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

AOPA LETTER

Ausgabe 03/2010 | Juni - Juli 2010 | Heftpreis 2,80 Euro

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

03/10

AERO 2010:

AOPA-Germany zieht durchweg positives Fazit

Bitte nicht überfliegen: Einladung zur Hauptversammlung auf Seite 8

Stärker vertreten!

Frühjahrs-Fly-In in Fürstenfeldbruck

Sprachprüfungen: DAeC und AOPA kooperieren

Fliegerisch fit!

Rückblick: Sea Survival in Käringön

32. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Besser informiert!

Der isländische Vulkan und seine Auswirkungen

Seitenwindsimulator in Itzehoe

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

April 13 – 16, 2011

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.

Jetzt Termin vormerken!

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor: Shell Aviation

Gold-Sponsor: aerokurier FLUGREVUE

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Fürsty: Totgesagte leben länger

Die Auseinandersetzung um den Flugplatz Fürstenfeldbruck zieht sich nun schon einige Jahre hin. Aber trotzdem gibt es für uns immer wieder Überraschungen zu erleben, positive und negative.

Fangen wir mit der negativen Überraschung an. Die Flugplatzgegner haben der Flugplatz-Fürsty-Betriebs GmbH und ihren Gesellschaftern zu Beginn diesen Jahres ein Angebot unterbreitet, das man nur noch als unmoralisch bezeichnen kann.

Um den Flugplatz endlich loszuwerden, wollte die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben den Betrag von 70.000 € an die FFB GmbH zahlen. Im Gegenzug sollte der Flugbetrieb unverzüglich eingestellt und auf die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen verzichtet werden. Zudem sollten alle anhängigen Klagen zurückgezogen und alle Äußerungen unterlassen werden, die das Ansehen der gegnerischen Seite beeinträchtigen oder beschädigen könnten. Sollte man diesen Deal ablehnen, würde es zu Schadenersatzklagen in Höhe von bis zu 320.000 EUR wegen der unterlassenen Räumung des Geländes kommen. Am 15. April 2010 ist die Frist für dieses unmoralische Angebot abgelaufen. Natürlich haben wir es nicht angenommen. Wie hätten wir es auch annehmen können? Zum einen glauben wir weiter an die Erfolgschancen unseres Einsatzes für Fürsty, zum anderen würden Sie als unsere Mitglieder jedes Vertrauen in die AOPA verlieren, würden wir uns in kritischen Situationen einfach kaufen lassen.

Die Reaktion der Gegenseite auf die abgelehnte Kapitulation ließ nicht lange auf sich warten. Der Landtagsabgeordnete Bocklet warf den Fliegern vor, sie würden sich verhalten wie ein trotziges Kind, das mit dem Fuß aufstampft, weil es unbedingt ein Spielzeug haben will. Ärgerlich wäre es, dass wir unsere Niederlage nicht eingestehen wollen und die Planungen der anderen Seite zur nichtfliegerischen Nutzung des Flugplatzgeländes verzögern.

Wir finden, Trotz und intolerantes Verhalten lassen sich eher auf der Seite der Flugplatzgegner feststellen, denn wir Flieger haben rein gar nichts gegen die anderen Verwendungsarten von der Trabrennbahn über die Umgehungsstraße bis hin zur BMW-Fahrstrecke. Es ist auf über 250 ha reichlich Platz für alle da. Wir stehen nach wie vor für Gespräche zur Verfügung, nur einfach kapitulieren werden wir nicht.

Kommen wir jetzt zu den positiven Überraschungen. Mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass sich die Verkehrskommission der CSU in dieser Woche dafür ausgesprochen hat, entweder Fürstenfeldbruck oder Oberpfaffenhofen dauerhaft für alle Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt zu öffnen.

Die Nachricht vom Kurswechsel in diesem CSU-Gremium hat offenbar eine „Schockwelle" in der Einheitsfront der Flugplatzgegner ausgelöst, so ist es auch in der Regionalpresse nachzulesen.

Die nächste gute Nachricht: Durch Zuwendungen engagierter Mitglieder, die sich über die Versuche Fürsty mit allen Mitteln kaputtzumachen massiv geärgert haben, sind die Finanzen der FFB GmbH für dieses Jahr gesichert. Der Flugbetrieb und die juristischen Verfahren können somit fortgeführt werden. Zudem haben wir Kontakte zu mehreren Investoren aufgenommen, die an einer langfristigen Flugplatzentwicklung interessiert sind.

Im August steht eine erste Gerichtsverhandlung beim Landgericht an, dort will uns die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben auf Räumung des Geländes verklagen. Auf einen Termin beim Verwaltungsgerichtshof warten wir noch, dort klagen wir für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung, außerdem werden wir wie im Editorial des letzten AOPA-Letters von Prof. Giemulla beschrieben eine Normenkontrollklage gegen die verfassungswidrige Änderung des Landesentwicklungsplans einreichen.

Unser Dank geht heute an alle, die sich so engagiert für Fürsty einsetzen. Der Brandanschlag vom 3. Januar auf die in Fürsty abgestellten Flugzeuge und die Pressebilder der daraufhin sektschlürfenden Flugplatzgegner haben eine ungeahnte Welle der Solidarisierung unter den Piloten ausgelöst. Wir sind uns bewusst, dass es nicht nur um Fürsty geht, sondern auch darum nach der Schließung von Berlin-Tempelhof das Einsetzen eines Dominoeffekts zu verhindern.

Wir werden nicht locker lassen und Fürsty nicht aufgeben. Versprochen.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Vergleich Jahresergebnis 2008/2009	6
Rechnungsbericht des Schatzmeisters	7
Einladung zur Hauptversammlung 2010	8

Stärker vertreten!

Frühjahrs-Fly-In am Verkehrslandeplatz Fürstenfeldbruck gut angenommen	9
AERO 2010 – Eine Erfolgsgeschichte setzt sich fort	10
90 Tage-Regel	13
DAeC und AOPA kooperieren bei Sprachprüfungen	14
Do you speak English? FAQ zu den bevorstehenden Sprachprüfungen	14

Fliegerisch fit!

Brace, brace, brace, 3, 2, 1 – Überleben auf See	15
32. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 31.07. bis 07.08.2010	18
Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer in Egelsbach vom 02. bis 04.07.2010	20
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 22. bis 25.07.2010	21
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	22

Besser informiert!

Auch so fördert man die GA	23
Der Vulkan auf Island und seine Auswirkungen auf die Allgemeine Luftfahrt	24
Seitenwindsimulator in Itzehoe	25
ELITE 2010	26
Diamond Fly-In in Bergerac	27
Flugplatz Mainz bekommt neuen Turm	27

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Mit dem UL nach UK	28
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Diamond Aircraft Industries (DA42 New Generation)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Prof. Dr. Ernst-Ulrich Wambach
Bernd Engel
Dr. Wolfgang Wiegel
Klaus Pack
Karl-Ernst Bichmann
Karl Heinz Geuenich
Joachim Bartosch
Norbert Seezer
Claus M. Thonet
Karl Raab
Kai-Uwe Marquardt
Rudolf Basmann

25-jährige Mitgliedschaft

Heiner Bredhorst
Ulrich Lübcke
Jürgen Krause
Dietmar Jürgs
Jean-Anastase Vlantoussis

Anzeige

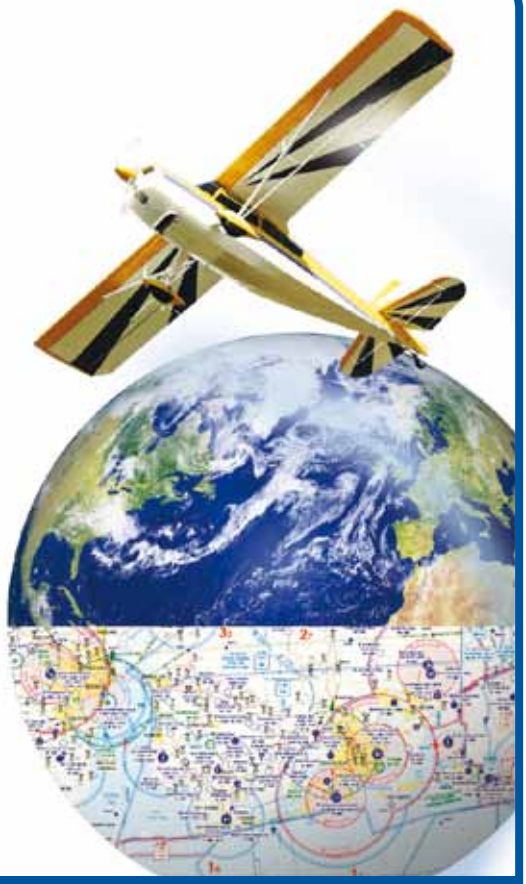
JeppDirect
JEPPESEN'S ONLINE STORE

Jeppesen
VFR+GPS®

Europa & USA VFR Navigationskarten

Erleben Sie die nächste Generation der intuitiven Jeppesen VFR+GPS Karten.

Registrieren Sie sich auf JeppDirect.com, um Neuigkeiten, Produkt Aktualisierungen und Angebote zu erfahren.



www.jeppesen.com/vfrgps5

Vergleich Jahresergebnis 2008/2009

Ausgaben	2008	2009
Personalkosten	240.993,96	241.445,02
Veranstaltungen:		
• Eggenfelden	10.248,19	12.393,24
• Stendal	11.823,59	13.324,76
• Charter Camps	20.769,67	24.307,48
• AERO / ILA	27.160,01	22.069,31
• Diverse Messen	3.297,29	3.382,79
• Seminare	21.659,91	13.640,53
AOPA-Letter	46.885,01	44.509,84
Öffentlichkeitsarbeit	13.422,55	10.588,60
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	30.204,17	33.060,60
Fremdarbeiten / Honorare	34,058,00	40.239,00
Kfz-Kosten	9.886,37	8.909,18
IAOPA	19.550,50	16.538,06
Telefon / Telefax	5.541,52	5.060,43
Reisekosten und Kosten Vorstand	13.473,64	11.947,37
Porto	6.715,90	6.874,03
Einkauf Crew-Cards	2.711,99	1.343,92
IAOPA-Weltkonferenz	1.813,72	0,00
AOPA-Pilot	6.234,23	4.316,91
EDV-Kosten	4.656,16	3.726,04
Steuerberatungskosten	4.238,10	4.941,05
Einkauf AOPA-Shop	511,96	1.640,24
Kosten Anzeigen	6.689,36	5.283,29
Wartungs- / Instandhaltungskosten	2.883,20	2.172,49
Gezahlte Umsatzsteuer	6.474,37	16.558,20
Versicherungen	5.108,70	3.810,51
Mitgliedschaften	2.151,29	2.151,29
Büromaterial	3.007,94	2.315,40
Nebenkosten Geldverkehr	2.289,80	1.651,20
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	4.531,84	1.979,70
Zinsabschlagsteuer	3.543,36	1.840,94
Sonstige Ausgaben	3.287,60	3.469,07
Anlagevermögen AfA / Abgang	10.013,22	9.252,57
Fachliteratur	1.000,39	462,53
Spenden	200,00	200,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	1.060,78	1.836,46
Arbeitskreise	615,97	554,63
Allgemeine Druckkosten	1.680,24	633,48
Solidaritätszuschlag / Zinsen	194,80	101,21
Werbekosten	0,00	148,00
Vorsteuer	47.553,37	44.241,89
Jahresüberschuss	48.034,44	7.590,48
Summe	**685.877,26**	**630.511,74**

Einnahmen	2008	2009
Mitgliedsbeiträge inkl. EU	438.549,04	430.642,50
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	29.085,00	27.165,00
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	7.131,17	4.431,76
Teilnehmergebühren:		
• Eggenfelden	10.000,12	9.358,90
• Stendal	10.594,00	14.376,40
• Charter Camps	20.021,72	22.121,04
• Seminare	22.064,87	18.302,96
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	24.090,94	21.281,39
Erlöse Messen / Jahrestagungen	14.462,88	11.186,82
Erlöse VIP Cards	1.374,37	1.092,64
Verkauf AOPA-Shop	2.452,57	1.725,40
Sachbezug	6.036,94	5.039,29
Steuererstattung / Umsatzsteuer	2.387,33	3.738,80
AOPA-Pilot Abonnements	7.149,53	6.775,56
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	11.811,22	7.363,76
Spenden / Beitragsmehrzahlung	95,00	146,57
Erstattung Lohnfortzahlung	897,34	842,42
Beitreibung	1.398,19	773,60
Sonstige Einnahmen	52.479,42	15.518,88
Durchlaufender Posten	179,00	7.800,00
Umsatzsteuer	23.616,61	20.828,05
	685.877,26	**630.511,74**

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2010 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2009 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2009 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

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

Das Geschäftsjahr 2009 zeigt wiederum ein im Vergleich zum Vorjahr um 7,9 TEUR zurückgegangenes Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen von insgesamt TEUR 430,6 (438,5). Ausstehende Mitgliedsbeiträge aus Vorjahren wurden per Mahnverfahren erfolgreich eingetrieben und führten in 2008 zu Einnahmen von TEUR 4,4 (7,1). 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 ermäßigten sich auf TEUR 15,5 aufgrund von in 2008 erzielten Einmaleffekten (Kostenerstattungen aus europäischer Projektarbeit). Die Zinseinnahmen reduzierten sich überwiegend aufgrund niedrigerer Zinsen.

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 2009 ein positives Jahresergebnis i.H.v. TEUR 7,6 (48,0) erwirtschaftet, das auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Für das laufende Jahr 2010 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. Es 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.

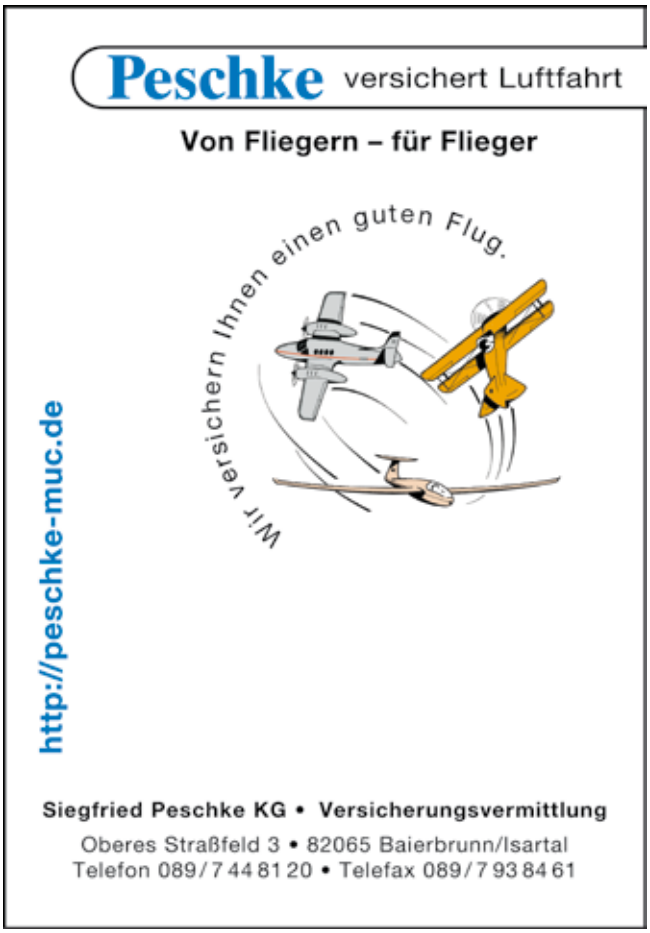
Die AOPA erzielt auf Grund ihres Engagements im Bereich ZÜP/Luftsicherheitsgesetz, Rückerstattung der Mineralölsteuer im Werksverkehr sowie ihres Einsatzes für Fürstenfeldbruck in ihrer Zielgruppe höhere Aufmerksamkeit.

Insgesamt wird in 2010 trotz eines z.T. erheblich beeinträchtigten gesamtwirtschaftlichen Umfeldes mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum Juni 2010 wird auf der Jahreshauptversammlung im August vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2010.

Constantin Woelki
Schatzmeister der AOPA-Germany

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 04/10:
14.07.2010
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de



Einladung zur Hauptversammlung 2010

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

Sonntag, 1. August 2010
um 11:00 Uhr (Einlass zur Registrierung ab 10:00 Uhr)
am Flugplatz Eggenfelden (EDME)

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 Anträge von Mitgliedern
TOP 8 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 1. Juli 2010 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 01.08.2010 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

Neu im AOPA-Shop

AOPA-Schlüsselanhänger

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

€ 9,50

Frühjahrs-Fly-In am Verkehrslandeplatz Fürstenfeldbruck gut angenommen

Insgesamt 155 Flugbewegungen wurden am Samstag, den 8. Mai, abgefertigt. Dazu trugen überwiegend die 75 Gastflugzeuge bei, deren Piloten die Gelegenheit nutzten, um sich zu informieren oder die Reise mit einem Kurzbesuch in München zu verbinden. „Diese Anzahl an Bewegungen liegt gut 1/3 über dem Durchschnitt von 110 Bewegungen pro Tag, die in unserem Antrag auf luftrechtliche Genehmigung stehen. Beschwerden über Fluglärm gingen bisher keine ein", erklärte Flugplatz-Geschäftsführer Andreas Boehl. Geschätzte 300 bis 350 Besucher waren überwiegend zu Fuß oder per Rad durch das Tor 6 gekommen. Alle Gäste, gleichgültig ob zu Land oder durch Luft gekommen, nutzten die Gelegenheit, sich über den Stand der Planungen, die laufenden Gerichtsverfahren, die Aussichten für die Annahme der Petition zum Erhalt des FFH-Gebiets und die Einmaligkeit des Naturschutzgebiets auf dem Gelände zu informieren. Die überwiegende Mehrheit der Gäste wünschte den Betreibern viel Erfolg bei ihrem Vorhaben, einen Verkehrslandeplatz für die Region 14 zu schaffen und zugleich das FFH-Gebiet auf dem Gelände zu erhalten.

Auf reges Interesse bei den Besuchern stieß die geführte Wanderung durch den Nordost-Teil des FFH-Gebiets, die wegen der vielen Fragen der Teilnehmer statt der geplanten 30 Minuten insgesamt fast 1 ½ Stunden dauerte. Kein Wunder, gab es doch neben vielen selten gewordenen Pflanzen die im Jahr der Artenvielfalt 2010 besonders unterstützte Feldlerche und sogar einen Standort von Zauneidechsen zu sehen, eine Art, die inzwischen auf der Roten Liste der besonders gefährdeten Arten steht. Dieser Teil wäre durch die Verschiebung der Trabrennbahn nach Osten besonders betroffen.

Die Veranstalter spielten mehrfach über eine 800-Watt-Musikanlage eine 15 Minuten lange Tonaufzeichnung einer Trabrennveranstaltung in Daglfing vom April 2010 in Original-Lautstärke ab. Dies übertönte nicht nur jedes Gespräch, sondern auch jedes Fluggeräusch. Mehrere Besucher aus Maisach und Olching äußerten sich, je nach Temperament, vornehm zurückhaltend mit Unverständnis oder in gut

bayerischen Kraftausdrücken über die Planungen aus der Gemeinde Maisach und die Politik der CSU-Kreisleitung. Zur Kritik über die erwartete Lärmbelastung durch das Fly-In aus der Gemeinde Maisach wiesen die Veranstalter, Betriebsgesellschaft und Bürgerinitative, darauf hin, dass man BMW sogar mehrere Veranstaltungen pro Jahr in größerem Umfang zugestehen wolle, wobei erst ab der vierten Veranstaltung ein Einspruch der Gemeinde möglich sei.

Text und Fotos: BI Aufsteigen mit Fürsty

Anzeige

Friedrichshafen, 08.04. bis 11.04.2010

AERO 2010

Eine Erfolgsgeschichte setzt sich fort

„Die diesjährige AERO Friedrichshafen wurde im Vorfeld mit großer Spannung erwartet." Mit dieser Einleitung beginnt im AOPA-Letter 03/2009 der Bericht zur Vorjahresveranstaltung. Für die europäische Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt gilt dieses Intro ein Jahr darauf aktueller denn je.

Fachliches Profil weiter schärfen

Der mutigen Entscheidung auf einen jährlichen Turnus, dringend notwendig geschuldet der höheren Innovationsdichte und der zunehmenden Internationalisierung am Markt, stand die schwierige wirtschaftliche Entwicklung des letzten Jahres gegenüber. Die veranstaltende Messe Friedrichshafen ist diese Herausforderung offensiv angegangen. Um das Fazit gleich vorweg zu nehmen: Es konnte mit einer geschickten Themenauswahl und zunehmender Fokussierung auf fachliche Schwerpunkte die AERO-Erfolgsgeschichte fortgeführt werden. Die Zahl der Aussteller und der Besucher erreichte zwar nicht das Rekordniveau des Vorjahres, als erste Folgeveranstaltung im neuen jährlichen Zyklus und unter den schwierigen Rahmenbedingungen war dies zu erwarten. Die Resonanz im Nachgang der Messe ist aber durchgehend positiv: Rund 500 Aussteller und nahezu 40.000 Besucher fanden den Weg nach Friedrichshafen. Vor allem der hohe Fachbesucheranteil – zwei Drittel mit Pilotenschein – beeindruckt viele Aussteller, die das erste Mal an den Bodensee kamen. Deutlich wahrnehmbar gegenüber den Vorjahren war die zunehmende Internationalisierung an den Messeständen und unter den Besuchern, damit konnte die Zurückhaltung einiger inländischer Aussteller teilweise kompensiert werden. Die AERO bekräftigt mit der gelungenen Veranstaltung 2010 ihren Anspruch als Leitmesse in Europa für die gesamte Allgemeine Luftfahrt und als idealer Branchen-Treffpunkt.

Die Veranstalter wollen diese fachliche Kompetenz schärfen und die Ausrichtung zur Luftfahrtmesse konsequent weiter entwickeln. Anfang Mai und kurz vor Redaktionsschluss des AOPA-Letters, in dem

Die AOPA-Stand-Crew

D-Jet Cockpit

dieser Artikel erscheint, wurden weitere Veränderungen ab 2011 angekündigt: Die Verschiebung in der Laufzeit von Mittwoch, 13. bis Samstag, 16. April 2011, statt wie bisher von Donnerstag auf Sonntag, ist ein weiterer Schritt in diese Richtung.

AOPA – Interessenvertretung vor Ort

Der AOPA-Messestand wurde wie schon in den letzten Jahren mit Beteiligung der internationalen Partnerverbände ausgerichtet und war an prominenter Stelle am Haupteingang der General Aviation-Halle platziert. Neben der AOPA-Germany waren am Stand als Mitaussteller die IAOPA-Europe, die AOPA-Switzerland sowie die Vereinigung Deutscher Pilotinnen präsent.

Eine große Delegation der AOPA-USA unter Führung des Präsidenten Craig Fuller und Air Safety Foundation-Chef Bruce Landsberg (ASF) zeigt auch hier die zunehmende internationale Bedeutung der Veranstaltung. In der Verbandspresse aus Übersee war vorab vor allem das Interesse auf die mit Spannung erwarteten Exponate zu den alternativen Antrieben auffällig. Aber auch die kritische Wahrnehmung der im internationalen Vergleich hierzulande verschärften Sicherheitsüberprüfungen bewegte die Kommentatoren.

Wie in den Vorjahren fand im Rahmen der AERO das IAOPA-Europe Regional Meeting statt, mit sehr guter Beteiligung von über 40 Vertretern diverser regionaler AOPAs. Neu in 2010 war die AOPA-Bühne mit Vorträgen zu aktuellen Themen und Wissenswertem rund um die Allgemeine Luftfahrt. An allen Messetagen wurden im Stundentakt interessante Themen vorgetragen, die durchweg gut besucht waren.

Der jährliche Veranstaltungsrhythmus wird von der AOPA als positiv empfunden, die Stand-Crew war einmal mehr von den qualitativ hochwertigen Gesprächen mit dem überwiegend vertretenen Fachpublikum angetan. Dabei natürlich auch Dauerbrenner wie die aktuelle Situation in Fürstenfeldbruck, die Rolle von BMW und die Konsequenzen einer möglichen Auflassung und Umnutzung des Platzes auf den lokalen Natur- und Artenschutz und das ausgewiesene FFH-Gebiet. Eine Unterschriftenaktion zum Erhalt des Verkehrslandeplatzes resultierte in über 500 Unterschriften, die an die Bayerische Staatsregierung übermittelt werden.

Auch die ICAO-Sprachtests sind nach wie vor Thema unter den Piloten, die AOPA und der Deutsche Aeroclub (DAeC) werden dabei kooperieren, um Synergien zu nutzen.

Negatives Feedback von Piloten, die mit dem Flugzeug angereist waren, gab es am Stand mehrfach zu den Gebühren. Kritisiert wurde das „Abfertigungspaket" des Flughafens Friedrichshafen in Höhe von 65 EUR, in dem noch nicht die Eintrittskarte enthalten war. Laut Flughafen werden während der AERO etwa 300 bis 400 Flugzeuge am Tag abgefertigt, zwölf Fluglotsen und drei Assistenten sind in drei Schichten im Einsatz. Trotz dieses verständlichen Mehraufwandes und der notwendigen Koordination zwischen Flughafen und Messe wurde der Wunsch geäußert, das Gebührenmodell für selbst anfliegende Piloten weiter zu vereinfachen.

Zusammenfassend kann aus Sicht der AOPA auch für die diesjährige AERO-Teilnahme ein überaus positives Fazit gezogen werden, nicht zuletzt weil auch wieder zahlreiche Neumitglieder aufgenommen werden konnten.

Messe mit hoher Innovationsdichte

Auch 2010 wurden vom Veranstalter mittels Fokusthemen Schwerpunkte im Messeprogramm gesetzt. Alternative Antriebstechniken, insbesondere „E-Flight" sind das heißeste Thema derzeit. Chinesische Hersteller drängen mit unglaublichem Innovationstempo voran, nach erster skeptischer Neugierde elektrisieren sprichwörtlich vor allem die avisierten Flugstundenpreise mit einem Bruchteil der heutigen Kosten. Daneben tauchen zunehmend bisher nur aus dem Automobilbau bekannte Begrifflichkeiten wie Hybridtechnik auf dem Radarschirm der Allgemeinen Luftfahrt auf.

Aber auch die neuen alten Bekannten waren vertreten und dicht umlagert. Von den innovativen Dieselmotoren der zweiten Generation über aktuelle Turboprops hin zu den leichten Jets, deren Sparte im vergangenen Jahr besonders Federn lassen musste.

Ein Bereich, der von der jährlichen Präsenz in Friedrichshafen deutlich profitiert, sind die Avionik-Hersteller. Es fanden sich vie-

WT 9 Dynamic LS

le Neuheiten auf den Messeständen oder gleich fertig montiert in entsprechenden Luftfahrzeugen. Viele Hersteller nutzen auch hier den Zeitgeist und bieten Lösungen für Smartphone, Netbook und Co an, den integrierten GPS-Empfängern und moderner Akkutechnik sei Dank. Die in den Startlöchern stehenden Webpads der Apfelmarke samt Derivaten dürften den Markt der elektronischen Kniebretter dabei weiter anfeuern.

Ebenso beeindruckend die rasante Weiterentwicklung der UL-Luftsportgeräte hin zu richtig schnittigen Dreiachs-Flugzeugen und deren Drang in die neu geschaffenen Zulassungsklassen über die berüchtigten UL-Gewichtsbeschränkungen hinaus. Anlässlich der AERO haben die Hersteller von Leichtflugzeugen die Zusammenkunft genutzt und mit 33 Gründungsmitgliedern den neuen Europäischen Herstellerverband Light Aircraft Manufacturers Association (LAMA-EU) ins Leben gerufen. Damit sollen eine bessere Interessenvertretung der Industrie im neuen europäischen Regelungsraum sichergestellt und Synergien besser genutzt werden.

Nur dem Gewicht nach ganz unten etabliert sich eine neue äußerst interessante Klasse: die „Leichten Luftsportgeräte" mit bis zu 120 kg Leermasse einschließlich Rettungssystem. Vereinfachte oder keine Musterzulassung bzw. Jahresnachprüfung, dazu unbegrenzt gültige Lizenzen und kein Medical – noch vor kurzem undenkbar. So schreibt die Fachpresse durchaus verständlich von einer kleinen Revolution, fallen Dank immer leichterer Baumaterialien doch auch bereits leichte Dreiachser darunter. Bleibt zu hoffen, dass die letzten Zulassungshürden für Musterprüfungen zügig genommen werden können und der sicher vorhandene Markt für diese interessanten Geräte in Bewegung kommt.

Die vorgenannten Themen zeigen am eindrucksvollsten im Vergleich zum Vorjahr die hohe Schlagzahl in der Branche. Beim Messerundgang fiel positiv auf, dass sich mit steigender Anzahl auch andere Bereiche in Friedrichshafen präsentieren und das Programm abrunden. Als Beispiel seien Flugplatzbetreiber genannt, die für die fliegerische Infrastruktur am Boden verantwortlich zeichnen oder Investoren, die mit Projekten wie Fliegerdörfern und Air-Parks um Kundschaft werben.

Eine feste Größe sind in Friedrichshafen die Messepräsenzen der weiteren Fachverbände, Flugschulen und natürlich die der Behörden und Regulierungsstellen. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) zeigte wieder das ganze Produktprogramm. Brandneu und ganz dem Lifestyle geschuldet wurde in diesem Jahr als „VFRiCharts" die ICAO-Karte Deutschland oder die European Wall Chart als iPhone-App vermarktet. Mit den wesentlichen GPS-Bewegungsdaten als MovingMap zwar „Nicht zur Navigation geeignet", aber nett anzuschauen. So es künftig bei der Hardwareplattform nicht auf einen Handy-Hersteller beschränkt bleibt, eine feine Sache. Im Kontrast dazu ganz klassisch für den Flugvorbereitungsraum oder die freie Wand daheim ist ab dieser Saison die ICAO-Wandkarte M 1:500.000 als Riesenposter im DFS-Shop im Angebot. Die acht Kartenblätter für Deutschland gibt es in zwei Teilen, nahezu 1,5 mal 2 m Fläche für 99 Euro, kurzzeitig zum Subskriptionspreis sogar für die Hälfte. Gekauft.

Vielen Besuchern verborgen blieb allerdings die zusätzliche DFS-Präsenz im Konferenzzentrum Ost. Dort waren weitab vom eigentlichen Messegeschehen die äußerst interessanten und auch auf weniger prominenten Veranstaltungen mit Begeisterung angenommenen Vorführungen zur Arbeit des Fluginformationsdienstes unter Herwart Goldbach angesiedelt. Die Auslagerung dieser nach Einführung von AIS-online, App-Store und 0900-er Mehrwertdiensten einzig für Piloten verbliebenen „face-to-face"-Kundenschnittstelle sorgte vielfach für Unverständnis.

Flugprogramm und AERO Airshow

Wie bereits im letzten Jahr fanden am Donnerstag und Freitag jeweils Vorflüge und Demonstrationen der Hersteller statt, am Wochenende gab es nachmittags je zwei Stunden die AERO Airshow.

In diesem Jahr fehlte die große Tribüne vor der Zeppelinhalle, die zahlreichen Zuschauer waren über das gesamte Freigelände verteilt. Für das Flugprogramm zeichnet die Tannkosh-Crew um Verena Dolderer verantwortlich, Sprecher Jörg Lohmann aus Heubach („Mr. Hahnweide") kommentierte sachkundig wie gewohnt das Geschehen.

Das präsentierte Flugprogramm glich dem des Vorjahres und zeigte alle Sparten des Kunstflugs vom Segler bis zum High-Performance-Turngerät. Aber auch neue Akzente wurden gesetzt. So war erstmals die frisch restaurierte P-38 „Lightning" der Flying Bulls dabei und sehr imposant anzusehen. Bei leider nur drei Überflügen wurde sie äußerst materialschonend präsentiert, verständlich für die einzig fliegende Maschi-

ne dieses Typs in Europa. Vater und Sohn Eichhorn dagegen haben beide auf Düse umgestellt, neben der Aero L-29 Delphin fliegt jetzt eindrucksvoll eine SIAI-Marchetti S.211 im Familienfuhrpark. Auch die lokale InterSky zeigte Flagge und präsentierte eine ihrer Dash-8 Turboprops im Flugprogramm.
Alle Programmpunkte der Airshow aufzuzählen würde den Rahmen dieses Berichts sprengen.
Der zu Beginn zitierten Pressemeldung von Anfang Mai war zudem zu entnehmen, das es diese Airshow im klassischen Stil künftig auf der AERO nicht mehr geben wird. Sie geht als Bestandteil in die vor wenigen Jahren ins Leben gerufene Oldtimermesse „Klassikwelt Bodensee" über, die Anfang Juni knapp zwei Monate später auf dem Programm der Messe Friedrichshafen steht. Dort findet sie einen neuen und sicher nicht weniger angemessenen Rahmen.
Für die mit eigenem Flugzeug angereisten Besucher wird damit auch die Abreise deutlich erleichtert, da der Nachmittag nicht mehr durch die Flugvorführungen blockiert wird.

Fotos: Torsten Meier, Messe FN

Blanix-Team im Spiegelflug

FAZIT

Wie bereits in den einleitenden Sätzen vorweggenommen: die Fachmesse AERO hat mit der gelungenen Veranstaltung auch 2010 wieder ein deutliches Signal für die Allgemeine Luftfahrt gesetzt. Mit jährlichem Kurs und neuer Laufzeit wird die fachliche Kompetenz weiter ausgebaut. Mit dieser konsequenten Ausrichtung werden die Wünsche und Bedürfnisse der Aussteller und der Besucher berücksichtigt.
Man kann der Veranstaltungsleitung nur danken für den Mut und die konsequente Umsetzung, diese Veranstaltung als feste Größe im Terminplan zu Saisonbeginn etabliert zu haben und ihr natürlich weiterhin viel Erfolg wünschen!

Torsten Meier

90 Tage-Regel

Immer noch keine befriedigende und praxisnahe Regelung in Deutschland

Wir hatten vor einem Jahr Befragungen bei allen Behörden und Ministerien gestartet mit dem Ziel, dass ein mitfliegender und rechts sitzender Lizenzinhaber (die Vokabel Sicherheitspilot darf offiziell nicht verwendet werden) nicht als Passagier gilt.
Nach § 122 LuftPersV ist die Mitnahme von „Fluggästen" verboten. Für den Piloten, der gerade wegen seiner Unsicherheit nach einer langen Flugpause einen „Sicherheitspiloten", also einen Inhaber einer gültigen gleichartigen Lizenz oder gar einen Fluglehrer bittet, mitzufliegen, ist der Begleiter kein Fluggast im eigentlichen Sinne. Dieser soll den Piloten ja gerade mental unterstützen. Sinnvoll ist dies allemal und im Sinne der Luftverkehrssicherheit das beste, was er tun kann. In vielen Vereinen ist dies sinnvollerweise nach der Winterpause oder bei längeren Flugpausen, manchmal sogar in der Satzung, vorgeschrieben.
Leider war die erste Antwort des Bundesverkehrsministeriums im Sommer 2009 sehr enttäuschend. In dieser heißt es zunächst zwar, dass die Mitnahme eines „Fluglehrers" aus Gründen der Luftverkehrssicherheit sogar begrüßt werde, jedoch in keinem Fall zulässig sei.
Wir haben dann nochmals nachgefragt. In der Antwort vom 04.02.2010 wurde dann erklärt, dass das Üben mit einem Fluglehrer nun doch erlaubt sei. Eine gesetzliche Änderung sei nicht beabsichtigt. Wir hatten beantragt, die Regelung in LuftPersV § 122 zu ändern. Dies wurde abgelehnt. Die Mitnahme eines Lizenzinhabers nach Ablauf der 90 Tage Frist sei weiterhin unzulässig.
Der Pilot solle mit Fluglehrer oder 3 Platzrunden alleine fliegen bevor er Fluggäste mitnimmt.
Die AOPA wird weiterhin für eine sinnvolle Lösung intervenieren.

RAin Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany

DAeC und AOPA kooperieren bei Sprachprüfungen

Erster Qualifizierungslehrgang der AOPA im Juli 2010

Die beiden Verbände Deutscher Aeroclub und AOPA-Germany haben vereinbart, bei der Abnahme der Sprachprüfungen nach den neuen ICAO-Vorgaben zu kooperieren.

Die AOPA hat sich hierzu der sprachprüfenden Stelle des DAeC angeschlossen und wird in diesem Verbund die Qualifizierung von Sprachprüfern (z.B. Fluglehrer) in der Rhein-Main-Region übernehmen. Diese dürfen dann wiederum Piloten prüfen und die englischen Sprachkenntnisse nach ICAO-Level 4 bestätigen.

Ziel dieser Kooperation ist es, den zahlreichen Mitgliedern beider Verbände die notwendigen Sprachprüfungen so unbürokratisch und kostengünstig wie möglich anzubieten. Vereinbart wurde unter anderem, Mitgliedern des DAeC und der AOPA jeweils die gleichen niedrigen Prüfungsgebühren zu berechnen.

Der erste Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer der AOPA-Germany findet vom 2. bis 4. Juli 2010 am Flugplatz Egelsbach statt. Die Kosten betragen 200 EUR für AOPA- oder DAeC-Mitglieder.

Weitere Informationen und Details zum Seminarablauf finden Sie auf Seite 20 dieses AOPA-Letters.

Do you speak English?

FAQ zu den bevorstehenden Sprachprüfungen

Was macht die AOPA?

Die AOPA-Germany wird im Rahmen von Wochenendkursen in den nächsten Monaten Sprachprüfer qualifizieren, die dann die Verlängerungsüberprüfungen nach ICAO-Level 4 abnehmen dürfen. Voraussetzung für die Teilnahme an einem solchen Lehrgang ist der Nachweis von mindestens Sprachlevel 5. Die Level 5-Prüfung kann zu Kursbeginn absolviert werden.

Wo kann ich als Pilot die Verlängerungsprüfung für Level 4 ablegen?

Bei den Sprachprüfern, die z.B. von der AOPA qualifiziert wurden. Am besten wenden Sie sich an den Verein oder die Flugschule Ihres Vertrauens vor Ort und fragen nach, ob es bereits Sprachprüfer in deren Reihen gibt.

Wie sieht die Prüfung für Level 4 aus?

Die Verlängerungsprüfung für Inhaber eines BZFI oder AZF besteht aus 8 Hörbeispielen in englischer Sprache, die zweimal vorgespielt werden und dazu passenden Multiple-Choice-Fragen (3 Antwortmöglichkeiten). Daran schließt sich ein ca. 10-minütiges Gespräch über ein luftfahrtbezogenes Thema an. Dieses beinhaltet unter anderem eine Bildbeschreibung mit entsprechender Diskussion.

Bis wann muss ich die Prüfung ablegen?

Die Übergangsbescheinigungen, die Inhabern eines BZFI/AZF den ICAO-Level 4 bestätigen, laufen zum 31.12.2010 aus. Bis zu diesem Zeitpunkt muss eine Verlängerungsüberprüfung abgelegt werden, wenn man weiterhin den Sprechfunkverkehr in englischer Sprache ausüben möchte. Wer zunächst mit deutschem Sprechfunkverkehr auskommt, kann die Verlängerungsprüfung bis zum 31.12.2011 hinauszögern. Danach müssen die Anforderung einer Erstprüfung erfüllt werden, was mit erhöhtem Zeit- und Kostenaufwand verbunden ist.

Was kostet die Verlängerungsprüfung?

Für DAeC- und AOPA-Mitglieder kostet die Verlängerungsprüfung 20 EUR, für alle anderen 50 EUR.

Wo kann ich die Prüfung für ICAO-Level 5 oder 6 ablegen?

Eine Übersicht über die prüfenden Stellen finden Sie auf der Website des LBA unter www.lba.de. Prüfungen für ICAO-Level 5 können u.a. vom DAeC und der AOPA-Germany abgenommen werden, Level 6 darf derzeit nur vom LBA und der Organisation Cockpit Voices (www.cockpit-voices.de) bescheinigt werden.

Brace, brace, brace, 3, 2, 1

Überleben auf See

Das schon traditionelle Überlebenstraining auf See bei den Marinefliegern in Nordholz kann leider nicht mehr stattfinden. Kapazitätsengpässe und technische Probleme werden als Grund genannt. So schnell gibt die Deutsche AOPA-Crew nicht auf. Dr. Erb gelingt es, den Kontakt zum „Scandinavian Safety Training Center" herzustellen, das professionelle Sicherheitstrainings für die See und Luftfahrt anbietet.

Insel Käringön bewacht von der „Alten Frau"

Das Kattegat ist eisfrei

Mittwoch, der 24.3.2010, 10:30 UTC über dem ML NDB bei Arhus, Dänemark in FL 95. Bis EKLS, Laeso, auf der gleichnamigen Insel im Kattegat sind es nur 60 NM über Wasser. Nur? Die Flugzeit beträgt circa 31 Minuten bei gemütlichen 120 Kts. Bei Motorausfall und optimistisch angenommenen 600 ft Sinken pro Minute, liege ich spätestens in 16 Minuten, oder nach 20 Meilen, bei Gegenwind deutlich weniger, im kalten Wasser. Diese verrückten Gedanken gehen mir durch den Kopf. Verrückt? Habe ich doch gestern Abend noch „gegoogelt" und alles was ich so finden konnte über das Überleben im kalten Wasser über Nacht verinnerlicht. Ich habe gelesen, dass kaltes Wasser die Wärme 25 Mal schneller aus dem Körper nimmt, als Luft mit derselben Temperatur. Aber was könnte passieren, wenn ich ins eiskalte Wasser eintauche? Dr. med. Frank Praetorius beschreibt den Ablauf wie folgt:

Stadium 1: Eintauchreflex und Kälteschock

Alle betroffenen Personen beginnen sofort mit einem extrem tiefen Atemzug, ein richtiges Schnappen nach Luft. Häufig folgt ein vom Willen nicht unterdrückbares schnelles Atmen (Hyperventilieren). Zugleich ist die Fähigkeit zum Luft anhalten bei 15°C Wassertemperatur um 70% reduziert, bei 10°C kann man noch knapp 10 Sekunden die Luft anhalten. Es kommt zur Panik, zum Willensverlust und zum Ertrinken trotz Rettungsweste. Sollte man es trotz aller Widrigkeiten aus dem notgewasserten Flugzeug geschafft haben, ist die Gefahr noch nicht gebannt.

Stadium 2: Schwimmversagen

Der Kraftverlust der Muskulatur beträgt pro Grad Temperaturabfall im Muskel 3%. Das wären bei einem Abfall von 37°C auf 20°C über 50%! 3 bis 30 Minuten im Wasser unter 15°C führt zum Verlust des Streckvermögens, aber auch zum Verlust der gesamte Koordination von Schwimmbewegungen, bis hin zum völligen Schwimmversagen.

Stadium 3: Unterkühlung

Der längere Aufenthalt im kalten Wasser führt unweigerlich zur Unterkühlung. Bei leichter Kleidung rechnet man bei 5°C Wassertemperatur mit einem Bewusstseinsverlust nach einer Stunde.

Stadium 4: Kollaps nach der Rettung

Der Kollaps nach der Rettung tritt auf durch Kreislaufschwäche (loss of hydrostatic support), hohe Blutviskosität, Herzmuskelversagen durch Nachunterkühlung, einem deutlichen Kerntemperaturverlust während und nach der Bergung, gefördert durch lagerungsbedingten Rückfluss kalter Blutflüssigkeit aus den Extremitäten. Auch eine zu rasche Wiedererwärmung kann das endgültige „Aus" bedeuten.

Anflug auf Göteborg

D-EROH – Kopenhagen Flight Information Service, ich glaube den Ruf jetzt zum dritten Mal gehört zu haben. Die Insel Laeso, mit vereister Küste und Schneefeldern auf dem Land, liegt bereits hinter mir. Ich antworte etwas verstört, noch ganz in Gedanken und werde trotzdem herzlich verabschiedet und darf nach Göteborg wechseln. Die letzten 34 nautischen Meilen geht es nunmehr im gestreckten Galopp bergab. Höhe wird in Geschwindigkeit umgesetzt und Göteborg Approach erwartet mich. Save Tower schickt mich über RÄVEN direkt in das Final zur 19 und nach der Landung führt mein erster Weg zur Tankstelle. Es wird aufgefüllt was rein passt. Eine Beechcraft mit deutscher Kennung ist bereits gelandet und eine C 172 kommt kurze Zeit später zur Landung herein. Vereint im Selbstbedienungsrestaurant bei einem kleinen Imbiss warten die Crews gemeinsam auf den uns angekündigten Abholer und Transporteur.

Käringön und Annika

„Hallo, ich bin Otto Stein." So beginnt unsere kurzweilige Busfahrt zum Hafen Hälleviksstrand. Otto, gut aufgelegt wie scheinbar immer, unterhält die Besatzungen mit interessanten Informationen zur Landschaft und zur Insel „Chäringän", richtig geschrieben Käringön und was uns dort erwarten wird. Der 60-minütigen Busfahrt folgt eine 20-minütige Schiffsreise und wir sind am Ziel. Eine Insel mit einem rustikalen Hotel, ganz in Holz errichtet und Frau Annika, eine gute Seele mit Lösungen für alle Probleme, erwarten uns mit einem kleinen Imbiss.

Antreten zum Appell
Mats Mellberg instruiert die „Glorreichen 7“ Piloten

Vertrautmachen mit dem Element Wasser
Wo schwimmt der „Michelin Mann“?

Schulbank drücken, ja danke

Wohl gesättigt und gestärkt begrüßt uns Mats Mellberg im Schulungsraum des Hotels. Drei Stunden komprimierte Information über das richtige Verhalten im emergency case vergehen wie im Flug, beginnend mit dem pre flight briefing der Passagiere bei einer Notlandung im Wasser, die richtige Sitzposition beim Crash. Die Probleme der Unterwasserevakuierung der gesamten Crew werden ausführlich erörtert. Die Schwierigkeit sich zu orientieren bei Verlust der Schwerkraft in Kombination mit der Rotation des Flugzeugs ist ein weiteres Thema. Bei Leichtflugzeugen mit starrem Fahrwerk ist ein Überschlag zu erwarten. Anschließend werden die Lösungen und Komponenten zur erfolgreichen Rettung erarbeitet. Dazu gehören natürlich das richtige Equipment wie ein Kälteschutzanzug, eine gute Rettungsweste, eine sichere Rettungsinsel und die richtigen Reflexe. Das Erstere kann man kaufen oder mieten, der Rest ist nur durch Training und nochmals durch Training zu erlangen. Danach steigt jedoch die Chance nach einem Ditching zu überleben auf 80%. Die Überlebenschance von untrainierten Crewmitgliedern beträgt gerade einmal 15%, sagt die Statistik.

Safety Equipment, der Überlebensanzug

Die Überlebenschancen im eiskalten Wasser ohne das richtige Equipment gehen gegen Null. Der Überlebensanzug, oder auch Kälteschutzanzug, ist bei Flügen über Wasser speziell bei einmotorigen Flugzeugen ein absolutes Muss. Ob gemietet oder gekauft, von der Stange oder als Maßanzug gefertigt, diese Entscheidung muss jeder Pilot für sich selbst treffen.

Die Schwimmweste

Sie ist ebenfalls ein unverzichtbares, lebensrettendes Teil. Jahrzehnte alte Schwimmwesten gehören in den Müll. Schwimmwesten im Baggage Compartement sind ebenfalls nicht in der Lage, Leben zu retten. Deshalb sind sowohl der Überlebensanzug, wie auch die Schwimmweste vor dem Start anzulegen. Bei Trouble in the Air, der einen zwingt, auf das Wasser herunter zu gehen, bleibt bei dem Stress, der dann in der Kabine herrscht, keine Zeit mehr sich situationsgemäß anzukleiden. Die in der Luftfahrt gebräuchlichen Schwimmwesten kann man getrost als Edelmüll und als gefährlich bezeichnen. Bei fast allen käuflich zu erwerbenden Rettungswesten fehlt der Schrittgurt, der ein unverzichtbarer Bestandteil einer Rettungsweste sein sollte, weil er verhindert, dass die Weste über den Kopf rutschen kann. Die Meinung von internationalen Experten ist eindeutig und Beispiele von tragischen Unglücken, die das belegen, gibt es leider genügend. Eine nur locker am Körper sitzende Rettungsweste ohne Schrittgurt vermittelt ein trügerisches Gefühl der Sicherheit. Auch fehlt an allen mir bekannten Schwimmwesten ein „Gesichtsschutz“ aus Gaze, der nach dem Überziehen verhindert, dass Spritzwasser und Wellen zum Ertrinken führen.

Die Rettungsinsel

Ebenfalls mit Bedacht ausgewählt werden sollte das Life Raft. Natürlich ist das Gewicht, bei der im Allgemeinen geringen Zuladung von General Aviation Flugzeugen, ein wichtiger Faktor. Doch folgende Anforderungen sollten erfüllt werden. Dazu gehören ein selbst aufrichtendes Dach, ein kälteschutzisolierter Boden, eine komplette Notfallausrüstung, insbesondere Tabletten gegen die „Seekrankheit“. Noch wichtiger ist aber, dass auch die Handhabung geübt wird. So manches Gummiboot ist vor den Augen der im Wasser Schwimmenden schon auf Nimmerwiedersehen verschwunden.

EBS – Emergency Breathing System

Als ein wichtiges Ausrüstungsstück wird ein Notatmungssystem vorgestellt, welches dem Nutzer das Atmen von Pressluft unter Wasser ermöglicht, um in dieser gewonnenen Zeit die Evakuierung von Fluggästen von den hinteren Sitzen zu überwachen und helfend einzugreifen. Auch im Falle einer klemmenden Tür, die vorher vielleicht nicht richtig geöffnet wurde, oder durch ungeeignete Maßnahmen nicht offen gehalten wurde, kann mit Zusatzluft und der hoffentlich auch an Bord befindlichen, griffbereiten Notaxt der rettende Weg nach draußen ermöglicht werden. (Dieses EBS-System wurde am 15.4.2010 mit Erfolg vom Redbull Air Race Piloten Adilson Kindlemann vor Perth, Australien eingesetzt, als er kopfüber in seiner total zerstörten Edge im Swan River lag, bevor ihn die Rettungstaucher wieder an die Oberfläche holten.)

Bei dem anschließenden Abendessen werden die vielen neuen Eindrücke ausgiebig diskutiert, bis Otto Stein mahnt, dass der folgende Tag kein Zuckerschlecken für uns bringen wird und ein Bett jetzt der richtige Ort für unseren Aufenthalt wäre.

Auf dass uns Schwimmhäute wachsen

7:00 Uhr Loc. Time, Frühstück. Was sagte meine Mutter früher immer? „Junge, geh nicht mit vollem Magen ins Wasser!“

8:00 Uhr, Briefing in der neuen Schwimmhalle, die nur für Schulungszwecke und Ausbildung erbaut wurde und genutzt wird. Die Strampelanzüge werden verteilt. Ich habe das Gefühl, dass meiner etwas überdimensioniert ist, eine zweite, schlanke

Noch wird gelächelt –
obwohl das Wasser schon fast bis zum Hals reicht

Person hätte auch noch Platz darin. Das Anziehen ist eine kleine Wissenschaft. Steckt man aber erstmal drin und alle Öffnungen und Reißverschlüsse sind verschlossen, so wird es einem direkt warm ums Herz.

Die Kniebeugen zur Entlüftung des Anzuges werden von mir nur halbherzig ausgeführt. Das Resultat bekomme ich direkt nach meinem ersten Sprung ins 20° warme Wasser zu spüren. Aufgeblasen wie ein Michelin-Männchen, schwimme ich an der Oberfläche und kann mich kaum bewegen. Mit einem leichten Lächeln im Gesicht zeigt mir Mats, wie man ein zuviel an Air aus dem Anzug lässt, ohne dass Wasser in diesen eindringt. Schwimmversuche, Tauchübungen, das Abhängen am Beckenrand kopfüber im Wasser, sind die ersten Übungen. Auch die Bedienung der Pressluftflaschen und das Tauchen damit, werden trainiert. Ein Stuhl mit einem Rohrkäfig, natürlich im Wasser, ist unser erster Arbeitsplatz, mit dem wir angeschnallt untergehen und dann das Headset abstreifen, den Gurt öffnen, wie wir es vorher trainiert haben und dann auftauchen. Die Wiederholung erfolgt dann kopfüber im Stuhl hängend. Dazwischen die beruhigenden Instruktionen von Mats, der ohne jegliche Hektik und in aller Ruhe jedem Trainee das nötige Selbstvertrauen gibt.

Die Tücken des Gummiboots

Die Bedienung ist schnell erklärt, die Sicherheitsleine zwischen Bootpaket und User oder Flugzeug, dann aber mit Sollbruchstelle, ist vorhanden. Das Aufblasen im Wasser ist eine Sekundenangelegenheit. Aber dann, wie kommt man in dieses Ding hinein und wie bekommt man ein gekentertes, auf dem Kopf liegendes Schlauchboot wieder umgedreht? Die Technik, die Tricks und die Lösung erfährt man nur, wenn man den nächsten AOPA Sea Survival Kurs bucht.

12:00 Loc. Lunch, wir haben einen Bärenhunger

Ja, planschen macht hungrig. Eine gutbürgerliche, wohlschmeckende Küche, für hungrige Wasserratten mit auskömmlichen Portionsgrößen erwartet uns. Danach ein kleines Mittagsschläfchen... weit gefehlt, Mats treibt uns zur Eile. „Um 13:00 Uhr im Schwimmbad, komplett mit Anzug", lautet seine Anweisung. Wir bekommen den neuen MWH-6 Underwater Escape Trainer erklärt und die ersten Instruktionen, was wir darin machen sollen. Und schon entern wir die einer Hubschrauberkabine nicht unähnliche Tauchkugel, die sich auch noch nach allen Seiten drehen lässt und unter Wasser den Kopfstand simuliert. Simuliert? Falsch, wir saufen in natura ab. Mein Nachbar flüstert mir ins Ohr: „Nils, ich habe Angst." Ich kann nicht mehr antworten, das Kommando brace, brace, brace, 3, 2, 1 ist längst verklungen, das Wasser steht mir im wahrsten Sinne des Wortes bis zum Hals und wir sinken weiter. Die antrainierte Routine greift. Mit der Hand einen Fixpunkt suchen, die andere gleitet am Türrahmen entlang und drückt die Tür auf. Jetzt ist der Türrahmen der Fixpunkt und die andere Hand fährt am Körper entlang zum Sicherheitsgurt und öffnet den Verschluss. Dieser geht überraschend schwer auf. Die Luft im Überlebensanzug erzeugt Auftrieb und so steht das Gurtsystem unter Spannung. Ich höre die Stimme von Mats: „You have a lot of time." Der Widerstand löst sich und ich ziehe mich zur Tür nach draußen und tauche auf. Neben mir erscheint zur gleichen Zeit ein weiterer Kopf und auch die rechts sitzenden Mituntergegangenen sind bereits an der Wasseroberfläche.

„In the Navi"

Das Unterwassertraining wird wiederholt, diesmal mit einer Rolle nach vorne. Die Helikopterkapsel liegt kopfüber circa 2 m unter Wasser. Was haben wir gelernt? Links bleibt links, auch wenn man kopfüber in den Gurten hängt. Same procedure, es klappt, ich bin draußen, ich bin oben.

Unsere Vierergruppe wechselt sich mit der zweiten Trainingsgruppe, die aus drei Trainees besteht, im Untertauchen ab. Die Verschnaufpausen sind kurz. Der Schwierigkeitsgrad wird auf unseren Wunsch hin gesteigert. Wie im wahren Leben, wenn man Cessna fliegt, stehen für den Pilot und dessen drei Mitflieger nur zwei Türen zur Evakuierung zu Verfügung. Auch dieses Manöver klappt. Dann folgt das Piper-Experiment. Vier Personen müssen die Kapsel nur durch die vordere rechte Tür verlassen. Die Konzentration und Anspannung ist den Probanden ins Gesicht geschrieben. Die Kapsel taucht ein, sinkt tiefer und rollt auf den Kopf. Bange Sekunden vergehen. Die Tür öffnet sich und der Erste verlässt seinen Platz und taucht auf. Der Zweite folgt sofort nach und ein dritter Kopf wird sichtbar. Scheinbar lässt sich der Pilot etwas Zeit, aber dann ist auch er draußen. Wie Schuppen von den Schwimmhäuten fällt die Anspannung von den Aufgetauchten ab. Vereint und stolz trällern sie das alte Lied „In the Navy" und begrüßen damit Mats und seine Co-Trainer, ebenfalls immer mit in der Kabine, die soeben an der Wasseroberfläche angekommen sind. Mann, müssen die ein Lungenvolumen haben! Auch die zwei „Froschmänner", die sich mit ihren Atemgeräten fast permanent unter Wasser aufhielten, tauchen auf. Die Überwachungskameras werden abgeschaltet, das Bild auf dem Monitor erlischt. Trockenlegen, umziehen. Geschafft aber glücklich erhält jeder von uns ein Zertifikat. Das anschließende Abendessen endet weniger feucht, aber dafür umso fröhlicher.

Der Dank von uns allen die teilgenommen haben gebührt Otto Stein, der AOPA und natürlich der Crew des Scandinavian Safety Training Centers.

Der Rückflug mit fest angezogener Schwimmweste über dem immer noch kalten Kattegat erfolgt mit dem Wissen, dass ich jetzt 80% Chance hätte, aus dem Flieger herauszukommen, aber was dann?

Text: Nils Kramer

Fotos: Otto Stein, Nils Kramer

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

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

Kursangebot

Die Theoriekurse finden am Sonntag, 1. August 2010 statt und sind Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis. Bei einem allmorgendlichen Briefing werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen sowie die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Das Briefing wird bei jedem Wetter abgehalten und ist für alle Fluglehrer und Trainees obligatorisch.

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

Dieser Kurs wendet sich an Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen, der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale 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.

ICAO-Sprachprüfungen Level 4 können im Rahmen des Camps abgelegt werden.

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.

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.

Teilnahmegebühren/Anmeldung

Eine Blockstunde kostet EUR 35 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.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 250 für AOPA-Mitglieder und EUR 450 für Nichtmitglieder. Für Charterkunden kommen noch die Fluggebühren hinzu.

Anmeldeschluss ist der 02.07.2010
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.

Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer

in Egelsbach (EDFE)
vom 02. bis 04.07.2010

NEU!

Dieser Lehrgang vermittelt die Grundlagen, um als „Stellenintern qualifizierter Prüfer (SIP)“ innerhalb der Organisationen AOPA und DAeC die ICAO-Verlängerungsprüfungen „LP4“ abnehmen zu können. Daher ist die Teilnahme nur für AOPA- bzw. DAeC-Mitglieder möglich. Außerdem können die Teilnehmer nach erfolgreicher Teilnahme als Beisitzer bei Erstprüfungen LP4 und LP5 eingesetzt werden.

Voraussetzung für die Teilnahme am Lehrgang ist der Nachweis von ICAO-Sprachlevel 5 oder 6. Die Prüfung für „LP5“ kann zu Kursbeginn abgelegt werden.

Ablauf:

Freitag, 02.07.:
Individuelle Prüfung LP5 nach Einteilung

Samstag, 03.07.:
National and international regulations
Curriculum and Test Format for Aviation English
Examination Procedures
Human Factors

Sonntag, 04.07.:
ICAO rating scale
Practical exercises

Die Kursgebühr beträgt EUR 200 für AOPA/DAeC-Mitglieder inklusive Kursunterlagen und Prüfung LP5 zzgl. eines Unkostenbeitrages für Catering etc.

Anmeldeschluss ist der 18.06.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

Fotos: Clipper Aviation

Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF) vom 22. bis 25.07.2010

Zusatztermin

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 02.07.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 31.07. bis 07.08.2010**

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder, 35 € 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	min. 2 Stunden
1 2 3 4 5 6 7 8	PCH	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

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

Name | AOPA ID

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

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):

☐ 31.07.2010 ☐ 01.08.2010 (vor 12 h)

☐ **Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer vom 02. bis 04.07.2010**

Kosten: 200 € für AOPA/DAeC-Mitglieder zzgl. Unkostenbeitrag – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 16

☐ **Wasserfliegen bei Clipper Aviation vom 22. bis 25.07.2010**

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

☐ Interesse an einem Segeltörn (Kosten 35 €)

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Teilnahme- und Rücktrittsbedingungen

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

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

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

Auch so fördert man die GA

US-Senat beschließt Anhebung der Mindestflugerfahrung von 250 auf 800 Stunden für Co-Piloten im kommerziellen Multi Crew Einsatz

Der durchschnittliche, künftige amerikanische Verkehrspilot erwirbt seinen CPL nebst Instrument und Multiengine sowie den entsprechenden Lehrberechtigungen und arbeitet dann als Fluglehrer bis er ca. 1500 bis 2000 Stunden beisammen hat. Dann hat er im Allgemeinen seinen ATPL und bewirbt sich bei einer Airline. In Europa ist es eher üblich mit rund 250 Stunden und einem frozen ATPL auf dem Copilotensitz eines Airbus oder einer Boeing Platz zu nehmen, eine Praxis, die die Amerikaner lange Zeit hochmütig belächelt hatten. Der Pilotenmangel vor einigen Jahren hatte allerdings auch amerikanische Airlines dazu gezwungen, verstärkt Programme zu starten, um 250-Stunden Piloten mit CPL in das Cockpit eines Airliners zu hieven.

Dem hat der amerikanische Senat am 22.3.2010 einen Riegel vorgeschoben. Anlass war der Absturz eines Commuter Flugzeuges im Februar 2009, bei dem mangelnde Erfahrung der Besatzung eine Rolle gespielt hatte. Der Senat fordert nun ein Minimum von 800 Flugstunden für Copiloten. Die FAA ist aufgefordert bis Ende 2011 eine entsprechende Richtlinie zu entwerfen, in der u.a. definiert wird, unter welchen Bedingungen diese 800 Stunden erworben werden müssen. Sollte die FAA die neue Richtlinie bis zum 31.12.2011 nicht in Kraft setzen, erhöht sich die für Copiloten geforderte Flugerfahrung automatisch von derzeit 250 auf 1500 Stunden.

Während europäische Airlines die Verweilzeit künftiger Airlinepiloten in der General Aviation auf ein absolutes Minimum verkürzt haben und den, primär im Simulator geschulten Systemingenieur bevorzugen, gehen die Amerikaner nun einen Schritt zurück und bekennen sich zu einer soliden handwerklichen Grundausbildung.

Der positive Nebeneffekt: Während die General Aviation hierzulande immer mehr zum lästigen Anhängsel wird, ist die 800 Stunden-Regel ein wirtschaftlicher Schub und eine Aufwertung für die amerikanische General Aviation als unverzichtbarer Bestandteil der Luftverkehrswirtschaft.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, Vizepräsident AOPA-Germany

Anzeige

Der Vulkan auf Island

Die Aschewolke und ihre Auswirkungen auf die Allgemeine Luftfahrt

Als der Vulkan Eyjafjallajökull im April ausbrach, waren alle Behörden und Luftraumnutzer überrascht und verunsichert. Dass man den Flugverkehr schnell aussetzte, um die Auswirkungen der Asche auf die Luftfahrt zu überprüfen war sicherlich vernünftig. Dass man viele quälend lange Tage brauchte um nach Erprobungsflügen schließlich festzustellen, dass das erlassene Flugverbot überzogen war, war für die betroffenen Flugzeugbetreiber und die gestrandeten Passagiere sehr bitter.

Dass man nach weiteren Wochen mit viel Zeit zum Nachdenken aber in Süddeutschland auch Segelflugzeugen und Kolbenflugzeugen das Fliegen am Muttertag den 9. Mai verbietet, das erscheint schon bizarr.

Wie kam es zu diesen Flugverboten? Dass in Turbinentriebwerken die Vulkanasche zu glasartigen Ablagerungen führen kann, das konnte man inzwischen sogar schon der Boulevardpresse entnehmen und ist Allgemeinwissen. Die Erkenntnis, dass es zu diesem Effekt in unseren Kolbentriebwerken der Allgemeinen Luftfahrt nicht kommen kann, solange man nicht in massive Aschewolken hineinfliegt, ist in einigen europäischen Ländern anerkannt, in Deutschland aber offenbar nicht. In Österreich waren am 9. Mai alle IFR-Flüge untersagt, ebenso wie alle VFR-Flüge mit Turbinenflugzeugen, also mit Jets und Turboprops. VFR-Flüge mit Kolbenmotoren und natürlich auch mit Segelflugzeugen waren von diesem Verbot ausgenommen. Weshalb sollte man auch das Segelfliegen untersagen? Das Verbot würde nur Sinn machen wenn die Vulkanluft toxisch wirkt, aber immerhin erfreuen sich selbst die Isländer trotz der Vulkanaktivität direkt vor der Haustür noch guter Gesundheit, da kann man die toxische Wirkung im mindestens 1.700 km entfernten Deutschland ausschließen.

Auch in der Schweiz, in Frankreich und Schweden durften Flugzeuge mit Kolbenmotor nach VFR weiterfliegen, mit folgender Argumentation: Die Wolke ist sichtbar, darum kann man ihr nach VFR ausweichen. Falls die Aschekonzentration doch zu stark sein sollte, dann verstopft beim Kolbenflugzeug zwar nach einer Weile der Luftfilter, der Motor verliert Leistung, aber er geht so schnell nicht aus. Probleme mit diesem pragmatischen Verfahren: Bislang keine.

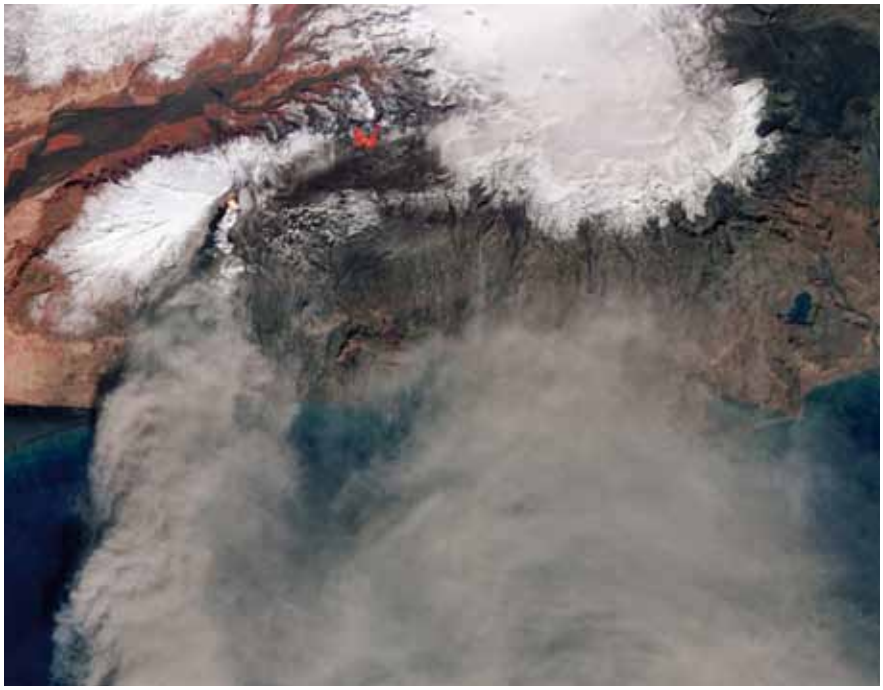
In Deutschland machen es sich die Behörden da offenbar deutlich schwerer. Ein Vertreter des BMVBS erklärte uns, dass man den Flugbetrieb mit Kolbenmotoren trotz Aschewolke gerne erlauben würde, wenn man denn belastbar nachweisen könnte, dass sie ascheresistent sind. Und das fällt den Triebwerkherstellern offenbar nicht leicht. So empfiehlt Lycoming seinen Kunden ganz aktuell „Kolbentriebwerke in Gebieten mit Vulkanasche nicht zu betreiben, weder in der Luft oder noch am Boden. Kolbentriebwerke können von mit Vulkanasche kontaminierter Luft nachteilig beeinflusst werden."

Offenbar hat man große Angst im Falle von Triebwerksversagen in die Haftung genommen zu werden. Genauso wie sich die Hersteller von Strahltriebwerken zu Beginn des Vulkanausbruchs nicht auf unbedenkliche Werte für eine Aschebelastung festlegen wollten und grundsätzlich vom Betrieb auch schon bei einer niedrigen Konzentration von Aschepartikeln abrieten.

Wir versuchen gerade im Verbund mit unseren internationalen AOPA-Kollegen Informationen von Triebwerksherstellern zu erhalten, ob sie nicht nur vom Einflug in massive sichtbare Aschewolken abraten, sondern wirklich auch vor dem Einflug in Lufträume, in denen nur geringe Konzentrationen von Aschepartikeln vorhanden sind. Denn eines sollte uns zu denken geben: Selbst die Cessnas, mit denen Reporter von isländischen Piloten direkt an den Vulkan mit dem unaussprechlichen Namen herangeflogen wurden, hatten allesamt keinerlei technischen Probleme zu verzeichnen.

Wir arbeiten weiter mit Hochdruck an diesem Thema und halten Sie informiert.

Dr. Michael Erb



Vulkan Eyjafjallajökull, Foto: NASA

Seitenwindsimulator in Itzehoe

Dürfen es ein paar Knoten mehr sein?

Am Flugplatz „Hungriger Wolf" in Itzehoe steht Europas erster und bisher einziger Seitenwindsimulator. Die Betreiberin Anja Wolffson wirbt auf ihrer Website mit Slogans wie „Werden Sie Crosswind-Spezialist", „Mehr Vertrauen bei Seitenwind" oder „2 Jahre Seitenwind-Erfahrung in nur 2 Stunden" und eine bekannte Fliegerzeitschrift bietet mittlerweile Intensiv-Workshops an.

Also höchste Zeit für die AOPA-Germany, sich den Xwind 200, so die offizielle Bezeichnung, ebenfalls einmal in der Praxis anzuschauen. Ein Termin mit Johannes Dahmlos, Einweisungsberechtigter und gleichzeitig AOPA-Fluglehrer, ist schnell vereinbart und kurz entschlossen schließt sich auch noch Hedwig Sensen von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen an.

Johannes Dahmlos und Hedwig Sensen

Das Training in Itzehoe startet mit einer ausführlichen theoretischen Einweisung, bei der uns die Grundlagen der Aerodynamik mal wieder bewusst gemacht werden: Wie war das mit den Ruderausschlägen bei Seitenwind am Boden bzw. bei Start- und Landung, was passiert beim negativen Wendemoment oder beim Wende-Roll-Moment und wie leitet man einen Slip richtig ein? Ein Satz, der auch im Simulatorraum groß an der Wand steht, zieht sich durch das gesamte Training: „Point your nose with your toes". Dieser Merksatz, der sich leider nicht vernünftig ins Deutsche übersetzen lässt, soll daran erinnern, zur Landung die Flugzeugnase mit dem Seitenruder (toes = Zehen) in Landerichtung auszurichten, während man gleichzeitig den Flugweg mit Hilfe des Querruders über der Centerline stabilisiert.

Sinnvolles Training, das auch noch Spaß macht

So viel zur Theorie, jetzt wird es Zeit für die Praxis. Der Simulator besteht aus einer Kabine, die sich mit Quer- und Seitenruder um Längs- und Hochachse steuern lässt. Bei falschen Ruderausschlägen sorgt eine Schienenführung für die nötige Abdrift zur Seite. Höhensteuer, Gashebel oder Instrumente suche ich vergeblich, denn ich soll mich auf das Wesentliche konzentrieren – und das ist die endlose Landebahn vor mir, die über einen Beamer an die Wand projeziert wird. In gefühltem 1 Meter Höhe hänge ich zunächst rechts und links der Piste, bis ich mich an die Ruderabstimmung gewöhnt habe und mir das Ausrichten des Simluators auf die Landebahn immer leichter fällt. Ein erstes Grinsen stellt sich ein, doch Johannes Dahmlos sorgt dafür, dass mir nicht langweilig wird. Weiter geht es mit einem Dauerslip nach rechts bzw. links (den kriege ich gut hin, was vielleicht auch daran liegt, dass ich mal Segelfliegen gelernt habe).

Dann wird es wirklich ernst, Johannes dreht den Seitenwind auf – am Ende werden es über 20 kt cross sein. Für die nächsten Minuten übe ich den richtigen Übergang von einem Anflug mit Vorhaltewinkel (Crab) zum Seitengleitflug (Low Wing Methode) mit hängender Fläche kurz vor dem Aufsetzen. Ein Laserpointer zeigt mir dabei die Ausrichtung der Flugzeuglängsachse an und erleichtert ein schiebefreies Anfliegen erheblich. Hat das Prozedere in der einen Richtung gut geklappt, kommt der Wind dann natürlich sofort von der anderen Seite – und ich mittlerweile ein wenig ins Schwitzen.

Doch damit nicht genug, ich möchte ja nicht nur Anfliegen, sondern irgendwann auch noch landen. Für Johannes Dahmlos ist das ein Knopfdruck an seinem Bedienpult und schon wird das Aufsetzen der einzelnen Räder durch leichte Vibrationen der Kabine simuliert. Für mich ist es zunächst eine unsanfte und schnelle Rollbewegung um die Längsachse. Ich habe beim Aufsetzen das Querruder nicht rechtzeitig in den Wind ausgeschlagen und hätte im wahren Leben meinen armen Flieger wahrscheinlich gerade aufs Kreuz gelegt. Also weiter üben und zwar so lange bis es klappt.

Nach über einer Stunde praktischem Training bin ich fertig mit der Welt und meine Konzentration ist völlig im Eimer. Doch ich bin mir sicher, dass ich einiges an Erfahrung mit nach Hause nehme. Die nächsten Seitenwind-Landungen werden es zeigen.

Kathrin Diederich

Das Seitenwind-Training in Itzehoe findet nach individueller Terminabsprache statt. Es stehen verschiedene Trainingspakete zur Auswahl. Weitere Infos und Preise unter

www.xwindsim.de

AOPA- und VDP-Mitgliedern werden Rabatte auf die regulären Preise gewährt.

ELITE 2010

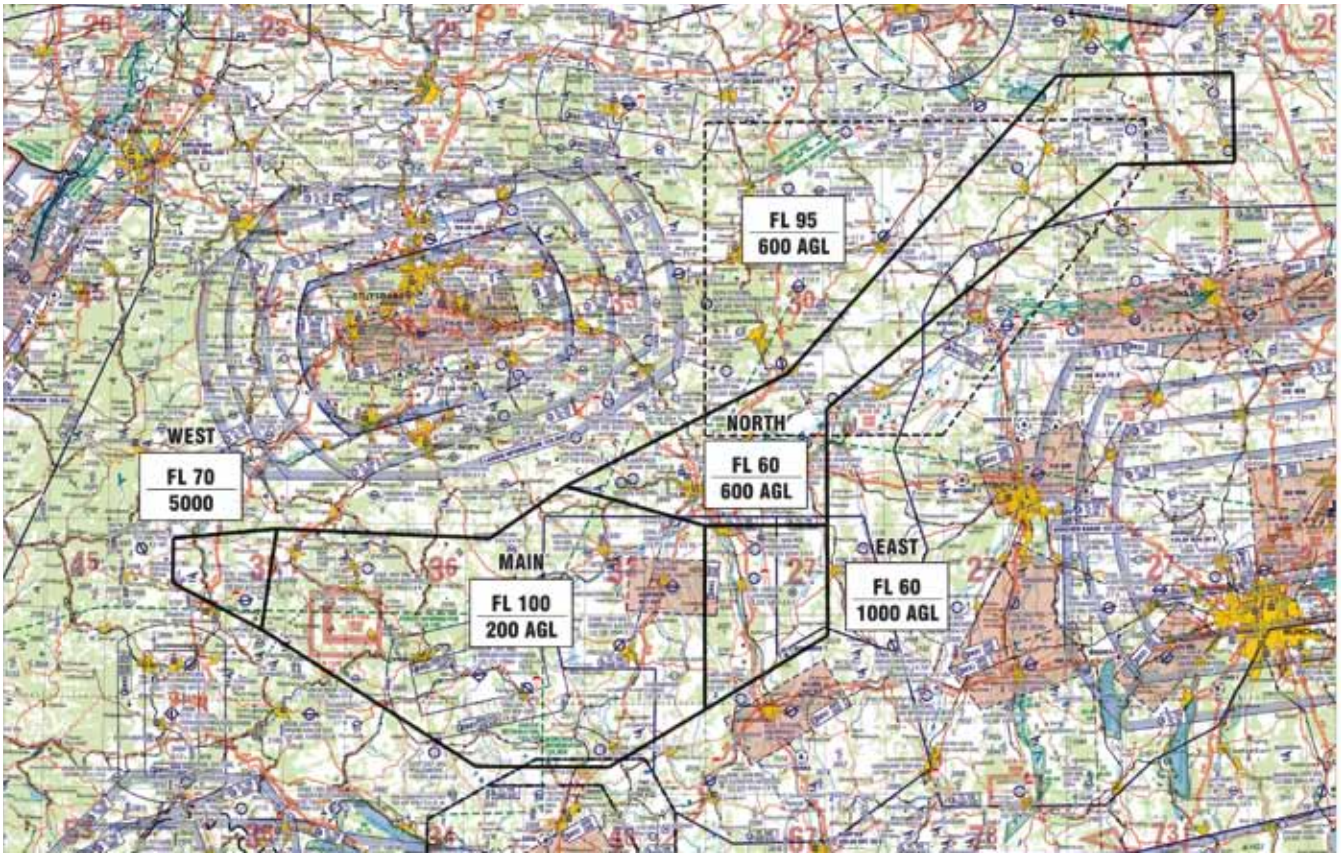
Großübung der Luftwaffe vom 17.06. bis 02.07.2010

Die Großübung ELITE der Luftwaffe findet in diesem Jahr vom 17.06.2010 bis 02.07.2010 im süddeutschen Luftraum statt. Der in diesem Zeitraum zu erwartende militärische Flugverkehr wird ein Vielfaches des Üblichen erreichen und bringt insbesondere für die zivile Luftfahrt einige zu beachtende Einschränkungen mit sich. Für die Übung werden wieder besondere Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet (Exercise Restricted Areas = ERA). Lage und Ausdehnung dieser eingeschränkten Lufträume werden in den „Nachrichten für Luftfahrer" (NOTAM = Notice to Airmen) und im Luftfahrthandbuch AIP Teil SUP veröffentlicht. Auch auf der Website der (www.dfs.de) können die jeweils aktuell gültigen Informationen abgerufen werden. Geographischer Schwerpunkt der Übung ist der Truppenübungsplatz HEUBERG auf der Schwäbischen Alb.
Der Übungsflugbetrieb findet zu folgenden allgemein veröffentlichten Zeiten statt (lokale Sommerzeit):

Mo – Do:	08:30 Uhr – 12:15 Uhr
	13:00 Uhr – 17:00 Uhr
Fr:	08:15 Uhr – 14:00 Uhr
Sa und So:	kein Flugbetrieb

Nachtflug wird in diesem Jahr nicht durchgeführt.

Sollte für zivilen VFR-Flugverkehr ein Durchflug durch die Beschränkungsgebiete unvermeidlich sein, ist eine Freigabe über FIS zwingende Voraussetzung. Diese ist rechtzeitig beim zuständigen Fluginformationsdienst einzuholen, da die Flugsicherungsstellen derartige Flüge mit dem Einsatzführungsdienst koordinieren müssen. Eine Freigabe kann jedoch nicht garantiert werden. Es wird außerdem dringend empfohlen, sich vor Antritt des Fluges mit der Luftraumsituation vertraut zu machen, da Beispiele der vergangenen Jahre zeigen, dass es immer wieder zu Luftraumverletzungen durch unzureichend informierte Piloten kommt. Die Folge können gefährliche Annäherungen zwischen den Übungsteilnehmern und zivilen Luftfahrzeugen sein.
Verstöße werden im Übrigen regelmäßig zur Anzeige gebracht. Gleiches gilt auch für die teilnehmenden militärischen Luftfahrzeuge, deren Verhalten durch die zentrale Flugüberwachung der Bundeswehr permanent kontrolliert und aufgezeichnet wird.
Bei der Planung und Durchführung von Flügen in dieser Zeit sollte zudem generell beachtet werden, dass auch außerhalb der Flugbeschränkungsgebiete vor allem im Luftraum Bayerns und Baden-Württembergs mit erhöhtem militärischen VFR-Flugverkehr durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge zu rechnen ist.



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Karte nicht zur Navigation verwenden

Diamond Fly-In in Bergerac

Vom 11. bis 13. Juni findet in Bergerac, Frankreich ein Diamond Fly-In statt. Die Veranstaltung wird von europäischen Diamond-Piloten der Diamond Aviators Association (www.diamondaviator.org), darunter auch AOPA-Mitglied Wolfgang Daiser, in Eigenregie organisiert.

Alle Diamond-Piloten sind eingeladen. Der Flugplatz Bergerac liegt im malerischen Süden Frankreichs unweit des gleichnamigen Städtchens. Bergerac am Fluss Dordogne ist bekannt für seine Weine, die Schwerpunkte des Rahmenprogramms sind entsprechend ausgewählt.

Alle weiteren Infos, Einzelheiten zum Programmablauf und Hoteltipps finden Sie unter: http://www.405fp.com/DiamondFlyer.pdf

DV 20 Katana, Foto: Diamond Aircraft

Flugplatz Mainz bekommt neuen Turm

Der Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen (EDFZ) bekommt ein neues Flugplatzbetriebsgebäude mit Turm sowie Schulungsräumen, Flugvorbereitungsraum und Gaststätte. Das bisherige, fast 50 Jahre alte Flugplatzgebäude genügte schon lange nicht mehr den heutigen Anforderungen an einen übersichtlichen Flugplatzbetrieb und Energieeffizienz und bot keinen Platz für Theorieausbildung und Flugvorbereitung.

Mit Beginn der Abrissarbeiten am alten Turm wurde ein provisorischer Turm auf der Fläche südlich der Tankstelle in Betrieb genommen. Die Gaststätte siedelte für die Dauer der Bauarbeiten in die Nebenräume einer Flugzeughalle um.

Die Flugplatzbetriebsgesellschaft und der Luftfahrtverein Mainz tun alles, um Beeinträchtigungen durch die Arbeiten so gering wie möglich zu halten. Für die ein oder andere Unannehmlichkeit für Flugplatznutzer und Gäste bitten die Mainzer um Entschuldigung.

Das neue Flugplatzgebäude und der neue Turm werden im kommenden November in Dienst gestellt.

Der alte Turm hat ausgedient, Foto: LFV Mainz e.V.

Anzeigen

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

Kreidefelsen bei Dover

Mit dem UL nach UK

Bereits 2008 wollten wir über den Kanal fliegen – aufgrund der Wetterlage haben wir uns dann entschlossen, Spanien anzupeilen. 2009 sollte es aber klappen: wir hatten uns den Pfingstsonntag, also den 31.Mai als Starttag ausgesucht.

Wir, das sind mein Mann Horst, ich und unsere CTSW.

Das erste Leg, Oerlinghausen – Calais, bewältigten wir mit Rückenwind in 2,5 Stunden. In Calais gab es Pilotenwechsel (ich durfte die Kanalstrecke fliegen). Von einem Englandheimkehrer erhielten wir noch den wertvollen Tipp, auf dem Rückflug unbedingt wieder in Calais Zwischenstation zu machen, weil der Zoll dort sehr viel einfacher sei. Anders ausgedrückt: in Calais kümmert sich keine Menschenseele um so etwas wie Zoll.

Nach einer kurzen Ruhepause – den Flugplan hatten wir bereits zu Hause aufgegeben – flogen wir bei ruhiger Luft über den Channel direkt auf die Kreidefelsen von Dover zu. Nach einem Flug entlang der Küste landeten wir dann in Shoreham bei Brighton. Midfield Crossing war angesagt – selbst bei kontrollierten Plätzen wie Shoreham eine sehr beliebte Methode in UK. Wir wurden auf der Abstellwiese freundlich in Empfang genommen und man zeigte reges Interesse für unsere CTSW – so ein kleines Flugzeug und so weit geflogen! Die Empfangshalle ist historisch wertvoll und von innen auch wirklich sehenswert. Mit dem Taxi fuhren wir nach Brighton in unser Hotel. Die Luft hatte über 20 Grad und die Engländer flanierten „halb nackt" am Pier.

Am nächsten Tag machten wir eine kleine Sightseeingtour um die Isle of Wight und landeten dann in Chichester-Goodwood – einem wunderschönen Grasplatz mit drei Landebahnen und einer Auto-Rennstrecke außen herum. Wir buchten mit Unterstützung des ansässigen AERO-Clubs unsere Unterkunft auf dem Caravanplatz, an dem wir uns mit meinem Schwager samt Familie trafen.

Nun galt es zu entscheiden, wohin die Reise weiter geht. Ursprünglich wollten wir ja auf schnellstem Weg nach Schottland, aber da gab es eine Menge Wind und Wolken. Ein Blick auf die Wetterkarte brachte Irland ins Spiel. Wir hätten es uns kaum träumen lassen, dass wir diese Chance bekommen würden, aber das Hoch über Irland war zu verführerisch.

Irische Nordküste

Wir flogen am nächsten Tag nach Haverfordwest in Wales – eine gute Ausgangsposition, um über den St. Georges Channel zu fliegen. Irland fordert die Aufgabe des Flugplans und der Zolldeklaration 12 Stunden vor Abflug! Im Tower von Haverfordwest bekamen wir sämtliche Formulare und alle erdenkliche Unterstützung. Wir entschlossen uns, Weston als Flugziel anzugeben – der General Aviation Platz im Westen von Dublin. Von Dublin International riet man uns wegen der Gebühren ab...

Am nächsten Tag machten wir beim Tanken Bekanntschaft mit drei Zollbeamten, die sich unsere CTSW auf das Gründlichste von innen und außen anschauten, einen Probeabstrich von meiner Pillendose nahmen (vielleicht Rauschgift?) und uns dann eine gute Reise wünschten. Danach flogen sie mit ihrem Helikopter weiter.

Die Sicht war gut und wir hatten in unsere Schwimmwesten gehüllt 100km Wasser vor uns. Auf der Mitte des Channels am Meldepunkt SLANY nahm uns Shannon Control unter ihre Fittiche. Von da an durften wir mehr Positionsmeldungen und -schätzungen abgeben, als je zuvor. Estimate time to next waypoint, reporting point, destination. Offenbar eine irische Spezialität. Wir flogen also bei wolkenlosem Himmel der Küste entlang. Je näher wir Dublin kamen, desto mehr Wölkchen zeigten sich. Irgendwann hatten sich die Wölkchen zu einem ausgewachsenen Hochnebel gemausert. Wir mussten sinken, denn die Wolkenuntergrenze tat das Gleiche.

Mittlerweile an Dublin Tower weitergereicht, empfahl man mir, schön der Küstenlinie entlang zu fliegen, die man noch so einigermaßen sehen konnte. Einmal gerieten wir sogar in einen Wolkenfetzen, dem wir nicht schnell genug ausweichen konnten. Komisches Gefühl, das Gott sei Dank nur wenige Sekunden währte, dann waren wir wieder draußen. Dank künstlichem Horizont war die Situation zu meistern und der Gentleman im Tower gab uns nun Special VFR. Er schickte uns mit weniger als 1.000 ft über Dublin und versicherte mir, dass das Wetter im Westen besser sei. Heil in Weston angekommen, wurden wir herzlich begrüßt. Irland ist ein Land mit vielen sehr netten und aufgeschlossenen Menschen. Das macht einen Teil des Charmes aus.

Das sehr gepflegte Flughafenrestaurant bot einen tollen Blick auf die Runway, gutes Essen und freien WLAN-Zugang, über den wir gleich unser Hotel buchten. Wir quartierten uns in Dublin mitten in Temple Bar in Bonos Hotel ein. Eigentlich heißt es Clearance, aber da es dem Leadsänger und Gitarristen von U2 gehört (das sind Helden in Irland!) hat sich diese Benennung durchgesetzt.

Wir hatten drei sonnige Tage in Dublin und lernten das „Guinness"-Bier schätzen. Unser Hochdruckgebiet wurde langsam schwächer und die Tiefs kamen immer näher – wir brauchten eine Bleibe, wo man auch Regentage gut überstehen kann. Am Flugplatz in Weston wurde uns klar, dass wir nur nach Sligo in den Nordwesten fliegen können. Ein Hoteltipp aus dem „Blue Book" versprach auch bei schlechtem Wetter einen netten Aufenthalt.

Irland von oben: sanfte Hügel, Wiesen, Torfabbau, Kanäle und Flüsse. Sehr grün alles. Der Controller unsers Zielflughafens hatte eine gute und ein schlechte Nachricht für uns: die schlechte lautete 15 kt Seitenwind; die gute: wir konnten uns die Landerichtung aussuchen. Als wir uns dann eine Richtung aussuchten, empfahl er doch die andere – da seien die Verwirbelungen nicht so groß. Er wollte dann noch wissen, ob wir einen Hochdecker hätten und die Endurance. Das wirkte so kurz vor der Landung doch beunruhigend!

Der Anflug über das Meer mit Blick auf den Knocknarea Mountain war atemberaubend. Wir landeten schließlich ohne Schaden an Mensch und Maschine, was den Mann auf dem Tower zu einem Lob über die gute Landung hinriss. Wir banden unsere CT so fest wie noch nie – es war Sturm angesagt. Man brachte uns auch reichlich gefüllte Wasserkanister zum Verzurren – in den Beton gingen Erdhaken schließlich nicht hinein und ein Hangarplatz war nicht frei.

Nun folgte eine lange Taxifahrt (ca. 50km) nach Castlebaldwin zur wunderschönen Cromleach Lodge am Lake Arrow. Im saftigen Preis für die Taxifahrt inbegriffen war eine Einführung in die Historie Irlands und die Geheimnisse des bereits erwähnten Knocknarea Mountain. Darauf befindet sich nämlich das legendäre Grab der Queen Maeve of Connacht, ein ca. 12 Meter hoher Steinhaufen, der älter als die Pyramiden in Ägypten sein soll.

Auf schlechtes Wetter eingestellt überraschte uns Irland mit wunderschönen erstaunlich sonnigen Tagen. Wir wanderten

Eglington International: Flughafen von Londonderry

und wurden auch mit einer einheimischen Wandertruppe auf einen Ausflug eingeladen. Die Wanderer brachten uns anerkennendes Erstaunen entgegen, dass wir mit einem UL im Norden von Irland gelandet sind – die Leistungsfähigkeit von ULs ist nicht wirklich bekannt. Nach drei Tagen war die Großwetterlage zwar immer noch von Tiefs dominiert, aber fliegbar. Wir entschlossen uns, nach Nordirland/Londonderry zu fliegen – der Nordküste Irlands entlang. Der Flugplan wurde schnell über Telefon am Tower aufgegeben – keine Stunde im Voraus und von Zoll keine Rede! Herrlicher Sonnenschein und Cumuluswolken begleiteten unseren Flug. Der Flugplatz in Derry heißt Eglington International und hat eine gut 1500 m lange Landebahn zum Meer hin.

Der nordirische Taxifahrer fuhr uns zu einem der sieben Hotels in der City und erzählte von der Stadtgeschichte. Die Aussprache klang bereits sehr schottisch.

Derry ist überschaubar und man spürt die schreckliche Vergangenheit. Am nächsten Tag ließ uns das Wetter nicht im Stich und wir flogen in östlicher Richtung nach Carlisle. Carlisle war der einzige vernünftig erreichbare UL-akzeptierende Zollflughafen. Der Flug über Wasser in Richtung Schottland bot ein paar Schauer und viele wunderschöne Ausblicke. Ganz besonders fasziniert hat uns die über 300 m aus dem Meer aufragende unbewohnte Insel Ailsa Craig, ca. 20 km westlich vom schottischen Girvan. Aber auch das Festland mit seinen weichen braunen Hügeln war wunderschön – ich genoss den unverstellten Blick nach unten, während Horst sich ums Fliegen kümmerte. Kurz vor dem Meldepunkt „Lockerbee“, der so manche dunkle Erinnerung aufkommen lässt, nahmen wir Kontakt zum Carlisle Tower auf. Carlisle City beeindruckt durch seine Kathedrale, sein Castle und einen netten Italiener. Für den nächsten Tag hatten wir schon einen Ausflug in den Lake District per Auto geplant, aber wie so oft auf dieser Reise war das Wetter wider Erwarten gut. Wir machten uns also auf in Richtung Oban, an die schottische Westküste. Wieder ein beeindruckender Flug mit einer Mischung aus Schauern und tollen Aussichten auf Highlands und Lochs.

Der Flugplatz von Oban bei North Connol liegt am Meer und am Loch Etive. Er wird im Nordosten von einer kleinen Bergkette abgeschirmt, die unglücklicherweise den Approach nicht unbeeinflusst lässt. Der Flughafendirektor empfing uns höchstpersönlich auf dem Vorfeld und bot uns erst mal einen Tee an. Er erzählte uns von den Umbauten und von einer deutschen Maschine, die heute Morgen schon aus Wick gekommen war.

Nach Oban kommt man mit dem Bus. Der Ort lebt nicht zuletzt vom Tourismus und verfügt über eine entsprechende Infrastruktur. Oban ist sehr pittoresque, die umliegenden kleinen Inselchen, die Häuser, der Sonnenuntergang – alles lädt zum Anschauen und Fotografieren ein!

Am nächsten Tag vervollständigten wir am Flughafen unsere Planung mit Hilfe von iPhone und kostenlosem WLAN-Zugang. Die Wolken sollten hoch genug bleiben, um einen sicheren Flug entlang dem Loch Linnhe, via Fort Williams, dem Ben Nevis (UKs höchstem Berg), Fort Augustus und dem weltberühmten Loch Ness nach Inverness zu ermöglichen. Dieses Leg unserer Reise war ungemein beeindruckend. Wir hatten Einblicke in die Highlands, sahen schneebedeckte Berge und kamen in den Genuss eines heftigen Schauers am Ende von Loch Ness. Es prasselte derart auf uns ein, dass durch die Flügelanschlüsse ganz leichte Spritzer in meinem Gesicht landeten. Um die Höhe zu halten, musste ich kräftig Gas geben. Glücklich hindurch meldeten wir uns bei Inverness Tower an. „The runway is wet, wet, wet“ war der Kommentar – “okay, we'll be carful”. Am Boden nahm uns ein außerordentlich gut verständlicher Lotse in Empfang: Geburtsort Jersey – alles klar.

Das Wetter war im Norden zu stürmisch, um noch weiterzufliegen. Wir fuhren mit dem Bus in die Stadt und zogen in ein nettes Hotel am River Ness mit einem hervorragenden Restaurant. Inverness hat nicht den Reiz von Oban, aber auch hier gibt es nette Flecken.

Richtung Loch Ness

Flugplatz auf der Orkney-Insel Lamb Holm

Am nächsten Tag hatte sich der Wind im Norden gelegt und dem Flug nach Kirkwall auf den Orkneys stand nichts mehr im Wege. Das Wetter war nicht besonders fotogen, aber wir waren mit den Aussichten auf dem Rundflug über die Orkneys zufrieden. Der Landeanflug auf den Flughafen war gewöhnungsbedürftig, da man sich den Hang hinunter der Landebahn nähert. Kirkwall mit der Magnuskathedrale ist ein nettes Städtchen und ich kaufte ein Originalaquarell aufgebracht auf einen Kühlschrankmagneten – eines der wenigen Souvenirs, die man sich als UL-Fliegerin gönnen darf.

Da sich in dem ganzen Tiefdruckgewimmel schon wieder eine unschöne Front näherte, traten wir am gleichen Tag den Flug in Richtung Süden an. Vorher wurde unser Flugzeug vom Flugplatzdirektor fotografiert – für den Kirkwall-Blog, da wird jedes „seltene" Flugzeug dokumentiert. Die Wolken sollten sich zwar nach oben verziehen, aber es kam uns auch eine Front entgegen, die reichlich Schauer eingelagert hatte. Deshalb mussten wir Edinburgh großräumig umfliegen – schade. Um die Berge mussten wir keinen Bogen machen, denn die Wolkenuntergrenzen stiegen. Wir konnten direkt nach Dundee durchfliegen. Die Industriestadt empfing uns mit Sonnenschein und einer Landebahn direkt am Firth of Tay. Dundee ist nicht unbedingt ein Ort, der zu längerem Verweilen einlädt. Am nächsten Tag war York unser Ziel. Doch welchen der beiden stadtnahen Plätze sollten wir anfliegen: Den Segelflugplatz oder den UL-Flugplatz? Wir entschieden uns für den „Segelflugplatz", da reine UL-Flugplätze selten Benzin bieten. Den Sprit von der nächsten Tankstelle selbst zu holen, das macht uns nicht so viel Spaß.

Unsere Entscheidung war goldrichtig, denn ein netter deutschlandbegeisterter Segel- und Motorflieger bot seinen Hangar an und brachte uns sogar in die Stadt. Dort erwartete uns eine total nette Altstadt mit der größten nordeuropäischen Kathedrale (ein absolutes Muss) und Menschenmassen, die von einem Pferderennen in die City strömten. Wir beschlossen den Aufenthalt in York mit einem vormittäglichen Spaziergang inklusive ausführlicher Besichtigung des Minsters – so wird die Kathedrale genannt. Dann nahmen wir uns ein Taxi zum Segelflugplatz. Nach 10 Minuten Fahrt begannen wir uns zu wundern, warum der Segelflugplatz immer noch nicht in Sicht war. Da stellte sich heraus, dass uns der Taxifahrer zum Verkehrsflughafen Leeds fahren wollte. Die Vorstellung, dass man selbst fliegt, ist doch vielen Menschen fremd, dies zeigte sich immer wieder.

In Exeter, unserem nächsten Zielflughafen, wird es keine Verwechslung geben. Der Platz ist groß genug und wird gerne von Flybee angeflogen. Nachdem wir im Internet sahen, dass sich der Dunst in Südengland löste, flogen wir los. Doch was war das? Weiße, blaue und rote Streifen in der Luft oh oh oh – offenbar eine Flugshow. Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt war der Funk gestört und völlig unverständlich. Wir beobachten die Kunstflieger mit Respekt und hielten gebührenden Abstand. Links Luftraum C und rechts militärische Kunstflieger – irgendwie unangenehm. Die nächste erreichbare FIS-Frequenz klärte uns dann auf und ließ uns wissen, dass wir die Red Arrows gesehen hatten.

Bereits in York haben wir am Abend vorher ein nettes Hotel in Lyme Regis gebucht, der Perle Dorset, bekannt für Dinosaurierfunde und The Cobb, der historischen Mole. Ein Taxi brachte uns zur Küste und der Fahrer unterrichtete uns über die berühmten Fernsehköche von England, die hier alle ansässig seien. Wir genossen noch zwei Sonnentage an der Lyme-Küste und entschlossen uns dann, den Rückflug nach Deutschland anzutreten, um zwischen den vielen Tiefs passend hindurch zu schlüpfen.

Entlang der Südküste bis Hastings und dann zurück über den Channel nach Calais – ein herrlich ruhiger Flug.

Am nächsten Tag ging es dann über Belgien zurück nach Oerlinghausen. Wetterbeobachtungen im Nachhinein zeigten uns, dass diese Strecke kein zweites Mal mehr in diesem Sommer möglich gewesen wäre!

Text und Fotos: Heike Käferle

eNews

New voice in Brussels for IAOPA

International AOPA has committed €100,000 to hiring full-time lobbyists in Europe and is joining with the European Business Aircraft Association and the General Aviation Manufacturers Association to make joint representations on matters of mutual interest.

IAOPA President Craig Fuller made the announcement at an IAOPA-Europe Regional Meeting at Friedrichshafen in April.

AOPA has been aware for many years that professional lobbying and legal representation is a prerequisite for proper influence at the European Parliament, the Commission, Eurocontrol, EASA and other bodies in Brussels, Cologne and Strasbourg, but has not up to now been able to devote enough money to it. AOPA US, aware that regulatory diseases originating in Europe soon cross the Atlantic, is to make a contribution. International AOPA, which comprises AOPAs in 66 countries, will provide the majority of the funds, and IAOPA Europe, which has 23 states in membership, will make a major contribution.

IAOPA Senior Vice President Martin Robinson says: "While we continue to work hard through the established consultation channels, direct lobbying is absolutely vital. A proportion of everyone's membership fee now goes towards this; the more members we have, the better we can represent general aviation."

Getting the lead out

America's Environmental Protection Agency is moving against leaded 100LL avgas and is planning a public consultation aimed at phasing it out altogether. No timescale has been proposed, although the EPA has previously said it would like leaded fuel phased out by 2017. The move will force American producers to concentrate on developing and manufacturing a viable alternative for general aviation aircraft, but the United States is ignoring the fact that unleaded avgas is produced in Sweden and Poland and has been available in Europe for 28 years – not only that, but the Swedish oil company Hjelmco Oil is working on an unleaded avgas based on bioETBE which will meet many environmental goals of the European Union. It seems likely, however, that the Americans will continue to shut out European products while seeking access to European markets with their own fuels when they become available.

Unleaded avgas has a significant penetration in Sweden, where it became available at a time when GA was moving away from 80/87 avgas and onto 100LL. Unleaded avgas took over the Swedish 80/87 storage tanks and delivery facilities, but elsewhere in Europe these were taken over for 100LL. Unleaded avgas has never caught on in these places because anything containing leaded fuel cannot be used for anything else without prohibitively expensive or physically impossible cleaning. Refineries have to have dedicated distillation towers for avgas while ships, jetty pipes, pipelines, road tankers and airfield fuel tanks may carry only leaded avgas. Unleaded avgas is easier to transport and store than its leaded counterpart, but it would require duplication of fuel facilities at most airfields – separate tanks, bowsers and delivery tankers.

European authorities have done little to promote the use of unleaded avgas. Much more could have been done in terms of tax concessions and positive backing, but small oil companies like Hjelmco have been left to fund their own research while coping with onerous new fuel taxes. American marketing muscle may now squeeze them out, even in their own countries.

Italy's airports make life difficult for general aviation

Many of Italy's airports are making it ever more difficult for general aviation to operate, and the Italian CAA and government no longer have any real control over them. The airports were given to private enterprises on a 40-year lease in return for ten percent of the landing fees. AOPA Italy's Massimo Levy says: "Ultimate control has been handed to the 18 regions, so instead of being obliged to go to one CAA, now we have to go to 18 regional presidents. There are 100 airports, 47 of which are open to CAT. Out of these 47, 44 have restrictions on GA access and 28 do not supply avgas. Florence, for instance, has a PPR requirement. When you fill out the PPR form, you are required to give your credit card details. Why? Because if they give you permission and you divert elsewhere, they fine you €200. This is dangerous, but nobody at a political level can stop it."

Got a date?

A welcome new feature of the IAOPA Europe website is an aviation calendar – have a look at www.iaopa.eu – which we intend to fill up with AOPA events and major aviation attractions from all over Europe. If you have something you think ought to be included, contact your national AOPA, who can arrange to have items entered on the calendar.

Termine 2010

Juni

06.06.2010
Flugplatzfest
in Bad Dürkheim (EDRF)
Info: www.edrf.de

07.06.2010
3. GA-Conference der AOPA
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.edaz.de

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

11. - 13.06.2010
Diamond Aircraft Fly-In
in Bergerac (LFBE)
Info: www.405fp.com/DiamondFlyer.pdf

12.06.2010
51. Rallye „Rund um Egelsbach"
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.fvl-online.de

18. - 19.06.2010
Open Days
in Portoroz (LJPZ)
Info: www.portoroz-airport.si

19 - 20.06.2010
60 Jahre Aero-Club Gelnhausen
in Gelnhausen (EDFG)
Info: www.aeroclub-gelnhausen.de

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

26 - 27.06.2010
Luxembourg Airshow
in Bitburg (EDRB)
Info: www.airshow.lu

Juli

02. - 04.07.2010
AOPA-Sprachprüferlehrgang
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

03. - 04.07.2010
AirBremerhaven
in Bremerhaven (EDWB)
Info: www.flugplatz-bremerhaven.de

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

22. - 25.07.2010
Wasserfliegen bei Clipper-Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

24. - 25.07.2010
100 Jahre Flugplatz Baden-Oos
in Baden-Oos (EDTB)
Info: www.flugplatz-baden-oos.de

August

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

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

21 - 22.08.2010
Internationale Airshow
in Breitscheid (EDGB)
Info: www.lsg-breitscheid.de

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

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

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

September

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

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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID

Straße

PLZ | Ort

Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ

Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer

Gültig bis

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

Bestellung	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Package			€ 35,00	
AOPA-Schlüsselanhänger			€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 8,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,50	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
			Summe (zzgl. Versandkosten)	

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2010
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
1. Quartal 2010 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