischen Verhältnissen, die Grundlage für eine gute Ausbildung sind. Darüber hinaus bietet das Flugrevier fliegerische Freiheit pur – Ausflüge mit Landgang, völlig freie Landungen in einsamen Buchten sowie die einzigartige Möglichkeit, den Erwerb der Wasserfluglizenz mit einem unvergesslichen Fliegerurlaub zu verbinden.

Sie haben Lust auf das Wasserfliegen bekommen? Kein Problem: Speziell für die AOPA-Germany bietet Clipper Aviation Anfang September ein Schnupperwochende an! Nähere Infos dazu auf Seite 22.

Clipper Aviation GmbH
Deichstraße 48-50
20459 Hamburg
Tel.: 040-2841739-30, Fax.: 040-371500
info@clipper-aviation.de
www.clipper-aviation.de

Kommentierung neuer EASA-Vorschriften

Aktuell: EASA-OPS und Third Country Operations

Im Jahr 2012 wird die in Köln ansässige europäische Luftsicherheitsagentur EASA die Zuständigkeit für die überwiegende Mehrzahl der Aufgaben übernehmen, für die in den EASA-Mitgliedsstaaten bislang rein nationale Behörden wie etwa das deutsche LBA und das BMVBS zuständig waren.

Die Schaffung eines europaweit einheitlichen Standards in der Luftfahrtgesetzgebung begrüßen wir als AOPA grundsätzlich sehr. Allerdings gilt es darauf zu achten, dass die neu geschaffenen Standards auch angemessen sind.

Vor einigen Wochen haben wir gemeinsam mit unseren europäischen Kollegen den Gesetzesentwurf zu den neuen Lizenzierungsvorschriften kommentiert. Unseren Kommentar finden Sie in voller Länge auf der AOPA-Website unter www.aopa.de. Bei der Kommentierung dieser „NPA 2008 17 a-c" haben uns auch viele Mitglieder unterstützt, die diese insgesamt 798 Seiten Gesetzestext sorgfältig Korrektur gelesen und uns auf Probleme aufmerksam gemacht haben. Bei all diesen Unterstützern wollen wir uns an dieser Stelle ganz herzlich bedanken!

Doch die EASA betreibt aktuell noch weitere Gesetzgebungsprojekte. Unter anderem sind es die „Implementing Rules for Air Operations of Community Operator", in denen auf über 1200 Seiten neue Flugbetriebsvorschriften für Europa vorgestellt werden. Die Kommentierungsfrist hierfür endet am 31. Juli 2009.

Auch diese neuen Flugbetriebsvorschriften beinhalten wieder sehr kritische Passagen. So sollen etwa Luftsportvereine selbst auf Vereinsflugtagen keine Flüge mehr mit Passagieren gegen Entgelt durchführen, Flugschulen müssen sich allesamt als „Authorised Training Organisations" zertifizieren lassen. Auch die privaten Betreiber von zweimotorigen Turboprops sollen fast wie kommerzielle Betreiber von Behörden beaufsichtigt werden, bei der Berechnung von Start- und Landestrecken soll verstärkt mit Faktoraufschlägen kalkuliert werden, das Fliegen oberhalb von FL100 ohne Sauerstoff soll verboten sein, etc.

Zudem soll nach mehrfacher Verschiebung im Frühsommer ein Vorschriftenentwurf zum Thema „Third Country Operations" veröffentlicht werden, mit dem der Betrieb von Flugzeugen ohne europäische Zulassung, also überwiegend den N-Registrierten, drastisch eingeschränkt werden soll.

All diese EASA-Dokumente finden Sie online im PDF-Format und in englischer Sprache auf der Website der EASA, unter www.easa.europa.eu, dann unter Rulemaking Overview und Notices of Proposed Amendments (NPA).

Kurzum: Es ist für jeden etwas dabei und das Lesen lohnt sich! Bitte unterstützen Sie uns! Denn Sie sind oft die großen Spezialisten auf Ihrem Gebiet, Ihnen werden vielleicht auch Probleme auffallen, die wir möglicherweise übersehen würden.

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 04/09:
14.07.2009
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

Mooney M20J, 201

Bj. 1978, TT 2300 h, Motor 50 h SMOH
Prop 150h, sehr gut instrumentiert,
1 Pilot, unfallfrei, stets hangariert

VB: 79.000 EUR

Tel.: +49(0)173 3535040
eMail: volkhard.richter@t-online.de

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

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

AERO 2009

Leistungsschau in schwierigem Umfeld

Die diesjährige AERO Friedrichshafen wurde im Vorfeld mit großer Spannung erwartet. Der lang erwartete Frühjahrsbeginn mit endlich länger werdenden Tagen sowie die druckfrischen ICAO-Karten im Briefkasten gelten für viele Flieger als der eigentliche Startschuss in die neue Flugsaison. Anfang April ist also ein guter Zeitpunkt für eine Messe zur Allgemeinen Luftfahrt, für die der Veranstalter im letzten Jahr mit der Ankündigung zum Wechsel auf einen jährlichen Turnus zudem ein klares Zeichen gesetzt hat. Auch der Standort am Bodensee strahlt als eine der beliebtesten Urlaubsregionen und seiner zentralen Lage in Mitteleuropa eine große Attraktivität aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Monate, eine ganze Reihe zurückgestellter oder gestrichener Neuentwicklungen und auch einige Insolvenzmeldungen sorgten im Vorfeld für Unruhe in der Branche. Auch reale Mehrbelastungen und Restriktionen für Piloten und Flugzeughalter mit der steigenden Wahrnehmung des Rückgangs der Flugbewegungen trugen zu ungewissen Erwartungen vor dem Beginn der Veranstaltung bei. Die Veranstalter sind diesem Trend offensiv entgegengetreten, mit einem überarbeiteten Auftritt als AERO EXPO und dem Slogan „The Global Show for General Aviation“ soll der Anspruch als Europäische Leitmesse für die gesamte Allgemeine Luftfahrt weiter gefestigt werden.

So konnte dann auch kurz vor Messebeginn mit ausgebuchten Hallen und 625 Ausstellern, das entspricht einem Zuwachs von zwölf Prozent gegenüber der letzten AERO, ein deutliches Zeichen gesetzt werden. Die AERO stellt damit einen der wichtigsten Termine in der Branche dar, bei dem das gesamte Leistungsspektrum dieses vielfältigen Teils der Luftfahrtindustrie vertreten ist. Neben der Information zu neuen Produkten gilt sie daher auch als idealer Branchen-Treffpunkt.

AOPA-Interessenvertretung vor Ort

Die AOPA-Germany war wie in den letzten Jahren mit einem eigenen Messestand vertreten und damit wieder für Mitglieder und Interessenten vor Ort präsent. In Halle A4 sehr gut platziert wurde das in Kooperation mit einem neuen Messebauer neu entwickelte Standkonzept erstmal präsentiert. Als Hauptaussteller fungierte die AOPA-Germany, als Mitaussteller waren die IAO-

PA, die AOPA-Switzerland, die AOPA-USA sowie die Vereinigung Deutscher Pilotinnen VDP vertreten. Gemeinsam konnte ein erfolgreicher Messeauftritt präsentiert werden, was sich auch in der Rekordzahl an neu geworbenen Mitgliedern widerspiegelte. In den zahlreichen Gesprächen mit den Mitgliedern und Gästen wurde die Arbeit der AOPA als Interessensvertretung anerkannt und honoriert.

Hauptthema am Stand war die Zwangseinführung der 406 MHz ELT, dagegen läuft eine Unterschriftenaktion gemeinsam mit DAeC, Fliegermagazin und Aerokurier. Themen darüber hinaus waren die geforderten ICAO-Sprachprüfungen, CAMO und Instandhaltung sowie die aktuellen Entwicklungen in den Rechtssprechungen zur Mineralölsteuervergütung und zur ZÜP.

Gleichfalls wurde an der AERO-Konferenz mit prominenten Vertretern auch aus dem Ausland Flagge gezeigt: neben Bruce Landsberg (President AOPA Air Safety Foundation) war Andrew Cebula (Executive Vice President, AOPA-USA) dabei, die Thematik Mineralölsteuer vertrat Prof. Gustav Real.

Parallel zu Messe und Kongressprogramm fand das Regional Meeting der IAOPA-Europe auf der AERO mit über 30 internationalen Vertretern statt.

MESSE

Die eigentliche Messe ließ mit der bereits genannten Rekordzahl an Ausstellern kaum Wünsche offen. Die entsprechenden Marktsegmente waren in den jeweiligen Messehallen zusammengelegt, so dass eine gezielte Information möglich war.

Neu war dabei das Konzept einer eigenen Helikopterhalle, die große Resonanz bei Fachpublikum und Besuchern stellte die Aussteller mit diesem ersten Auftritt außerordentlich zufrieden. Laut Messebericht ist für 2010 das Interesse aus Industrie und Verbänden bereits sehr groß. Die Mischung aus Trag- und Hubschraubern kam beim Publikum besonders an, das Konzept wurde sehr gut angenommen. Publikumsmagneten waren neben der modernen Technik vor allem Raritäten wie der Bristol Sycamor oder der Kampfhubschrauber Cobra von den Flying Bulls.

Auch die Hersteller der ultraleichten Fliegerei haben im Schlussbericht eine positive Bilanz abgegeben, es wurde mehr verkauft als zunächst erwartet. In diesem Segment zeigte sich die AERO sehr innovativ – eine Rekordzahl neu präsentierter Flugzeuge wurde vermeldet. Mit dem neuen Thema „E-Flight-Expo" zu alternativen Antrieben konnte ein besonders zukunftsfähiges Thema platziert werden.

Dagegen stellt die ausgestellte Avionik ein traditionelles Interesse dar, eine derartige Vielfalt an Geräten und Instrumenten zum Anfassen und Ausprobieren findet man so diesseits des Atlantiks nirgendwo. Auch dabei und immer dicht umlagert waren vor allem die zahlreichen Neuvorstellungen wie das Garmin 695.

Ein heißes Thema waren natürlich wieder die aktuellen Entwicklungen im Bereich Antrieb und Motorisierung. Mit den aktuellen

Zertifizierungen und angekündigten Neuentwicklungen geben die Hersteller wieder Grund zu Optimismus und machen deutlich, dass es weitergeht in diesem zuletzt arg gebeutelten Segment.

Viele Hersteller vermeldeten auf der AERO Verkäufe von Geschäftsreise-Flugzeugen, gegen den Trend mit dem Nachfragerückgang in den vergangenen Monaten waren auch im Bereich schneller Propeller-Reiseflugzeuge mit Kolbenmotoren die Aussteller erfolgreich.

Integriert in den Gesamtauftritt wurde die Gebrauchtflugzeugmesse IMAS, so dass vor den Hallen auch „second hand"-Shopping möglich war.

Auf dem Freigelände waren aber in erster Linie die Vertreter der BizAviation vertreten, von der aktuellen Version der Beech King Air mit Turboprop bis zur alles überragenden brasilianischen Schönheit der Embraer Legacy als einem der größte ausgestellten Flugzeuge. Die traditionelle Nähe sowohl bei Termin und Lage zur EBACE in Genf aber auch der in diesem Segment besonders spürbare Umsatzrückgang hat einige Hersteller der jetgetriebenen General Aviation von einer Teilnahme abgehalten. Hier kann für

die kommenden Jahre durchaus noch Entwicklungsbedarf zur Abrundung der Gesamtpräsentation der Branche lokalisiert werden. Vor allem für die Hersteller der größeren BizJets – basierend auf Adaptionen aktueller Verkehrsflugzeuge – ist der Zielmarkt aber doch um einiges anders angesiedelt. Aber spannend bleibt die künftige Entwicklung sicher, auch als verlässlicher Wirtschaftsindikator für die kommenden Jahre.

AIR SHOW

Während der Ausstellung an den Wochentagen war der fliegerische Veranstaltungsteil für Vorflüge und Demonstrationen der Hersteller reserviert, am Samstag und am Sonntag gab es Nachmittags je zwei Stunden die AERO AIRSHOW: Bei bestem Wetter war auch hier ein großes Interesse der Besucher unübersehbar.
Von Oldtimern über Segelflugkunstflug bis zur Hochleistungsakrobatik war ein breites Spektrum vertreten. Schwerpunkt ganz klar Aerobatic: Star auch in Friedrichshafen der in diesem Jahr erstmals beim Red Bull Air Race startende Matthias Dolderer aus Tannheim. Atemberaubende Flugfiguren, vom Boden mit kaum nachzuvollziehender Aerodynamik. Premiere in technischer Sicht feierte Phillip Steinbach mit seiner neuen Sbach 342. In markantem Orange lackiert wurde dieser von ihm neuentwickelte Zweisitzer ebenfalls im Motorkunstflug sehr eindrucksvoll vorgeflogen. Darüber hinaus gab es weitere sehenswerte Vorführungen auf Extra & Co.
Die Freunde der Oldtimer kamen mit der B-25 Mitchell der Flying Bulls auf ihre Kosten, aber auch die Boeing Stearman der Wing Walkers mit Peggy Krainz zeigte mit neuer Lackierung und neuen Flugfiguren eine eindrucksvolle Vorstellung.
Fast schon ehrwürdig anmutend der Kunstflug mit einer Zlin 226, die in den fünfziger Jahren aber zu den modernsten „Luftturnern" ihrer Zeit gehörte.
Neu in Friedrichshafen war das ART on AIR Team mit zwei tschechischen Aero L-139 Jettrainer vertreten. Die für das Kampfpilotentraining im Ostblock entwickelten Jets im Formationskunstflug sieht man nur sehr selten, aber das wird sich jetzt sicher ändern. Aber auch der Segelkunstflug der Jeppesen Synchron Gliders, der riesige Super Puma Helikopter der Schweizer Armee und weitere Programmpunkte sorgten für ein kurzweiliges Programm.

FAZIT

Die zurückgebliebenen Eindrücke decken sich mit dem Fazit von Veranstalter und Fachpresse: Aus der Veranstaltung kann eine überaus positive Bilanz gezogen werden: „Die Erwartungen wurden übertroffen" ist der allgemeine Tenor. In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld wurden wichtige Impulse und deutliche Signale gesetzt. Auch die Besucherzahlen entwickelten sich entsprechend: Die Statistik vermeldet mit 46.400 Besucher gemäß Umfrage überwiegend Fachpublikum (70 Prozent mit Pilotenschein) aus insgesamt 40 Nationen und drückt damit die starke internationale Wirkung aus. Bei aller Professionalität von Ausstellern und Publikum wirkt dabei die besondere Atmosphäre der AERO nach: viele bekannte Gesichter, interessante Gespräche und ein attraktives Programm. Der Standort mit der Lage des Messegeländes direkt am Flughafen Friedrichshafen erweist sich einmal mehr als ideal für diese Fachmesse.
Die AOPA-Germany war mit neuer Standkonzeption und großer Besetzung mitten im Geschehen, durchweg gut besucht und kann gleichfalls eine positive Bilanz der Veranstaltung ziehen.
Die AERO ist eine schöne und gelungene Veranstaltung, es lohnt sich den Termin für die nächsten Jahre vorzumerken: Die nächste AERO findet vom 8. bis 11. April 2010 statt.
Zum Abschluss ein Zitat von Tom Poberezny, Präsident EAA, USA: „Fliegen ist noch immer ein großer Traum. Wir müssen die Menschen, vor allem die Jugendlichen fürs Fliegen begeistern und ihnen den Einsteig in die Fliegerei so leicht wie möglich machen. Die AERO in Friedrichshafen ist dafür eine ideale Plattform für die Allgemeine Luftfahrt in Europa."

Text: Torsten Meier
Fotos: Torsten Meier, AERO, AOPA-Germany

EU-Parlament ruft zur Förderung der AL auf

Da staunten selbst unsere Kollegen der AOPA-USA nicht schlecht, die einen außerordentlich guten Kontakt zu ihren Politikern haben. Denn das Europäische Parlament hat eine sehr umfassende Resolution verabschiedet, wie man sie in Europa nicht unbedingt erwarten konnte. In einer klaren Sprache wird die umfassende Unterstützung und Förderung der Allgemeinen Luftfahrt verlangt. Die Initialzündung zu dieser Resolution ging von einem Treffen vor vier Jahren zwischen dem Direktor der Luftfahrtabteilung der Europäischen Kommission Daniel Calleja di Crespo und einer IAOPA Delegation aus, bei dem die Notwendigkeit diskutiert wurde, die europäische Gesetzgebung auch nach den speziellen Bedürfnissen der General Aviation auszurichten. Die Mitglieder des europäischen Parlaments Timothy Kirkhope aus Großbritannien und Arunas Degutis aus Litauen (auch Präsident der AOPA Litauen), beides AL-Piloten, haben aktiv bei den Brüsseler Abgeordneten um Unterstützung für dieses Vorhaben geworben.

Die Resolution wurde mit großer Mehrheit angenommen, mit 524 Jastimmen, nur 74 Gegenstimmen und 6 Enthaltungen, das sind 86,7% Zustimmung! Dieses Dokument ist nunmehr die Basis für alle Aktivitäten der Europäischen Kommission im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, bei der Flugplatz- und Luftraumplanung, bei Security-Maßnahmen und allen Vorschriften. Hierin wird ganz generell anerkannt, dass die Allgemeine Luftfahrt eine überaus wichtige Rolle in der Verkehrsinfrastruktur Europas spielt. Und die Europäische Kommission ist wiederum der Dienstherr der EASA, die in ihrer Politik diese Resolution sicherlich auch nicht ignorieren wird. Außerdem können die europäischen AOPAs natürlich in Verhandlungen mit ihren nationalen Behörden auf diese Resolution verweisen und eine faire Behandlung der Allgemeinen Luftfahrt in diesem Sinne einfordern. Wir weisen gerade die bayerische Staatsregierung auf diese Resolution hin und erinnern dabei an die Notwendigkeit den Luftwaffenstützpunkt Fürstenfeldbruck vor den Toren Münchens als Flugplatz zu offen zu halten.

Den vollständigen Text finden Sie unter: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0036+0+DOC+XML+V0//DE.

Hier einige lesenswerte Auszüge:

Das Europäische Parlament …

- in der Erwägung, dass die Luftfahrtpolitik der Europäischen Union traditionell den gewerblichen Luftverkehr in den Mittelpunkt gestellt hat und ihrem wachsenden Einfluss auf die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt nicht gebührend Rechnung trägt,
- in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt die regulären Luftverkehrdienste von kommerziellen Fluggesellschaften ergänzen und dadurch spezifische soziale und wirtschaftliche Vorteile schaffen, wie die Erhöhung der Mobilität der Bürger, die Steigerung der Produktivität von Unternehmen und die Verbesserung des regionalen Zusammenhalts,
- in der Erwägung, dass der Zugang zu Luftraum und zu Flugplätzen eine Schlüsselfrage für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt darstellt, da eine immer größer werdende Kluft zwischen Nachfrage und Kapazitäten festzustellen ist,
- in der Erwägung, dass die Interessen und Besonderheiten der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt bei der Entwicklung künftiger Initiativen im Bereich der Luftverkehrspolitik mit Blick auf die Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt werden müssen,
- ermuntert die Mitgliedstaaten und die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, in die Modernisierung und den Bau kleiner und mittelgroßer Flughäfen zu investieren, die für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt von wesentlicher Bedeutung sind;
- fordert die Mitgliedstaaten auf, in spezifische Infrastrukturen zu investieren, die für den Betrieb und die Stationierung von Flugzeugen im Sektor der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt erforderlich sind,
- unterstreicht jedoch, dass das Programm SESAR den Besonderheiten der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt in vollem Umfang Rechnung tragen und dem Sektor echte Vorteile bringen muss, ohne ihn unnötig zu belasten
- ist der Ansicht, dass ein Ziel sein sollte, Nutzern von Flügen nach Sichtflugregeln Zugang zu Verkehrs-, Wetter- und Luftfahrtinformationen in benutzerfreundlicher und kostengünstiger Weise zur Verfügung zu stellen;
- verlangt nachdrücklich, dass die Rechtsvorschriften im Bereich des „einheitlichen europäischen Luftraums“ und SESAR nicht zu unverhältnismäßigen und übermäßig kostspieligen technologischen Anforderungen für kleine, nach Sichtflugregeln betriebene Flugzeuge führen, wobei es uneingeschränkt einräumt, dass jedes Flugzeug, das den kontrollierten Flugraum benutzt, so ausgestattet sein muss, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, zum Beispiel mit Positionierungsgeräten;
- ist der Auffassung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt – was CO2-Emissionen und Lärm betrifft – geringe Umweltauswirkungen im Vergleich zur gewerblichen Luftfahrt haben;
- stellt fest, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäfts-

reiseluftfahrt zum Großteil nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten fallen;

- fordert die Kommission auf, die luftfahrttechnische Forschung, Entwicklung und Innovation, insbesondere durch KMU, die Luftfahrzeuge für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt entwickeln und bauen, stärker zu unterstützen;
- erachtet die Förderung der Freizeit- und Sportfliegerei sowie der Fliegerklubs, die eine wichtige Quelle beruflicher Kenntnisse für den gesamten Luftfahrtsektor darstellen, für sehr wichtig;
- fordert die Kommission auf, die wichtige Rolle zu berücksichtigen, die dieser Sektor des Luftverkehrs bei der Entwicklung einer Berufsausbildung für Piloten spielt und auch in Zukunft spielen kann;
- fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament bis Ende 2009 über die Fortschritte, die im Zusammenhang mit den in diesem Bericht angesprochenen Fragen erzielt wurden, Bericht zu erstatten.

Was gibt es Neues in Fürstenfeldbruck?

Über die Situation des Flugplatzes Fürstenfeldbruck haben wir schon wiederholt in den letzten Ausgaben des AOPA-Letters berichtet. Unser Präsident Prof. Giemulla kommentiert die Lage auch ausführlich im Editorial dieser Ausgabe. Kurz zum aktuellen Hintergrund des Editorials: Die Betreibergesellschaft von Fürstenfeldbruck, zu deren Gesellschaftern neben der IHK München und dem Fliegerclub München auch die AOPA-Germany zählt, hat den Freistaat Bayern wegen Untätigkeit bei der Bearbeitung des bereits am 31. Mai 2006 gestellten Antrags auf Betriebsgenehmigung für den zivilen Flugplatz Fürstenfeldbruck verklagt. Denn der politische Wille, „Fürsti" nach Aufgabe des militärischen Flugverkehrs in einen Zivilflugplatz zu überführen, ist in der CSU nach dem Ausscheiden von Ministerpräsident Stoiber und über 14 Jahren Unterstützung erloschen.

Nachdem die Fa. BMW signalisiert hatte, auf dem Gelände eine Teststrecke zu bauen, ist kein politischer Wille mehr da, den Flugplatz zu erhalten. Und dies, obwohl das Gelände mit dem Flugplatz als FFH-Schutzgebiet, also einer Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union, ausgewiesen ist. Außerdem ist im gültigen Landesentwicklungsplan (LEP) noch das Ziel, Fürsti zum Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt zu machen, festgehalten. Um dies zu verhindern, hat die bayerische Landesregierung beschlossen, dass generell keine Flugplätze mehr in der Region gebaut werden sollen und dafür geplant, den LEP abzuändern. Dieses Verfahren dauert jedoch länger als geplant.

Unsere schon seit langem eingereichte Klage hätte auf Basis der jahrelang gültigen und jetzigen Rechtslage Erfolg. Dies will die Landesregierung jedoch unbedingt verhindern. Und jetzt kommt das Neue und Ungeheuerliche in dem laufenden Verfahren: Mit Schreiben vom 20. April 2009 teilt die Landesanwaltschaft Bayern in Auftrage der Landesregierung dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof mit, dass sie eine Aussetzung des von den Flugplatzbetreibern angestrebten Gerichtsverfahrens bis Ende Februar 2010 beantragt. Das Schreiben macht deutlich, dass man dort befürchtet, dass der Flugbetrieb in Fürsti vom bayerischen Verwaltungsgerichtshof wie beantragt genehmigt werden muss, wenn das Gericht das Verfahren fortführt, bevor der LEP abgeändert worden ist. Wartet das Gericht hingegen einfach nur die LEP-Änderungen ab, geht die Klage der Flugplatzbetreiber ins Leere. So schreibt die Landesanwaltschaft: „Sofern das Luftamt Südbayern seine Entscheidung über den Antrag der Klägerin vom 31.05.2006 auf der Basis der geplanten und voraussichtlich ab Ende November 2009 geltenden neuen Rechtslage zu treffen hat, also (dann) geltendes Recht anwenden kann, kommt den im Schriftsatz der Klägervertreterin (...) vorgetragenen Argumenten (...) kein Gewicht mehr zu." Und weiter: „Auch müsste, falls der Senat kurzfristig ein Bescheidungsurteil (§114 Abs. 4 Satz 2 VwGO) fällen und dieses rechtskräftig werden würde, dieses Bescheidungsurteil gleichwohl anhand der zum Zeitpunkt der Entscheidung des Luftamtes Südbayern dann maßgeblichen Rechtslage umgesetzt werden."

In Fürstenfeldbruck soll man also nicht mehr fliegen, alle Flugzeuge bis 3 t MTOW könnten gemäß den Verlautbarungen der Regierung für den neuen LEP ja auf die Sonderlandeplätze Dachau-Gröbenried (PPR, 625m Gras), Jesenwang (PPR, 408m), Moosburg (PPR, 550m Gras) und Oberschleißheim (PPR, 808m) in der Region ausweichen, oder auf die Flugplätze Augsburg, Landshut und Manching in den angrenzenden Regionen. Eine reine Farce, da die genannten Flugplätze in der Region zwar alle ihren Reiz haben, aber aus Gründen ihrer eingeschränkten Betriebsgenehmigungen oder ihrer kurzen Pisten allesamt nicht in der Lage sind, etwa eine Mooney M20, eine Cirrus SR20 oder eine Diamond DA42 aufzunehmen. Es geht um all die Flugzeuge, die vom deutschen Mittelstand im Geschäftsflugverkehr eingesetzt werden. Und wenn man nach München fliegen will, dann sind Augsburg, Landshut und Manching einfach keine akzeptablen Alternativen, sondern Reiseziele für sich selbst. Die große Frage lautet jetzt: Nehmen die Richter am Verwaltungsgerichtshof das Verfahren frühzeitig auf und urteilen auf der Basis bestehenden Rechts, vermutlich zu Gunsten des Flugplatzes Fürsti, oder setzen sie wie politisch gewünscht das Verfahren bis 2010 aus? Dann allerdings ist der Flugplatz so gut wie tot. Es bleibt spannend.

Dr. Michael Erb

Landeplatz-Lärmschutzverordnung

Geplante Änderungen zum 01.01.2010

Würde man einen Wettbewerb schlecht gemachter Luftfahrt-Verordnungen auflegen, wäre die Landeplatzlärmschutzverordnung (LLV) sicherer Anwärter auf einen der vorderen Plätze.

Gut 10 Jahre ist es nun her, seit sich die damals neu gewählte rot-grüne Regierung zum Ziel gesetzt hatte, das Volk von einem Übel unserer Zeit zu befreien, dem lauten Flugzeug. Die grün geprägte Aufbruchsstimmung nach den Wahlen 1998 hatte es dem damaligen Umweltminister Trittin leicht gemacht, alle juristischen, technischen und wirtschaftlichen Bedenken beiseite zu schieben und diese ideologisch geprägte Verordnung durchzuboxen.

Nun steht die nächste Stufe bevor:

Am 31.12.2009 endet die Übergangsfrist für Flugzeuge, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden. Die Grenzwerte für den erhöhten Schallschutz verschlechtern sich dann um weitere 2 dB(A). Ein Grenzwert, den ein großer Teil der deutschen GA-Flotte nicht mehr erreichen kann, denn Flugzeuge können als langlebige Investitionsgüter nicht eben mal nach 10 Jahren per Abwrackprämie entsorgt werden.

Natürlich hat niemand etwas dagegen, dass Flugzeuge leiser werden. Im Gegenteil würde es uns allen im täglichen Kleinkrieg mit Flugplatzgegnern nutzen, wenn die Hersteller mehr Innovationskraft in den Lärmschutz der GA-Flotte investieren würden. Doch die LLV war hierzu von vornherein der falsche Ansatz.

Statt auf eine europäische Regelung hinzuarbeiten und die Zulassung von LFZ an einheitliche Grenzwerte zu knüpfen, schränkt die LLV pauschal die deutschen Flugplätze ein.

Das wäre so, als wenn man Motorradfahrer zum Helm tragen zwingen will und deshalb den Tankstellen verbieten würde, Motorradfahrer ohne Helm zu bedienen. Während Pilotenlizenzen europäisch werden, ist eine rein nationale Beschränkung nicht mehr zeitgemäß. Der deutsche Flugzeugmarkt ist viel zu klein, um Hersteller dadurch zu Investitionen in den Lärmschutz zu zwingen. Der Schaden, der unserer Luftverkehrswirtschaft entstanden ist, war abzusehen.

Hinzu kommen die technischen Ungereimtheiten. Ingenieure bezeichnen die lärmmesstechnischen Grundlagen für die LLV als blanken Unsinn, der gerade die Halter von leichten und leisen Flugzeugen gegenüber schweren und lauten Flugzeugen benachteiligt. Und selbst wenn ein Flugplatz einsam in der Wildnis liegt und das nächste Haus 50 km entfernt ist, wird er durch die LLV reglementiert.

Was macht die AOPA?

Die AOPA hat sich viele Jahre mit der LLV auseinandergesetzt. Abgesehen von den vielen technischen, wirtschaftlichen und politischen Gründen, die gegen die Verordnung sprechen, konnte sie 2006 sogar durch ein Rechtsgutachten nachweisen, dass die LLV gegen höherrangiges deutsches und europäisches Recht verstößt:

- Die LLV (§ 2 Abs. 1) verstößt insofern gegen das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 Abs. 1 GG, als sie es ermöglicht, dass der Flugbetrieb von im Inland zugelassenen Luftfahrzeugen ohne sachlichen Grund stärker beschränkt wird als der von im Ausland zugelassenen Luftfahrzeugen. Da hierdurch deutsche Unternehmen (beispielsweise Flugschulen) benachteiligt werden, indem sie ihre Luftfahrzeuge entweder am Boden lassen oder ins benachbarte Ausland abwandern müssen, bedeutet dies gleichzeitig eine Verletzung ihres Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Art. 12 Abs. 1 i. V. mit Art. 14 Abs. 1 GG).
- Zudem verstößt die LLV gegen die in § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 formulierte Zweckbestimmung und steht deshalb auch im Widerspruch zu Art. 80 Abs. 1 GG. Nach der Formulierung der genannten Rechtsgrundlage („beim Betrieb") setzen die möglichen Maßnahmen einen stattfindenden Betrieb geradezu voraus; Einschränkungen sind zwar möglich, aber nur soweit, als ein Betrieb hierdurch nicht verhindert wird. Dies ist aber wegen der durch die LLV bewirkten Folgen gerade der Fall.
- Die Auswirkungen der LLV betreffen den Genehmigungsgegenstand der betroffenen Flugplätze (die Betriebszeiten und die Art der zugelassenen Luftfahrzeuge). Eine behördlich (durch Verordnung oder Verwaltungsakt) veranlasste, dauerhafte Betriebsbeschränkung muss deshalb den Regeln folgen, die auch sonst im Verwaltungsrecht für die nachträgliche Beschränkung von Genehmigungen gelten. Das Luftverkehrsrecht sieht ein derartiges Verfahren jedoch nicht vor.
- Da die LLV in die Bestandskraft der Flugplatzgenehmigungen eingreift, sind zudem die Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten zu beachten. Diese Voraussetzungen sind jedoch weder nach den luftrechtlichen noch nach den Widerrufsvorschriften des allgemeinen Verwaltungsverfahrensrechts gegeben. Es ist vorliegend auch kein Ansatz für einen Widerruf von Verwaltungsakten unmittelbar durch eine Rechtsnorm (LLV) gegeben.

Trotz dieser Erkenntnisse ist es nicht gelungen, einen erfolgver-

sprechenden Weg durch die gerichtlichen Instanzen zu finden. Gerade die Tatsache, dass die Luftfahrtbehörden der Länder im Rahmen eines individuellen Abwägungsprozesses Ausnahmen von der LLV zulassen dürfen um die o.g. Härten abzufangen, blockiert den Klageweg gegen die LLV selber. Sie könnte daher letztlich nur auf dem politischen Weg wieder abgeschafft werden. Ein solcher Vorstoß erscheint aber derzeit nicht mehrheitsfähig. Jeder Politiker, der sich für die Abschaffung der LLV einsetzt, müsste befürchten, dass er dieses sehr komplexe Thema der Öffentlichkeit nicht plausibel verkaufen kann. Die simple Schlagzeile „Flugzeuge sollen wieder lauter werden" wäre vorprogrammiert.
Auch der Weg nach Brüssel ist nicht erfolgversprechend, da Flugzeuge, die im europäischen Ausland zugelassen sind, höheren Lärmgrenzwerten unterliegen als deutsch zugelassene LFZ. Jeder Staat hat eben das Recht seine eigenen Bürger über die EU- Vorgaben hinaus zu drangsalieren.

Die AOPA sieht daher nur den folgenden Weg als erfolgversprechend an:

1. Jeder betroffene Flugplatz sollte prüfen, ob für seinen Flugbetrieb Ausnahmeregelungen notwendig sind. Sofern er diese sinnvoll begründen kann, sollte er einen entsprechenden Antrag nach § 2, Abs. 3 LLV bei der zuständigen Luftfahrtbehörde stellen. Über die Ablehnung von Ausnahmeanträgen könnte gerichtlich entschieden werden.
2. Jeder betroffene LFZ-Halter sollte seinen Flugplatz auf diese Möglichkeit hinweisen und diesen auf Stellung eines entsprechenden Antrages drängen.

Je mehr sich die Behörden mit entsprechenden Ausnahmeanträgen auseinandersetzen müssen, desto größer wird das Problembewusstsein.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
Vizepräsident der AOPA-Germany

3. Durchführungsverordnung zur LuftBO

Seit dem 1. April 2009 gilt in Deutschland die 3. DVO LuftBO. Viele hierin enthaltene Regeln zum Flugbetrieb und zur Ausstattung sind durchaus sinnvoll. Was uns jedoch massiv stört sind die Vorschriften zu ELTs und Feuerlöschern. In diesem Artikel wollen wir erklären was uns stört und konstruktive Vorschläge unterbreiten.

Zu den ELTs:

§ 16 Notsender (zu § 22 LuftBO)
(1) Für Flüge ins Ausland müssen ab dem 1. Oktober 2009 alle Flugzeuge mit mindestens einem Notsender ausgerüstet sein, der auf 121,5 Megahertz und 406 Megahertz senden kann.
(2) Ab dem 1. Januar 2010 müssen alle Flugzeuge mit mindestens einem Notsender (ELT) nach Absatz 1 ausgerüstet sein.
(3) Flugzeuge, die nach dem 1. Oktober 2009 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, müssen mit einem automatischen Notsender ausgerüstet sein, der auf 121,5 Megahertz und 406 Megahertz senden kann.

Das LBA erläutert hierzu auf seiner Internetseite:

- Flugzeuge, die vor dem 01. Oktober 2009 erstmalig zum Verkehr zugelassen worden sind, können mit einem beliebigen ELT ausgerüstet werden, der gemäß Absatz 1 auf 121,5 MHz und 406 MHz senden können. Dies schließt tragbare Geräte ein, so dass ein Festeinbau nicht erforderlich ist. Dadurch reduzieren sich die Beschaffungskosten im Vergleich zu einer festen Installation erheblich.
- Flugzeuge, die nach dem 01. Oktober 2009 erstmalig zugelassen werden, müssen mit einem automatischen Notsender ausgerüstet werden. Hinter dem Zusatz Term „automatisch" verbergen sich u.a. sich ein Festeinbau sowie ein Bedienteil im Cockpit.

Die deutschen Behörden begeben sich mit den ELT Vorschriften leider auf einen internationalen Alleingang. Zwar schreiben auch die Niederlande für grenzüberschreitende Flüge die 406 ELTs vor, aber nicht für nationale Flüge (vgl. AIC-B 07/08, Pub: 17. July 2008). Die Franzosen schreiben zwar für alle Flugzeuge 406 ELTs vor, auch für die nur in Frankreich fliegenden, sie erlauben aber auch die sog. PLBs, Personal Locator Beacons (vgl. AIC A 10/08 Pub: May 01). Andere Staaten verlangen nach unserem Kenntisstand derzeit keine 406 MHz ELTs.

Zum technischen Hintergrund:

Nach dem Abschalten der Satellitenüberwachung auf der Frequenz 121,5 MHz bietet die weiterhin von Satelliten überwachte Frequenz 406 MHz eindeutig mehr Sicherheit. Speziell in Gebieten, die nicht dicht besiedelt sind und wo es nach einem Unfall ein erhöhtes Risiko gibt, nur mit einem 121,5 ELT ausgestattet nicht gleich von den Rettungskräften gefunden zu werden. Wer über die Ozeane und in entlegenen Gebieten Skandinaviens fliegt, sollte auf keinen Fall auf einen auf der Frequenz 406 operierenden Notsender verzichten.
Allerdings sollte man auch darüber nachdenken, ob ein fest einge-

bautes, automatisch auslösendes und mit einer Luftfahrtzulassung versehenes ELT wirklich den besten Schutz im Falle eines Unfalles liefert. Denn es gibt zwar keine offizielle Statistik, aber viele dokumentierte Fälle, in denen nach einem Crash auch von einem 406 MHz ELT kein Alarm ausgelöst wurde.

Die Ursachen sind leicht nachzuvollziehen: Schlägt ein Flugzeug auf dem Wasser auf, versinkt es zumeist in wenigen Sekunden. Mit ihm auch ein fest eingebautes ELT, das unter der Wasseroberfläche nicht mehr zu empfangen ist.

Eine Auslöseautomatik soll bei einem harten Aufschlag das ELT auslösen, oft reagiert die Automatik aber nicht wie gewünscht. Denn fällt ein Flugzeug in Bäume oder ein Gebüsch, dann „rasieren" Zweige und Äste das Flugzeug förmlich, und die ELT-Antennen halten solch einer Rasur nicht stand. Denn nur die ELTs selbst müssen einen Crashtest überstehen, das Gesamtsystem mit Antennen nicht.

Tragbare ELTs und PLBs haben den Vorteil, dass sie in der Flugzeugzelle genauso geschützt werden wie die Insassen, dass man nach einem Crash den Notsender manuell aktivieren und aus dem Flugzeug herausnehmen kann. Wird die Crew durch den Aufschlag besinnungslos, wird der Notsender allerdings nicht aktiviert.

PLBs sind bei einem Gewicht von nur wenigen hundert Gramm oftmals schwimmfähig und mit einem GPS ausgestattet, das fortwährend die aktuelle Position überträgt. Und das sind bei Kosten von nur etwa 500 EUR große Vorteile. Aber obwohl PLBs mit dem gleichen Cospars Sarsat Satellitensystem arbeiten wie die ausgewachsenen ELTs, werden PLBs in Deutschland einfach schon aus dem Grunde nicht akzeptiert, weil sie keine luftfahrtspezifische Zulassung gemäß ICAO Vorgaben besitzen. In Frankreich jedoch werden PLBs aber auf Grund ihrer offensichtlichen Vorteile anerkannt.

In Kanada hat man die Bedenken gegenüber einem Mandat zur Zwangseinführung von 406 MHz ELTs bestätigt. Der kanadische Verkehrsminister John Baird hat seine Verwaltung überstimmt und einen entsprechenden Gesetzesentwurf nach Einwänden unserer Kollegen der Canadian Owners and Pilots Association „COPA" gestoppt. Der Gesetzesentwurf muss nunmehr überarbeitet werden und alternative Technologien berücksichtigen, die im Wettbewerb mit den 406 MHz ELTs stehen.

Wie geht es weiter?

Wir werden uns gemeinsam mit unseren Kollegen vom DAeC Anfang Juni mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und des Luftfahrtbundesamtes zusammensetzen. Der Protest gegen die Zwangseinführung von 406 MHz ELTs ist von der gesamten Luftfahrtfachpresse unterstützt worden. Gemeinsam mit dem Aerokurier, dem DAeC und dem Fliegermagazin haben wir viele hundert Unterschriften gegen die drohenden Zwangsumrüstungen gesammelt, die wir dem BMVBS übergeben wollen. Unser Ziel wird es weiterhin sein, die Frage der Ausrüstung mit Notsendern der EASA zu überlassen, die ab dem Jahr 2012 für diese Thematik verantwortlich sein wird. Genau wie auch in Frankreich und Kanada muss weltweit über die Zulassung alternativer Rettungstechnologien nachgedacht werden, also natürlich auch in Deutschland und Europa.

Gibt die AOPA Geräteempfehlungen?

Wer heute in die Niederlande fliegen will braucht ein 406 ELT, der kommt mit einem PLB nicht aus. Wer nach Frankreich fliegt, für den reicht ein PLB, das man im Versandhandel auch wochenweise anmieten kann. Auf jeden Fall empfehlen wir die eigenen Bedürfnisse und den Markt genau zu prüfen, Angebote zu vergleichen. Die Rechnung für festeingebaute ELTs ist zumeist durch Einbau- (z.T. sind aufwendige Verkabelungen notwendig) und Zulassungskosten (Minor Change Approval der EASA) etwa im Gesamtbetrag doppelt so teuer wie der reine Geräteeinkaufspreis, komplett etwa 1500-2000 EUR bei 750-1000 EUR für das Gerät.

Nicht fest eingebaute Survival-ELTs ohne Auslöseautomatik kosten etwa 1500 EUR. Automatisch auslösende tragbare ELTs (die eigentlich genau das gleiche können wie ein Survival ELT, nur zusätzlich noch die Automatikfunktion besitzen), sind eigentlich für den Festeinbau vorgesehen und kosten etwa 800 -1000 EUR. Eigentlich sollte man sie mit einer flexiblen Antenne ausstatten und dann genauso verwenden können wie ein Survival ELT, wenn man im Fluge die automatische Auslösung deaktiviert. Ob dies vom LBA auch akzeptiert wird, ist uns noch nicht abschließend klar, wir lassen es aber aktuell prüfen. Vorteilhaft ist auf jeden Fall bei den nicht festeingebauten Geräten der Wegfall der Einbau- und Zulassungskosten. Derzeit gehen wir auch der Frage nach, ob durch Sammelbestellungen für AOPA-Mitglieder ggf. Preisnachlässe erzielt werden können.

Zu den Feuerlöschern:

§8 Sonstige Ausrüstung (zu §§ 19 bis 22 LuftBO)Flugzeuge und Hubschrauber sind im Übrigen immer wie folgt auszurüsten (...) mit einem Handfeuerlöscher im Cockpit und in jedem Fluggastraum, wenn dieser durch die Besatzung nicht leicht zu erreichen ist.

Bei den Feurlöschern geht es uns weniger um die Kosten, als um die Risiken des Einsatzes von Feurlöschern. Wir haben hierzu mit unseren Kollegen vom DAeC vorgetragen, dass die Auslösung eines Feuerlöschers in einem Kleinflugzeug dramatische Folgen haben kann. Löschschaum kann der Besatzung die Sicht rauben, Pulver und Gas (Halon, CO2) können der Besatzung leicht die Atmung unmöglich machen. Feuerlöscher drohen sich zudem auch aus ihrer Halterung zu lösen und dann als Geschosse durch ein Cockpit zu fliegen. Bislang stellt das LBA erfreulicherweise sehr großzügig Ausnahmebescheinigungen aus, auch dieses Thema werden wir Anfang Juni mit BMVBS und LBA weiter diskutieren.

Die o.g. Dokumente können online unter www.lba.de und dann unter „Ausrüstung mit ELT wird verbindlich - 3.DV LuftBO in Kraft" eingesehen werden. Wir halten Sie auch in dieser Angelegenheit informiert!

Dr. Michael Erb

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

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

Kursangebot

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

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

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

ADVANCED / AUFBAUTRAINING (ADV)

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

ALPENEINWEISUNG (ALP)

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

EMERGENCY PROCEDURE TRAINING (EPT)

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

IFR-CHECK

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

NACHTFLUG (NGT)

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

SIMULATORTRAINING (SIM)

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

PINCH-HITTER (PCH)

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

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

Rahmenprogramm

Auch in diesem Jahr wird es ein freies Rahmenprogramm geben, das vor Ort je nach Wetterlage und Interesse organisiert wird. Außerdem werden die Teilnehmer die Gelegenheit haben, neue Flugzeugmodelle namhafter Firmen bei Demo-Flügen näher kennen zu lernen.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 230 für AOPA-Mitglieder und EUR 425 für Nichtmitglieder. Für Charterkunden kommen noch die Fluggebühren hinzu.

Anmeldeschluss ist der 01.07.2009
Anmeldeformular auf Seite 22

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. Bitte melden Sie sich direkt nach der Ankunft auf dem „Tower" von Eggenfelden und geben Sie an, wie lange Sie bleiben möchten.

Fotos:Clipper Aviation

Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF) vom 04. bis 06.09.2009

Neues Seminar!

Das Luftfahrtunternehmen „Clipper-Aviation" bietet in seiner Flugschule in Flensburg ein Seminar zum Thema „Wasserflug" an. Dazu stehen eine Piper Pa-18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine Cessna 206 und eine DHC-2 „Beaver" zur Verfügung. Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee". Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, „Schnupperstunden" auf verschiedenen Wasserflugzeugen zu absolvieren, um 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". Nicht nur Wasserstarts und Landungen werden geübt, sondern auch Übungen und Manöver auf dem Wasser demonstriert. An- und Ablegen von Steg, von der Boje oder vom Strand und die Zusammenarbeit mit Booten sind Teil des Programms. Bei einem späteren Erwerb der Klassenberechtigung wird die Flugzeit selbstverständlich angerechnet.

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

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 100 für AOPA-Mitglieder und EUR 150 für Nichtmitglieder zzgl. Fluggebühren. Übernachtungen sind im Gästehaus „Scandia" direkt am Flugplatz Flensburg-Schäferhaus (EDXF) möglich. Alle weiteren Infos bei Clipper Aviation unter 040-284173930 oder 0160-96836579.

Anmeldeschluss ist der 04.08.2009
Anmeldeformular auf Seite 22

Fotos: Deutsche Flugsicherung GmbH

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

in Egelsbach (EDFE) am 19.09.2009

Neues Seminar!

Unser neues Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen.

Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Flugplan
- IFR-Wechselverfahren
- Flugsicherung / CFMU / Slots
- METARs / TAFs

Darüber hinaus wird genügend Zeit für die Beantwortung und Diskussion individueller Fragen eingeräumt werden.

Dozent ist Markus Schmal, Fluglotse bei Langen Approach. Gleichzeitig ist er aktiver Pilot mit CPL/IFR-Berechtigung und kennt somit die AZF-Verfahren von beide Seiten .

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

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

Anmeldeschluss ist der 19.08.2009
Anmeldeformular auf Seite 22

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 01. bis 08.08.2009

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

Bitte ankreuzen und Priorität setzen!

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

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

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

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

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

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

☐ Wasserfliegen bei Clipper Aviation vom 04. bis 06.09.2009

Kosten: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 15

☐ Interesse an einem Segeltörn (Kosten 30 €)

☐ AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 19.09.2009

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

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

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

Europäische Mooney-Vereinigung gegründet

Am 3. April 2009 haben sich in Donaueschingen (EDTD) 20 Mooney-Piloten versammelt, um die EMPOA (European Mooney Pilots and Owners Association) zu gründen. Die EMPOA ist ein Verein, der sich aus Mooney Piloten und Haltern in ganz Europa zusammensetzt, was sich bereits in der Gründungsversammlung gezeigt hat. „Mooniacs“ aus Deutschland, Schweiz, Holland und Spanien finden sich unter den Gründungsmitgliedern.

Zielsetzung des gemeinnützigen Vereins ist der fliegerische und technische Austausch von Mooney Piloten und Haltern aus ganz Europa bei gemeinsamen Fly-Ins und Treffen, sowie die Veranstaltung von Fortbildungen, wie z.B. Mooney Flight-Trainings und Maintenance-Workshops. Darüber hinaus möchte der Verein gemeinsame Interessen bündeln und Sonderkonditionen für die Mitglieder hinsichtlich Materialbeschaffung und Dienstleistungen aushandeln. Somit steht den Mitgliedern z.B. bereits jetzt eine vergünstigte Flottenversicherung zur Verfügung.

Hervorgegangen ist die EMPOA aus der bereits bestehenden Internet-Community „Mooney.de“, die sich seit ihrer Gründung 2002 einer wachsenden Beliebtheit erfreut hat und auf der sich bis heute 178 Mooneys eingetragen haben. Die Gründung eines Vereines war die logische Konsequenz, um der Gemeinschaft einen institutionellen Rahmen zu geben und die Aktivitäten zu verstärken. Die EMPOA ist ein Verein nach Schweizer Recht und reiht sich in die Gesellschaft vieler namhafter internationaler Organisationen ein.

Ausdruck der europäischen Ausrichtung findet sich auch in der Vorstandschaft: Thomas Hamacher aus Deutschland und Egon Steiner aus der Schweiz teilen sich den Vorsitz.

Die EMPOA freut sich auf viele neue Mitglieder und möchten hiermit Mooney-Piloten aus ganz Europa einladen, der EMPOA beizutreten. Anmeldeformulare für die Mitgliedschaft können auf der Webseite www.mooney.de heruntergeladen werden. Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt 30 €.

Anzeige

Besuchen Sie unser AIS-Portal!

www.dfs-ais.de

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Nähere Informationen hierzu erhalten Sie im Internet. Selbstverständlich stehen Ihnen alle im Internet bereitgestellten Dienstleistungen kostenfrei zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

DFS Deutsche Flugsicherung

AIS-Internetservices im Überblick:
– Flugplanaufgabe & -folgemeldungen
– Empfangsbestätigung sowie Slot- und andere Meldungen über Verkehrsflusssteuerung per E-Mail/SMS
– NOTAM-Briefing
– Speicherung von Briefing-Anforderungen
– VFReBulletin zur grafischen Darstellung von NOTAM
– mobiles AIS-Portal

Wetter-Jetzt bietet AOPA-Mitgliedern kostenloses 14-Tage-Abo

Pünktlich zur Flugsaison bietet Wetter-Jetzt AOPA-Mitgliedern ein kostenloses Abo für 14 Tage Flugwetter in Europa an. Interessierte Piloten können entsprechende Gutscheincodes bei der AOPA-Germany anfordern und über die Webseite www.wetter-jetzt.de einlösen.

Auf der Website stehen den Fliegern die bewährten potentiellen VFR-Stunden zur Verfügung, anhand derer eine schnelle Einschätzung möglicher Fluggebiete und Streckenführungen erfolgen kann. Fünf verschiedene Satellitenbilder zeigen auf einen Blick, ob Nebel oder niedrige Stratus-Wolken auf der geplanten Flugstrecke vorhanden sind. Zudem werden auch die aktuellen Wolkenobergrenzen eingeblendet, so dass Flughöhen und Ausweichstrecken exakt berechnet werden können. Weitere Informationen wie zum Beispiel Windgeschwindigkeiten, Böen und METARs/TAFs vervollständigen das umfangreiche Kartenmaterial.

Wetter-Jetzt betreibt seine eigene, komplexe Wettermodellkette. Sie umfasst das modernste verfügbare regionale Vorhersagemodell und ein hoch entwickeltes Konvektionsmodell zur Thermikberechnung. Diese Kombination erlaubt den vollen Zugriff und die Optimierung aller relevanten Prozesse, die zu einer außergewöhnlich Prognoseleistung führen. Innovative Parameter, wie zum Beispiel die „Potenzielle VFR-Stunden" konzentrieren das Wissen, das die Entwickler durch ihre eigene lange Flugerfahrung als Ballonfahrer, Segel- und Motorflieger gesammelt haben.

Wetter-Jetzt

150 Jahre Hugo Junkers

TECHNIK MUSEUM SPEYER ehrt Technikpionier

Anläßlich des 150. Geburtstag von Hugo Junkers widmet das TECHNIK MUSEUM SPEYER diesem großartigen Tüftler und Erfinder eine Sonderausstellung mit Schautafeln und ausgewählten Exponaten, die noch bis zum 31. Dezember 2009 täglich von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr zu sehen ist.

Hugo Junkers gehörte zu den größten Ingenieuren des Flugzeugbaus. Er war der erste, dem es gelang, ein Flugzeug ganz aus Metall zu bauen. Seine wohl bekannteste Konstruktion war die Junkers Ju-52, auch „Tante Ju" genannt, welche untrennbar mit den Anfängen der Passagierluftfahrt verbunden ist. Hugo Junkers, der seiner Zeit stets voraus war, hätte es sicherlich gefallen, dass dieser Meilenstein der zivilen Luftfahrt in der Raumfahrthalle des TECHNIK MUSEUM SPEYER Seite an Seite mit dem Space Shuttle BURAN gezeigt wird.

Aber auch in anderen Bereichen war Junkers ein Mann der ersten Stunde. Bereits 1895 gründete er die Firma Junkers & Co., in der u.a. Gasbadeöfen und Heizgeräte produziert wurden. In der Architektur revolutionierte er den Bau von Industriehallen, indem er das Prinzip des Holz-Lamellenbaus auf die Metallbauweise übertrug. Aus standardisierten Stahlblech-Elementen konnten so innerhalb weniger Tage große, freitragende Hallen montiert werden. In Zusammenarbeit mit den Designern des Bauhaus in Dessau entstanden in den Junkers-Werken die ersten Stahlrohrmöbel, die noch heute überall zu finden sind.

Geprägt von den schrecklichen Ereignissen des Ersten Weltkriegs, in dessen Verlauf Hugo Junkers auch an der Entwicklung von Militärflugzeugen beteiligt war, setzte er sich bewusst für die friedliche und völkerverbindende Rolle des Luftverkehrs ein. Aufgrund seiner demokratischen und freigeistigen Gesinnung wurde er bereits kurz nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten im Jahr 1933 aus seiner Firma vertrieben, die in einen staatseigenen Rüstungsbetrieb umgewandelt wurde. Nur zwei Jahre später, am 3. Februar 1935 – seinem 76. Geburtstag – verstarb Junkers.

Einfacher ELT-Einbau
Ideal für Retrofit

Minor change approval verfügbar für die meisten gängigen Flugzeugtypen

Universelle Einbauvorrichtung

Kannad 406 AF-COMPACT

RC102 Fernbedienungs-Element

ELT

- Niedrige Einbaukosten
- Keine Bordnetz-Einspeisung erforderlich
- Integrierte akustische Warnung
- Batterie mit 6 Jahren Lebensdauer
- 2 Jahre Garantie

Für alle 406 AF-COMPACT Versionen

- Mit nur 2 oder 3 Adern zum Fernbedienungs-Element
- Universelle Einbauvorrichtung

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER 406MHz

ETSO - TSO ZERTIFIZIERT

KANNAD

+33 2 97 02 49 49 - contact.aviation@kannad.com

www.kannad.com

Die Welt von oben

Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen ***aerokurier*** zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit. Diese Ausgabe mit großem **Ultraleicht-Special** und **Flugwetter-Booklet.**

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

aerokurier

Das Magazin für Piloten

Jetzt im Handel!

Mit beyerdynamic nach Afrika

Gelb-Rot schimmert die heiße Fingerhaut nach dem Streichen über die Nasenleisten von Propeller und Flächen: Saharastaub! Wir sind in Afrika! Genauer gesagt in Fes, einer Königsstadt Marokkos mit ca. einer Millionen Einwohnern. Und alles begann so: Den ganzen langen Winter konnten wir auf eine wunderschöne beyerdynamic Flight Tour 2007 zurückblicken. Wir flogen durch Skandinavien und schon damals stand fest: So eine Reise musste beyerdynamic noch einmal organisieren! Aber wohin fliegen wir diesmal? Skandinavien war letztes Jahr wunderschön, aber wir könnten ja mal in den Süden fliegen. Warum nicht nach Afrika? In eine fremde Welt eintauchen, besser gesagt einfliegen! Das versprach aufregende Erlebnisse - und die sollten folgen... Vorher war eine gründliche Planung angesagt. Aber gerade diesen, zugegebenermaßen etwas anstrengenden Teil, haben wir, das beyerdynamic Aviation Team, übernommen.

Ergebnis der Planung war schließlich eine achttägige Tour von Schwäbisch Hall nach Fes und zurück. Das hört sich einfacher an, als es ist. Die Reichweiten und Reisegeschwindigkeiten der Teilnehmerflugzeuge unterschieden sich teilweise um den Faktor 2! Auch ist in Spanien das Landen auf kontrollierten Flugplätzen für UL untersagt. Kleine Flugplätze mit unbefestigten Pisten waren wiederum für die größeren Flugzeuge nicht unproblematisch.

Der Höhepunkt der Reise sollte natürlich Afrika sein, aber auch die Besichtigung der schönen spanischen Stadt Jerez, der Airbus Fabrik in Toulouse, Cuatro Vientos in Madrid und viele weitere interessante Plätze standen auf dem Programm.

Am Freitagnachmittag, den 22. August, ging es endlich los. Mit insgesamt acht Flugzeugen trafen wir uns zum Fly-In auf dem Flugplatz Schwäbisch Hall bei Heilbronn, wo beyerdynamic die Aviation Headsets fertigt. Vom Ultraleicht Eurostar über die Mooney M20 bis zur Cessna 210 Silver Eagle mit Turboprop-Antrieb reichte die Bandbreite an Teilnehmerflugzeugen. Eine bunte Gruppe aus 19 reiselustigen Piloten und Mitfliegern.

Chambery stand als erstes Tagesziel auf dem Plan. Das Wetterbriefing versprach einen anspruchsvollen VFR-Flug entlang des Schwarzwalds durch die Schweiz. Während des Fluges war dann auch nicht immer klar, ob wir tatsächlich ankommen würden. Mit einigen Umwegen vorbei an Schauern und Staubewölkung vor den Bergen haben sich aber doch fast alle durchgemogelt und über dem Genfer See wieder Sonne getankt. Eine Crew entschied sich für die Übernachtung in Bremgarten. Sie sollten uns am nächsten Tag nach rund acht Stunden in ihrer 172er wieder in Castellon eingeholt haben. Ganz so erholt sahen die beiden danach aber doch nicht aus.

In Chambery angekommen wurde dann erstmal Avgas getankt und die Abendsonne unter freiem Himmel genossen. Der Flugplatz liegt direkt am Ufer eines Sees in einem Tal am Rande der französischen Alpen. Ein empfehlenswertes Hotel ist zu Fuß vom Platz erreichbar. Einige von uns wurden sogar netterweise von einem Franzosen auf der Ladefläche seines Pick-Ups zum Hotel gebracht.

Nach einer etwas komplizierten Abfertigung in Chambery - die Abrechnung der Gebühren, die nicht im Voraus bezahlt werden durften, dauerte pro Flugzeug eine viertel Stunde - waren wir froh, endlich auf dem Weg nach Spanien zu sein. Eine Hochdrucklage stabilisierte sich in Europa und

Ein Laden in Fes

Färberei in der Altstadt von Fes

Tor zur Altstadt von Fes

beschenkte uns mit bestem Flugwetter. Aber nicht nur wetterseitig war der Flug durch Frankreich völlig unkompliziert. ATC führte uns ohne Umwege und mit bestem Englisch (gab es da nicht Gerüchte, die Franzosen könnten kein Englisch?) durch den verschachtelten Luftraum. Oder klappte alles nur so gut, weil Wochenende war? Castellon an der spanischen Mittelmeerküste war unser Tagesziel. Einige Flieger legten eine Zwischenlandung zum Tanken ein. Ausgewählt wurde Perpignan, was ich aber nicht noch einmal machen würde. Die Tankstelle ist weit weg vom Terminal und es werden keine Kreditkarten akzeptiert. Es dauert halt alles etwas länger. Eigentlich kein Problem auf so einer Reise, aber in Spanien bildeten sich am Nachmittag Gewitter und deshalb wollten wir schnellstmöglich ankommen. Und so kam es dann auch, dass hinter den Pyrenäen im spanischen Landesinneren die Cb-Türme immer größer, und die Sichten darunter immer schlechter wurden. Über dem Mittelmeer war alles frei und so entschieden wir uns für einen Flug entlang der Küste.

In Castellon lag unser Hotel direkt zwischen Flugplatz und Strand. Ein kleiner Hüpfer ins warme Mittelmeer bot sich an. Erfrischt und zufrieden sammelten wir dann unsere abgespannten Nachzügler aus Bremgarten am Flugplatz auf und berieten über den Marokko Flug. Grund: Marokko verlangt den Flugplan mindestens 24 Stunden vor Einflug. Gesagt, getan: Auf dem Flugplan wurde Jerez in Spanien als Abflugort und Fes als Destination angegeben. Laut VFR-Guide Marokko, der übrigens eine Pflichtlektüre sein sollte (herunterladen unter http://www.eddh.de/x-files/dl_files/vfr-guide_marokko.pdf !), ist das kein Problem. Mit einem gemeinsamen Abendessen bis 23 Uhr unter freiem Himmel im Zentrum von Castellon ließen wir den schönen Tag ausklingen.

Am nächsten Morgen dann die erste Überraschung und Begegnung mit der marokkanischen Willkürbürokratie: Der Flugplan wurde abgelehnt, weil Fes nicht mehr als Einreiseflughafen gilt. Stattdessen muss entweder Tanger oder Tetouan angeflogen werden. Das will der König so, ein NOTAM gab es aber nicht. Naja, jetzt wussten wir's und änderten eben den Plan. Wir entschieden uns für Tetouan, man soll ja flexibel sein. Etwas verspätet machten wir uns dann auf den Weg nach Jerez. Wegen der Verspätungen in Castellon mussten wir die geplante Weinkellerbesichtigung in Jerez leider ausfallen lassen. Stattdessen nutzten wir den Abend für einen ausführlichen Stadtrundgang mit Abendessen. Auch so kommt man in den Genuss des guten spanischen Weines. Jerez ist übrigens für seinen Cherry bekannt. Die Innenstadt ist sehenswert und das Hotel Barcelo sollte das beste der Reise werden. Es ist ein zentral gelegenes umgebautes Kloster. Man speist in einer ehemaligen Gebetshalle, dessen Gewölbe jetzt rosafarben gestrichen ist. Übrigens wurde uns nach der Ankunft mitgeteilt, dass unser korrigierter Flugplan schon wieder nicht akzeptiert wurde! Warum denn das jetzt schon wieder? Fragezeichen in den Gesichtern. Wir waren Afrika schon so nah, aber fühlten uns doch sehr fern. Anscheinend lassen die Gäste nicht so gerne rein. Es kamen erste Zweifel auf, ob wir jemals in Fes ankommen würden. Auf unsere Nachfrage bekamen wir als Begründung, das Tetouan nicht genügend Abstellfläche für unsere Einmots hätte. Da hat wohl auch wieder der König seine Finger im Spiel?!? Der drit-

te Versuch klappte dann endlich und wir feierten die Akzeptanz unserer Flugpläne nach Tanger. Dort war nur ein kurzer Stopp vorgesehen, schließlich wollten wir ja ursprünglich direkt fliegen und noch was von Fes sehen. Nach Tanger ist nur ein kleiner Hüpfer von Jerez. Wir flogen westlich von Gibraltar über den Atlantik und landeten kurz darauf auf der riesigen Landepiste von Tanger.

Der Controller war etwas nervös und schien mit dem beyerdynamic Flight Tour Geschwader etwas überfordert. Hätte er gar nichts gesagt, wäre es wahrscheinlich viel glatter gelaufen. Empfangen wurden wir auf dem Vorfeld von zwei bis drei uniformierten Beamten, die auch jeweils mindestens ein Datenblatt ausgefüllt haben wollten. Nach dem Schreibkram galt ihr Interesse unserem armen Timo. Anscheinend gefiel ihnen nicht, dass er als Beruf Kameramann eingetragen hat - gab es was zu verheimlichen? Schließlich konnten wir sie überzeugen, dass Timo nichts ausspionieren will. Alles in allem dauerte dieser „Zwischenstopp" etwa zwei Stunden. Der Flug nach Fes war dann ein im positiven Sinne beeindruckendes Erlebnis. Immer tiefer ging es ins Hinterland und immer fremder wurde es. Am Horizont lag ein rötlicher Schimmer aus Saharastaub. Hier und da ein kleiner Ort mit ein paar Hütten. Weit und breit keine Straßen, Stromleitungen, Eisenbahnen, nur Sandpisten und kleine spärlich beackerte braune Felder. Dass dort überhaupt etwas wächst, wovon die Menschen leben können, schwer vorstellbar. Schließlich kam Fes in Sichtweite und wir meldeten uns beim Tower. Wieder eine Landung auf einem riesigen und leeren Flugplatz. Lediglich eine Boeing 737 der Ryanair wurde gerade abgefertigt. Gerade war die Haube aufgeschoben bekamen wir auch schon wieder eine Hand voll Formulare in die Hand gedrückt. Ausfüllen! Wahrscheinlich landen die dann auf nimmer Wiedersehen in irgendeinem Ordner - weil es der König so will. Von dem hängt hier unten übrigens in jedem Flugsicherungsbüro ein Bild. Meistens alt und vergilbt, aber dafür groß. Zu unserer Überraschung betankte ein jugendlicher Marokkaner unsere Flugzeuge, der perfekt Deutsch sprach.

Die Taxifahrt zum Hotel war abenteuerlicher als der Flug: Die Taxis - immerhin Mercedes - waren mindestens 30 Jahre alt, hatten vor 20 Jahren das letzte Mal eine Werkstatt von innen gesehen, wurden aber umso schneller gefahren. Übrigens ist sogar das Einchecken im Hotel in Marokko kompliziert. Mal wieder waren mehrere Formulare auszufüllen (was wollen die im Hotel mit meinem Geburtsort?) und der Mann an der Rezeption sprach kein Englisch. Aber der König Hassan schaut vom Bild herab über die Schultern. Trotz allem: Jedes Formular, jede unnötige Diskussion mit irgendwelchen Beamten, alle Anstrengung hat sich gelohnt! Fes zu sehen, ist für einen Europäer eine neue Erfahrung. Alles ist anders und fremd! Die Krönung des Abends sollte ein Abendessen in einem palastähnlichen Gebäude auf einem Hügel in der Altstadt sein. Wir wurden pünktlich im Hotel abgeholt und in die Altstadt gefahren. Auf einem dreckigen Platz, Esel standen am Straßenrand und Kinder spielten zwischen Abgasen und Müll auf der Straße, hielt der Bus an. Alles aussteigen! Hier? Wo soll denn hier ein Palast sein? Unser Abholer führte uns in eine enge Gasse. Abwasser floss am Boden und streunende Katzen tranken daraus. Einheimische in alten Klamotten, teilweise in Begleitung eines Esels, zwängten sich durch die immer enger werdenden, verwinkelten Spalte. Plötzlich standen wir vor einer Holztür. Dahinter öffnete sich ein riesiger, mit handbemalten Mosaiken geschmückter Saal. In der Mitte plätscherte ein Brunnen mit sauberem Wasser. Was für ein Gegensatz! Immer noch im Staunen wurden

Über den Pyrenäen

Toulouse Blagnac

Gruppenbild in Toulouse

wir auf die große Dachveranda geführt. Wir bekamen ein einheimisches Essen in mehreren Gängen serviert. Der Sonnenuntergang näherte sich und wir blickten über die Altstadt von Fes. Zwei Medina Türme ragten aus dem eng bebauten Häusermeer. Plötzlich wurde über Lautsprecher zum Gebet aufgerufen. Die Geräusche erinnerten irgendwie an Fliegeralarm Sirenen. Nach ein paar Minuten war alles wieder vorbei. Ein schöner Abend eines erlebnisreichen Tags klang aus.

Am Mittwoch stand statt Fliegen Sightseeing auf dem Programm. Alle Eindrükke niederzuschreiben würde den Rahmen sprengen. Mich hat neben den Palästen und Koranschulen am meisten die Altstadt fasziniert, wie die Menschen hier leben. In engen Gassen fand der Handel statt. Exotische Früchte aber auch rohes Fleisch standen hier ungeschützt in der Sonne zum Verkauf. Unser Stadtführer riet uns dringend ab, die angebotenen Speisen zu kaufen.

Donnerstag wollten wir von Fes nach Madrid fliegen. Sicherheitshalber planten wir den Start zum Sonnenaufgang, denn in Marokko dauert eben einiges etwas länger. Der Flugplan wurde über Tanger aufgegeben, wie vom König gewünscht. Aber auch dieser Flugplan wurde nicht akzeptiert. Statt direkt zu fliegen sollten wir Kurs 270 bis an den Atlantik fliegen und dann der Küste folgend nach Norden bis Tanger. Nachdem wir den geänderten Flugplan bestätigt bekommen haben, mittlerweile war es schon eine Stunde nach SR, stiegen wir in unsere Flugzeuge. Wir waren noch am Beladen, als die ersten beiden bereits warmlaufen ließen. Warum dauerte das Warmlaufen so lange? Es ist doch gar nicht kalt? Der Grund war eine fehlende Rollerlaubnis des Towers. Stattdessen wurde über Funk diskutiert, uns nicht starten zu lassen, weil es bewölkt sei. Nachdem auch dieses Problem ausdiskutiert war, flogen wir nacheinander ab.

Irgendwie war es ein befreiendes Gefühl, wieder in den Luftraum der EU einzufliegen. Keine Formulare und unnötige Diskussionen mehr. Madrid empfing uns mit herrlichem Wetter. Cuatro Vientos ist der General Aviation Airport Madrids und scheint aus allen Nähten zu platzen. Die Abstellflächen sind überfüllt mit Ein- und Zweimots und endlich genossen wir wieder guten Service.

Freitag stand ein weiteres Highlight auf dem Programm: Toulouse Blagnac! Dort ist das Hauptwerk von Airbus, wo unter anderem der A380 gebaut wird und früher einmal die Concorde. Um dort anzukommen mussten wir jedoch erstmal die Pyrenäen überfliegen. In Flugfläche 120, vorbei an einigen Wolken, ging es über die schroffen Felsen. Direkt dahinter waren die Felder plötzlich wieder grün: Frankreich! Der Sinkflug wurde eingeleitet und Toulouse Blagnac empfing unsere acht Flieger sehr freundlich. Der Gegenanflug führte über die riesigen Airbus-Hallen. Die Transport Belugas, die zwischen den Werken pendeln, standen auf den Vorfeldern zum Entladen. Unsere anschließende Führung dauerte drei Stunden und wir bekamen einen Eindruck von der Größe dieses Werkes und Flugzeugs. Interessant war auch die Besichtigung einer Concorde von innen. Ein technisch und optisch sehr eindrucksvolles Flugzeug, besonders wenn man die Zeit bedenkt, zu der es gebaut wurde. Am Abend gab es ein gemeinsames Abschiedsessen, ehe am Folgetag jede Crew die individuelle Heimreise antrat.

Unsere beyerdynamic Flight Tour 2008 war ein voller Erfolg. Die Flugziele wurden erreicht, viel gemeinsam erlebt und kennen gelernt. Für fast alle war es der erste eigene Afrikaflug und wir konnten unsere fliegerischen Grenzen deutlich erweitern. Schon jetzt freuen wir uns auf die nächste Flight Tour!!

David Thimm

Termine 2009

Juni

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

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

20.06.2009
Rallye „Rund um Egelsbach"
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.fvl-online.de

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

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

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

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

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

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

Juli

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

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

24. - 26.07.2009
9. Bamberger Oldtimertreffen
Flugplatz Bamberg (ETEJ)
Info: www.aeroclub-bemberg.de

August

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

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

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

16.08.2009
Airshow Flensburg
in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
Info: www.luftsportverein-flensburg.de

22. - 23.08.2009
100 Jahre Flugplatz Hangelar
in Bonn-Hangelar (EDKB)
Info: www.edkb100.de

28. - 30.08.2009
OUV-Sommertreffen
in Oerlinghausen (EDLO)
Info: www.ouv.de.de

29. - 30.08.2009
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

29. - 30.08.2009
Jubiläumsflugtage Marburg
in Marburg-Schönstadt (EDFN)
Info: www.kvfl.de

September

04. - 06.09.2009
Wasserfliegen bei Clipper Aviation
in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
Info: www.clipper-aviation.de

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

05. - 06.09.2009
Air Expo Zell
in Zell am See (LOWZ)
Info: www.air-expo.at

19.09.2009
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

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

Computer

Nachlass: bis 25 %

Von der ersten digitalen Handtasche der Welt bis zur Interaktivität auf vollkommen neue Art und Weise. Ob innovative Mobility Produkte, neueste Multimedia PCs oder zukunftsweisende „Living-Home Entertainment Systeme", bei Hewlett-Packard oder Fujitsu Siemens werden Sie fündig.

Mode

Nachlass: bis 50 %

Es steht Ihnen eine attraktive Auswahl an Kostümen, Anzügen, Hemden, Blusen, Schuhen, Kindermode, Accessoires für den Geschäftsalltag oder den Freizeitbereich zur Verfügung. Entsprechende Angebote fi nden Sie bei damenausstatter.de, herrenausstatter.de, Seidensticker, G-Star, bellybutton oder best secret.

Hilton

Nachlass: 20 %

Service auf höchstem Niveau. Buchen Sie die Hilton Advance Purchase Rate, und Sie erhalten zusätzlich 20% Nachlass! Alle Hilton Hotels in Deutschland, Österreich und der Schweiz bieten Ihnen dieses exklusive Angebot, ab sofort bis Ende August 2009 an.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer
Gültig bis

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

Bestellung

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

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

Sparen Sie im Schlaf !

HRS ist Europas führendes Hotelportal.

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

HRS.aopa.de

Die Nr.1 für Hotelreservierungen

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

HRS HOTEL RESERVATION SERVICE