

Ausgabe 03/2011 | Juni - Juli 2011 | Heftpreis 2,80 Euro AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt



Bitte nicht überfliegen: Einladung zur Hauptversammlung auf Seite 5

Stärker vertreten!

AERO 2011 – Ein Rückblick

Aktueller Stand der ZÜP-Verfahren

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

AOPA-Seminar "FliteDeck" in Egelsbach

Besser informiert!

Wetter-Jetzt wird TopMeteo

Reisebericht: Fliegen in Afrika



The Global Show AERO for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 18 – 21, 2012

Friedrichshafen, Germany







Dr. Michael Erb Geschäftsführer AOPA-Germany

Ein starker Verband, damals so wichtig wie heute

In unserem AOPA-Archiv fiel mir durch Zufall ein verstaubter Ordner in die Hände, in dem die Februar-Ausgabe der Zeitschrift "Der Sportflieger" aus dem Jahr 1929 abgeheftet war. Der damalige Präsident Wilhelm Sachsenberg und der Geschäftsführer Wolfgang Trinkaus fanden in den siebziger Jahren offenbar den Leitartikel lesenswert und haben ihn sauber archiviert. Die Schlagzeile lautet:

Bahnbrechende Tat des Deutschen Luftfahrt-Verbandes: Zusammenschluß aller Flugzeughalter!

Während einer Sitzung des Deutschen Luftfahrt-Verbandes hatte der vorsitzende Staatsminister Dominikus festgestellt, dass die Gründung eines "Reichsverbandes der deutschen Flugzeughalter" notwendig sei. Schon damals hatte der Bereich der Luftfahrt, den wir heute General Aviation nennen, ganz ähnliche Probleme wie heute:

Die Luftfahrtbehörden sind auf die Luftverkehrsgesellschaften konzentriert und wissen nicht, wie sie die Privatflieger regulieren sollen: "Diese Stellen können sich auch nur über die Belange der Flugzeughalter informieren, wenn jemand da ist, der ihnen die Notwendigkeiten und Bedürfnisse der Flugzeughalter darlegt. (...) Es muß verhindert werden, daß dem Flugzeughalter Dinge auferlegt werden, die mit der Praxis nicht vereinbar sind, aber vielleicht Gesetzeskraft bekommen würden mangels der notwendigen Information."

- Polizeiverordnungen erschweren das Halten von Flugzeugen.
- "Die Flughäfen dürfen nicht ihre Unterhaltungskosten den Flugzeughaltern abnehmen, sondern die berechtigten finanziellen Ansprüche der Flughafenhalter müssen aus anderen Mitteln beglichen werden."
- "Bei berechtigen Wünschen und Beschwerden wird der einzelne von den Behörden nie gehört, sondern an ihm bleibt höchstens das Odium des Querulanten haften; ein Verband aber erreicht immer das, was notwendig ist."

Von Seiten der Flughafengesellschaften und der Luft-Hansa wurde die Notwendigkeit zur Gründung eines solchen Verbandes damals übrigens verneint, auch heute interessieren sich Airlines und Flughäfen eher weniger für die Allgemeine Luftfahrt. Wie wenig sich in den 82 Jahren an der Gesamtlage doch verändert hat!

Das Deutsche Reich gibt es nicht mehr, die Herrenflieger von damals heißen heute Privatpiloten und die Luft-Hansa hat ihren Bindestrich verloren.

Die Probleme unserer Branche sind nach wie vor die gleichen, ebenso wie die Lösungsansätze in Zeiten der Not: In den letzten Wochen haben die deutschen Verbände der luftfahrttechnischen Betriebe BBAL, der Ultraleichtflieger DULV, der Business Aviation GBAA, der Regionalflughäfen IDRF und der Allgemeinen Luftfahrt AOPA beschlossen, einen gemeinsamen "Dachverband der Allgemeinen und Regionalen Luftfahrt" zur Wahrung ihrer Interessen zu gründen. Es soll hier keine neue Organisation mit einem unnötigen Wasserkopf und neuem Personal entstehen. Die Verbände wollen vielmehr ihre Kompetenzen bündeln, in den verschiedenen Projektgruppen auf deutscher und europäischer Ebene zusammenarbeiten und nicht zuletzt auch stärker gegenüber Behörden. Politik. Medien und der Öffentlichkeit auftreten.

Zu tun wird es angesichts der vielen Herausforderungen für unseren Verband sicherlich genug geben.

Die erfreuliche Nachricht vorab: Wir fliegen trotz aller Widerstände auch 82 Jahre nach Erscheinen des Artikels noch!



Inhalt

AOPA-Intern Wir danken... 5 Einladung zur Hauptversammlung 2011 5 Vergleich Jahresergebnis 2009/2010 6 7 Rechnungsbericht des Schatzmeisters AOPA-Mitgliedsflugschule: Motor-Kunstflugschule Mainz 8 Stärker vertreten! AERO 2011 – Messe für Allgemeine Luftfahrt 9 Gerichtstermin für den Erhalt von Fürsti vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof 11 Die Platzrunde ist nicht wirklich rund 12 Zum Stand unserer AOPA-Musterverfahren zur ZÜP 15 Flugabgabe in Österreich noch nicht gekippt 15 Fliegerisch fit! 33. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 30.07. bis 06.08.2011 16 Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 21. bis 24.07.2011 18 AOPA-Refresher "Flite Deck" in Egelsbach am 20.08.2011 19 19. AOPA-Trainingscamp in Stendal-Borstel vom 22. bis 25.09.2011 20 Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 21 Erfolgreiches AOPA-Trainingscamp in Fritzlar 22 Besser informiert! NEU: Visual Flight Guide der DFS 23 24 Wetter-Jetzt wird TopMeteo Nachweis über ICAO-Sprachkenntnisse für Flüge ins Ausland 24 Neue Auflage des VFR-Guide Norway 24 Theorie Iernen mit der neuen iPad App von CAT Europe 25 Rubriken Editorial 3 Reisebericht: Fliegen im südlichen Afrika 26 Termine 33 AOPA-Shop 34 Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelfoto: Cirrus Design Corporation (SR22T)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Juni und Juli 2011 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

45-jährige Mitgliedschaft

Wilfried Otto Hans Röchling-John Dietrich H. Bauer

40-jährige Mitgliedschaft

Hermann Köhler

35-jährige Mitgliedschaft

Hans-Ulrich Ahles

30-jährige Mitgliedschaft

Helmut E. Günther Dr. Dietrich Klemann Dr. Hans-Jürgen Schöner Gerhard Seemann Dieter Wende Frank Wichelmann Wolfgang Eggert Sipke Tol

25-jährige Mitgliedschaft

Robert Zimmermann Klaus-Dieter Joras Dr. Thomas Alarich Knapp **Horst Messing** Klaus Heidenreich Dr. Joachim Nikolaus Missfeld Alberto Carlo Sogaro

Einladung zur Hauptversammlung 2011

Sehr geehrte Mitglieder,

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

Sonntag, 31. Juli 2011 um 10:30 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 30.06.2011 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

Anmeldung zur Hauptversammlung der AOPA-Germany

am 31.07.2011 um 10:30 Uhr am Flugplatz Eggenfelden

zurück per Fax an 06103 42083

20100 POLLAY ALL 00 100 42000
Name
AOPA-ID
Straße
PLZ/ Ort
Datum/Unterschrift

Vergleich Jahresergebnis 2009/2010

Ausgaben	2009	2010
Personalkosten	241.445,02	242.614,42
Veranstaltungen	63.666,01	56.774,08
Messen AERO / Tannkosh	25.452,10	26.205,62
AOPA-Letter	44.509,84	44.611,46
Öffentlichkeitsarbeit	10.588,60	10.695,11
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	33.060,60	32.529,05
Fremdarbeiten / Honorare	40.239,00	36.492,50
Kfz-Kosten	8.909,18	14.822,91
IAOPA	16.538,06	23.381,99
Telefon / Telefax	5.060,43	5.558,98
Reisekosten und Kosten Vorstand	11.947,37	5.859,60
Porto	6.874,03	6.603,58
Einkauf Crew-Cards	1.343,92	4.440,84
IAOPA-Weltkonferenz	0,00	1.990,36
AOPA-Pilot	4.316,91	4.180,76
EDV-Kosten	3.726,04	3.932,32
Steuerberatungskosten	4.941,05	4.692,85
Einkauf AOPA-Shop	1.640,24	1.192,23
Kosten Anzeigen	5.283,29	4.585,59
Wartungs- / Instandhaltungskosten	2.172,49	2.268,30
Gezahlte Umsatzsteuer	16.558,20	10.474,37
Versicherungen	3.810,51	4.097,71
Mitgliedschaften	2.151,29	2.151,29
Büromaterial	2.315,40	1.635,39
Nebenkosten Geldverkehr	1.651,20	1.763,33
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	1.979,70	8.965,70
Zinsabschlagsteuer	1.840,94	985,93
Sonstige Ausgaben	3.469,07	2.610,98
Anlagevermögen AfA / Abgang	9.252,57	9.601,94
Fachliteratur	462,53	676,82
Spenden	200,00	500,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	1.836,46	1.441,61
Arbeitskreise	554,63	653,48
Allgemeine Druckkosten	633,48	2.268,89
Solidaritätszuschlag / Zinsen	101,21	54,20
Werbekosten	148,00	0,00
Vorsteuer	44.241,89	44.958,93
Jahresüberschuss	7.590,48	5.204,78
Summe	630.511,74	631.477,90

Einnahmen	2009	2010
Mitgliedsbeiträge	430.642,50	428.578,82
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	27.165,00	270,00
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	4.431,76	3.727,78
Veranstaltungen	64.159,30	68.054,58
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	21.281,39	21.794,14
Erlöse Messen / Jahrestagungen	11.186,82	11.111,85
Erlöse VIP Cards	1.092,64	1.714,62
Verkauf AOPA-Shop	1.725,40	2.333,46
Sachbezug	5.039,29	5.779,52
Steuererstattung / Umsatzsteuer	3.738,80	1.942,21
AOPA-Pilot Abonnements	6.775,56	6.070,23
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	7.363,76	3.943,72
Spenden / Beitragsmehrzahlung	146,57	20.233,92
Erstattung Lohnfortzahlung	842,42	1.739,98
Beitreibung	773,60	1.488,76
Sonstige Einnahmen	15.518,88	30.696,12
Durchlaufender Posten	7.800,00	-11,64
Umsatzsteuer	20.828,05	22.009,83
	630.511,74	631.477,90

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2011 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach § 4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2010 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2010 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

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

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

Das Geschäftsjahr 2010 zeigt um TEUR 1,0 geringfügig gestiegene Gesamteinnahmen von TEUR 631,5. Das Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 29,0 niedriger aufgrund einer ab 2010 erfolgten Rechnungsumstellung. Es wurde im Unterschied zu den Vorjahren in 2010 darauf verzichtet, bereits im November für das Folgejahr Rechnungen zu versenden, so dass einmalig Mindereinnahmen in Höhe von ca. TEUR 30 entstanden. Künftig erlaubt aber die neue Struktur eine saubere Abgrenzung von Mitgliedsbeiträgen einzelner Jahre. Es handelt sich demnach lediglich um eine technische Korrektur der Zahlen.

Die Zahl der Mitglieder (per Saldo + 85) konnte erfreulicherweise in 2010 sogar leicht erhöht werden. Dadurch wie auch durch verstärkte Einnahmen aus dem Bereich der Trainings und Seminare sowie der europäischen Projektarbeit wurde dieser oben beschriebene, technisch bedingte Rückgang der Mitgliedsbeiträge voll kompensiert.

Die AOPA erzielt offenbar auf Grund ihres klar erkennbaren Engagements in den für die AL als kritisch empfundenen Bereichen EASA-Fluglizenzen und Betriebsvorschriften, SESAR, ZÜP/Luftsicherheitsgesetz, Rückerstattung der Mineralölsteuer im Werksverkehr sowie ihres Einsatzes für Fürstenfeldbruck in ihrer Zielgruppe eine verstärkte Anerkennung, die sich positiv auf die Mitgliederentwicklung auswirkt.

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.

Ausstehende Mitgliedsbeiträge aus Vorjahren wurden per Mahnverfahren erfolgreich eingetrieben und führten in 2010 zu Einnahmen von TEUR 3,7 (4,4).

Erwähnenswert ist eine in 2010 vereinnahmte Spende in Höhe von TEUR 20 zugunsten des Projektes "Erhalt Flugplatz Fürstenfeldbruck."

Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt. Die Personalkosten waren unverändert. Die höheren Rechtsanwaltskosten resultierten aus mehreren Musterprozessen (z.B. ZÜP).

Insgesamt ist es der AOPA gelungen, ein positives Jahresergebnis 2010 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 5,2 (7,6) zu erzielen, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Für das laufende Jahr 2011 setzt sich aufgrund der intensivierten Aktivitäten zur Gewinnung von Mitgliedern der leichte Wachstumstrend aus dem Vorjahr fort, so dass wir per Saldo im Vorjahresvergleich zumindest gleichbleibende Mitgliedereinnahmen erwarten. Auch tragen neue Trainingsveranstaltungen zur positiven Entwicklung bei.

Es gilt – wie in den Vorjahren – weiterhin eine strenge Ausgabendisziplin. Neben der unerlässlichen Werbung von neuen Mitgliedern durch ausgewählte Messebesuche, gezielte Kundenansprache und Präsentationen in Vereinen betreffen die wesentlichen Investitionen in 2011 die Modernisierung der Betriebs- und Geschäftsausstattung in der Geschäftsstelle sowie die Anschaffung von Softwareapplikationen für die Mitgliederverwaltung und Finanzbuchhaltung.

Insgesamt wird in 2011 trotz des weiterhin schwierigen, aber z.T. aufhellenden Wirtschaftsklimas mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum Juni 2011 wird auf der Jahreshauptversammlung im August vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2011.

Constantin Woelki Schatzmeister der AOPA-Germany

Anzeiger



Anzeigenschluss AOPA-Letter 04/11: **14.07.2011**

Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

EINWEISUNGSBERECHTIGUNG (CRI) + FLUGLEHRER mit

w w w. **PILOT-TRAINING-EUROPE**.com

Die neuen EASA Bestimmungen kommen 2012!

Machen Sie vorher noch Ihre Berechtigungen:
Intensiv- Kurse für **CRI** und **FI(A)** ab Herbst 2011 mit unseren bewährten Partnern.

+49 7157 20445 / +49 171 431 3807 / info@pilot-training-europe.com

Motor-Kunstflugschule Mainz

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor

"Da wird einem doch schlecht", oder "Ist das denn nicht gefährlich?" Dies sind nur zwei von vielen Vorurteilen, den Kunstflug betreffend, die sich nun schon seit fast sieben Jahren in Mainz widerlegen lassen. Natürlich vorausgesetzt, man beginnt selbst, Kunstflug zu erlernen.

Im November 2004 wurde die Schule von Udo Pieh und André Telzer gegründet. Beide waren zum damaligen Zeitpunkt bereits begeisterte Kunstflieger und Fluglehrer. Nun galt es, diese überaus schöne Art, ein Luftfahrzeug zu bewegen, auch anderen nahe zu bringen.

Als Ausbildungsmaschine dient eine Robin 2160, ein einfach zu fliegendes Flugzeug, ideal um den Motorkunstflug zu erlernen. Schüler und Lehrer sitzen in diesem Typ nebeneinander und können sich sozusagen gegenseitig auf die Finger schauen. Ein weiterer großer Vorteil dieses Musters ist die Bugrad-Anordnung, das erspart gegenüber einer Spornradmaschine ein u.U. zusätzliches Landetraining. "Als Kostenfaktor nicht zu unterschätzen", sagt André Telzer, Ausbildungsleiter der Motor-Kunstflugschule Mainz. Die Schüler kommen in der Regel sofort mit dem Flugzeug zurecht und man kann sich direkt auf den Kunstflug konzentrieren.





Die Ausbildung beinhaltet im Wesentlichen fünf Flugfiguren, die in der Prüfung dann in einem vorgegebenen Programm zu absolvieren sind. Dabei handelt es sich um Looping, Rolle, Aufschwung, Abschwung und den sogenannten Hammerhead Turn. Auch das Trudeln wird in der Anfangsphase des Trainings ausgiebig geübt.

Nach Abschluss der Ausbildung steht die Maschine natürlich zum Chartern zur Verfügung. Viele ehemalige Schüler und auch Piloten, die den Kunstflug in einer anderen Einrichtung erlernten, nutzen dieses Angebot schon seit Jahren. "Bekanntschaften und auch Freundschaften, die sich in der Ausbildungszeit entwickelten, bleiben somit weiterhin bestehen", so Udo Pieh, der neben seiner Lehrtätigkeit in der Flugschule auch den Großteil des Betriebswirtschaftlichen übernimmt.

Den Kunstfliegern, die Interesse haben, den Bereich der Basisfiguren etwas zu verlassen, kann auch geholfen werden. In diesem Fall steht eine YAK52 bereit.

Wer nicht gleich die komplette Ausbildung absolvieren will, für den besteht die Möglichkeit, mit einem "Sicherheitstraining" seinen fliegerischen Horizont zu erweitern. Zur Freude der Motor-Kunstflugschule Mainz ist das Interesse am Kunstflug und Sicherheitstraining nach wie vor groß, sowohl bei Privatpiloten, als auch bei den Profis.

Man ist zuversichtlich, noch viele Piloten mit der Begeisterung für nicht-alltägliche Flugzustände anstecken zu können.



Udo Pieh (li.) und André Telzer (re.) vor der YAK 52



Motor-Kunstflugschule Mainz In der Nachtweid 18-24 65462 Ginsheim

Tel. 06144 955997 service@mk-mainz.de www.motor-kunstflugschule.de

AERO 2011 – Messe für Allgemeine Luftfahrt

Friedrichshafen, 13.04. bis 16.04.2011

The Global Show for General Aviation – das kernige Leitmotto interpretiert als Selbstverpflichtung: Die AERO – inzwischen die bedeutendste Messe für die Allgemeine Luftfahrt in Europa – hat auch in diesem Jahr weiter an Fahrt zugelegt.

Das klingt erstmal einfacher als es wirklich ist. Dabei sollten sich doch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gegenüber dem letzten Jahr geringfügig verbessert haben, hört man. Ob davon auch etwas im Hochpreissegment wie der "Allgemeinen Fliegerei" angekommen ist, war die spannende Frage im Frühjahr 2011. Stellte die diesjährige AERO doch einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Luftfahrtmesse dar: Mit der Umstellung auf den jährlichen Turnus und eine neue Laufzeit hat der Veranstalter noch konsequenter den Fokus auf das Fachpublikum gerichtet, was allerdings nicht durchgehend kritikfrei aufgenommen wurde.

Der Wegfall des Multiplikatorevents "Airshow" und das halbierte Messewochenende ohne den Sonntag trifft vor allem Besucher mit längerem Anfahrtsweg. Familien oder Luftfahrtinteressierte außerhalb der primären Zielgruppe "Fachbesucher", die bisher weniger als potenzielle Kunden sondern um so mehr als Luftfahrtbegeisterte dabei sind und aus nachvollziehbaren Gründen nur am Wochenende Zeit dafür haben, müssen sich geballt am Samstag durch die Hallen drängen. Die Airshow wurde auch von vielen Besuchern am AOPA-Stand vermisst, für die neue Laufzeit überwiegen aber aus Sicht der AOPA die positiven Effekte.

Eindrucksvoll die Anzahl der Gästeflugzeuge im Abstellbereich des Flughafens Friedrichshafen, viele selbstanreisende Piloten nutzten vor allem auch den Samstag für den Messebesuch. Bestes VFR-Wetter wie als wäre es extra dafür bestellt und dieses Jahr neu die kombinierte Lande- und Eintrittspauschale halfen im Sinne der Veranstaltung natürlich mit.

Internationale Ausrichtung als Wachstumsfaktor

In der internationalen Wahrnehmung ist die Bedeutung der AERO merklich gewachsen.

Harter Indikator dafür ist die Entwicklung der Ausstellerstatistik mit internationaler Rekordbeteiligung und gefühlt die Präsenz großer Delegationen, wie die der AOPA-USA.

Auch der AOPA-Messestand war auf eine breite internationale Beteiligung ausgerichtet: Die AOPA-Germany war wieder gemeinsam mit der IAOPA-Europe, der AOPA-Switzerland und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen vertreten.

Das gewachsene internationale Interesse zeigte erneut das IAOPA-Europe Regional Meeting, das im Rahmen der AERO mit sehr guter Beteiligung von ca. 40 Vertretern verschiedener AOPAs stattfand. Direkt am Eingang der Halle A4 war der Messestand der AOPA wie in den vergangenen Jahren hervorragend positioniert. Und einmal mehr war der Stand Treff- und Sammelpunkt vieler Mitglieder, es gab AOPA zum Anfassen, Hallo sagen oder auch einfach spontane Gespräche samt der Tasse Kaffee für zwischendurch. Dabei wurde auch die Präsenz der AOPA-Germany am Messestand deutlich, fast der gesamte AOPA-Vorstand machte sich die Mühe vorbeizuschauen. Gewohnt souverän stand die AOPA-Messecrew mit Kathrin Diederich, Christof Curati und Jürgen Mies natürlich an allen Messetagen bei allen Fragen Rede und Antwort und war sehr zufrieden mit der Anzahl neu gewonnener Mitglieder.

In den Gesprächen wurde schnell offensichtlich: der Bekanntheitsgrad der AOPA ist sehr hoch, die Besucher wissen, was der Verband macht und schätzen die Arbeit und den Einsatz ihrer Interessenvertretung. Hauptthemen in den Gesprächen waren sowohl "Dauerbrenner" wie die Unterschriftensammlung contra ZÜP, der Flugplatz Fürstenfeldbruck aber auch "Neueinsteiger" wie der Protest gegen das schwer in der Kritik stehende Flugabgabegesetz in Österreich.



Messegelände aus der Luft



Zeppelin und Besucherflugzeuge



AOPA-Messestand

Stärker vertreten!

Die AERO ist auch – da waren sich alle Beteiligten sicher – hervorragend zur Kontaktpflege geeignet. Neben den Ausstellern sind insbesondere Institutionen und Unternehmen wie die DFS, EASA, LBA, BMVBS und Jeppesen mit Präsenzen vertreten.

Auf der Bühne im Foyer Ost gefiel die Vortragsreihe zu aktuellen Themen der Branche, es gab Beiträge mit Beteiligung von AOPA-Germany (Oliver Will) und AOPA-USA (Bruce Landsberg, AOPA-Air Safety Foundation) zu fliegerischen Themen aber auch zur aktuellen Situation der Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt in Zusammenarbeit mit der IDRF Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (Thomas Mayer, Dr. Michael Erb, Dr. Klaus-Jürgen Schwahn).

Berblinger Flugwettbewerb 2011

Als Rahmenprogramm rückten anstelle der Airshow die Werksund Demonstrationsflüge der Hersteller und Händler in den Fokus der Besucher. Highlight und ganz großes Programm gab es am Freitag, als in der Mittagszeit in Kooperation mit der Stadt Ulm der Berblinger Flugwettbewerb 2011 ausgetragen wurde. In Tradition des für seine Zeit hoch innovativen Albrecht L. Berblinger, besser bekannt unter dem callsign "Schneider von Ulm", steht dieser Wettbewerb für Fluggeräte mit innovativer Antriebstechnologie. Berblinger hat bereits 1811 und damit weit vor Lilienthal & Co. mit einem selbst entworfenen Gleiter versucht, die Donau im Flug zu überqueren. Das ging zwar schief und es gab mächtig blaue Flecke, machte die Idee und seinen Schöpfer mit dem nach ihm benannten Wettbewerb aber unsterblich. In der Jubiläumsauflage des Flugversuchs 200 Jahre später meldeten 36 Fluggeräte für den Wettbewerb, davon wurden nach Prüfung der Eignung 24 für den Start zugelassen.

Die Wettbewerbsaufgabe bestand darin, mit alternativer Antriebstechnik vom AERO-Airport Friedrichshafen nach Ulm und zurück zu fliegen. Einige der Teilnehmer flogen geplant nur Teilaufgaben ab, der widrige Wind machte zudem den meist sehr filigranen Konstruktionen zusätzliche Probleme, so dass der Wettbewerb letztlich abgebrochen und für Samstagabend alternative Startfenster angeboten wurden. Obwohl sich das Starterfeld bis zum Break deutlich reduziert hatte, schafften es einige, den ganzen Kurs abzufliegen.

Als Vorteil erwiesen sich diesmal die "traditionellen Konstruktionen" vom Typ Hochleistungssegelflugzeug mit Antriebsunterstützung, die mit Wind und Thermik am besten zurechtkamen. Als Fazit bemerkenswert und deshalb als Erfolg zu werten: Es funktioniert!

Waren auf der AERO 2010 noch überwiegend eFlight-Prototypen im Static Display oder als Studie zu sehen, konnte man diesmal einige der Protagonisten live und am Himmel sehen. Der große räumliche Abstand zwischen den Zuschauerbereichen und dem Geschehen am Startpunkt der Grasbahn, zudem weitgehend von der Zeppelinhalle verdeckt, ließ leider so gut wie keine "Action" bis zu den Besuchern durch, was sehr schade war.

Die Ergebnisse und weitere Informationen zur Historie und den Fluggeräten sind hier nachzulesen: http://www.berblinger.ulm.de

Messe? Stimmt, Messe war auch noch!

Fast schon wie Routine im Jahr drei der jährlichen Ausrichtung wirkte die Kernfunktion der Veranstaltung: Es ist Messezeit! Waren wegen der geschilderten Gründe keine Besucherrekorde zu verzeichnen, sorgten diese (wie beabsichtigt?!) für einen deutlichen Wachstumsschub bei der Zahl der Aussteller und dem Anteil der selbst anfliegenden Besucher.

Die Veranstaltung entwickelt Sog-Funktion, kaum einer der Marktteilnehmer kann es sich noch leisten, nicht am Bodensee vertreten zu sein. Sympathisch dabei die sich entwickelnde Tradition der Ausstellerpositionierung: "Gute Bekannte" wie den AOPA-Stand, den der Tannheimer Tannkosh-Organisatoren und andere findet man zwischenzeitlich nahezu im Blindflug.

Aber auch immer wieder neue Anbieter treten auf der Messe in Erscheinung und entdecken deren Potenzial — oder werden neu entdeckt: Stellvertretend seien Flugplatzbetreiber genannt, die Präsenz zeigen und für Kundschaft oder auch gleich um Mitbewohner im angeschlossenen Airpark an der Müritz werben. Auch ein 5-Sterne Hotel mit Start-/ Landebahn am Rand der ungarischen Puszta gehört dazu oder die Fachhochschule Worms, die in diesem Jahr erstmals einen dualen Studiengang "Aviation Management / ATPL" in Kooperation mit einer Mannheimer Flugschule anbietet und um Studienbewerber wirbt. Hersteller wie die Firma Tecnam



Vortrag von Dr. Michael Erb



Berblinger Flugwettbewerb, Antares DLR-H2



Reger Betrieb in den Messehallen

Stärker vertreten!







Helikopter-Hangar

Static Display

Fahnenmeer

beeindrucken durch die Schlagzahl der Entwicklungen und Präsentation: nicht kleckern sondern klotzen – deren Messestand hat gefühlt eine halbe Halle belegt.

Die schiere Menge der vorgestellten Neuheiten an Fluggerät, Zubehör und Ausrüstung in den Hallen und auf dem Freigelände kann hier nicht erschöpfend vorgestellt werden, dafür wird auf die umfangreiche Messeberichterstattung in Web und Print verwiesen. Als Fazit für die AERO 2011 bleibt die Feststellung – wie schon in den Vorjahren deutlich wahrgenommen – dass sich die Veranstaltung zunehmend auf die Kernzielgruppe hin professionalisiert und dabei merklich internationaler ausgerichtet wird. Eingangs zitiert kann bestätigt werden: The Global Show for General Aviation! Der Veranstalter und die Mehrzahl der Aussteller zeigten sich in den Gesprächen und Pressestimmen zufrieden mit dieser Entwicklung. Und vielleicht gibt es ja irgendwann (wie wäre es mit nächstes Jahr?) wieder mal eine klitzekleine Airshow, damit die Entzugserscheinungen nicht ganz so arg ausfallen?

Torsten Meier

Gerichtstermin für den Erhalt von Fürsti vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Am 17. Mai wurde vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München über die Klagen in Sachen der Genehmigung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck verhandelt. Dabei ging es den Richtern um den Vorsitzenden Dr. Erwin Allesch vor allem um die Klärung von zwei Kernfragen:

- Ist die Abänderung des Landesentwicklungsplans rechtswidrig, in dem nunmehr zu lesen ist, dass in der Region um München kein neuer Verkehrslandeplatz mehr genehmigt werden soll? Wurde hier von Seiten des Staates über die Definition eines Negativzieles zu stark in die Entscheidungsfreiheit des für die Genehmigung von Flugplätzen zuständigen Luftamtes eingegriffen? Die Rechtslage ist hier offenbar auch für das Gericht nicht unmittelbar eindeutig. Z.B. zur Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf und zum Frankfurter Flughafen liegen ähnliche Fälle vor, in denen aber von den Verwaltungsgerichten unterschiedlich geurteilt wurde.
- Hat das Luftamt bei seiner Entscheidung gegen eine Flugplatzgenehmigung die maßgeblichen Faktoren angemessen gegeneinander abgewogen? Hier wurde darüber diskutiert, ob denn die vom Luftamt angegebenen Alternativflugplätze in der Münchner Region überhaupt in der Lage sind, den Verkehr in der Allgemeinen Luftfahrt aufzunehmen. Zudem war um-

stritten, ob denn der Vergleich zwischen Flugzeugbetreibern und dem Freistaat Bayern, der in 1993 vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig erzielt wurde und den Klägern einen neuen Verkehrslandeplatz in der Region München versprach, in der Entscheidung des Luftamtes nicht hätte Berücksichtigung finden müssen.

Der etwa zweistündige Prozess wurde von ca. 30 Piloten gespannt beobachtet, Flugplatzgegner waren als Zuschauer nicht erschienen. Die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebs GmbH wurde durch ihre Anwältin Nöker und ihren Geschäftsführer Böhl vertreten, die AOPA als Mehrheitsgesellschafterin der GmbH mit ihrem Präsidenten Prof. Giemulla, der Vizepräsidentin Glässing-Deiss und Geschäftsführer Dr. Erb. Der Fliegerclub München als Mitgesellschafter mit seinem Präsidenten Dr. Sternemann und Vizepräsident Glaser. Das Luftamt Süd war mit drei Vertretern unter seinem Leiter Büchner anwesend, das bayerische Wirtschaftsministerium mit zwei leitenden Ministerialbeamten.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat das Urteil am 31. Mai 2011 verkündet – nach Redaktionsschluss dieses AOPA-Letters. Bitte informieren Sie sich über den aktuellen Stand der Dinge auf unserer Website www.aopa.de

Dr. Michael Frh.

Die Platzrunde ist nicht wirklich rund

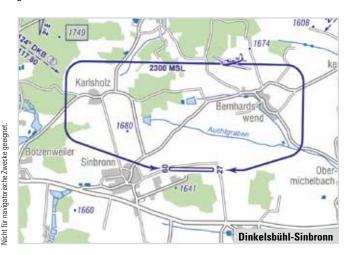
Aktueller Anlass: OWi-Verfahren in Bonn-Hangelar und Egelsbach

Am Ende eines jeden Fluges zu einem unkontrollierten Flugplatz steht der Einflug in die Platzrunde. Gegenanflug, Queranflug, Endanflug und schließlich die Landung, so haben wir Piloten es gelernt. Einen Großteil unserer Schulung haben wir in der Platzrunde zugebracht, und auch beim Prüfungsflug spielte das Einfliegen, die Präzision der Navigation und das Verhalten in der Platzrunde eine wichtige Rolle. Wir wissen nun Bescheid, wie man eine Platzrunde richtig fliegt, zumindest was die während der Ausbildung angeflogenen Flugplätze anbetrifft.

Aber wissen wir wirklich Bescheid? Müssen wir in eine Platzrunde immer über den Gegenanflug einfliegen oder können wir auch mal, weil es gerade so schön passt, direkt in den Endanflug gehen? Wie genau müssen wir eigentlich die Platzrunde einhalten, und wie verhalten wir uns, wenn der voraus fliegende Verkehr das punktgenaue Eindrehen in den Queranflug verhindert?

Wo ist eigentlich beschrieben, wie eine Platzrunde zu fliegen ist und wie wir uns in der Platzrunde zu verhalten haben? Schließlich ist die Platzrunde rechtsverbindlich festgelegt, und so ohne Weiteres sollte man davon nicht abweichen.

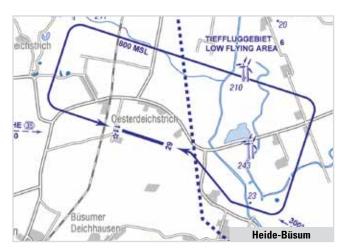
Die uns bekannte und für uns Piloten wichtige Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) gibt in Sachen Platzrunde nicht viel her. Lediglich im § 21a Absatz 2 und § 22 Absatz 1 wird die Platzrunde erwähnt. Danach sind "Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist". Begriffe wie "Gegenanflug", "Queranflug", "Endanflug" oder sogar "Querabflug" sind nicht genannt. Auch die Fragen, ob die Platzrunde komplett ausgeflogen werden muss oder wie man in eine Platzrunde ein- oder auszufliegen hat, werden nicht beantwortet.





In der Tat lässt sich in Deutschland die Regelung, wonach Richtungsänderungen in der Platzrunde in Linkskurven auszuführen sind, nur an 13 der 385 im Luftfahrthandbuch AIP VFR veröffentlichten unkontrollierten Flugplätze überhaupt durchgängig praktizieren. Für diese 13 Flugplätze sind im Luftfahrthandbuch AIP VFR keine Platzrunden veröffentlicht und es gilt die sogenannte "Standardplatzrunde", also links herum – egal bei welcher Betriebspiste. In allen anderen Fällen bzw. an allen anderen Flugplätzen ist von der Möglichkeit des § 22 LuftVO Gebrauch gemacht und eine "andere Regelung" getroffen worden. Diese "andere Regelung" sind dann die von den zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder mit Kursführung und Flughöhe festgelegten Platzrunden, die auf den Sichtflugkarten im AIP VFR veröffentlicht sind. Dass diese festgelegten Platzrunden von der "Urform" einer Standardplatzrunde zum Teil erheblich abweichen und schließlich zu einem so kuriosen Gebilde wie beim Flugplatz Oberschleißheim führen, ist hinlänglich bekannt. Zusätzlich zu der eigentlichen Platzrunde sind in einigen Fällen noch Ein- oder Ausflugverfahren festgelegt sowie unter der Rubrik "Bemerkung" noch weitere Verhaltensmaßnahmen beschrieben.

Nun geben wir Piloten uns redlich Mühe, die festgelegte Platzrunde genau einzuhalten. Natürlich haben wir uns die Sichtflugkarte vorher genau angeschaut und vermeiden das Überfliegen bewohnter Gebiete. Wir nehmen auch in Kauf, dass der Endanflug in Einzelfällen nicht in Verlängerung der Landebahn liegt und daher der Anflug von uns ein gewisses Können abverlangt. So lange wir uns alleine



in der Platzrunde befinden, ist das kein Problem, wir werden nicht von anderen Luftverkehrsteilnehmern gestört, können uns auf die Navigation und gleichzeitig auf die Konfiguration des Flugzeuges für die Landung konzentrieren. Sind mehrere Luftfahrzeuge in der Platzrunde, vielleicht noch eine schnelle Zweimot dazwischen oder ein langsamer Doppeldecker vor uns, dann gilt ein großer Teil unseres Augenmerks dem Verkehrsablauf. Unter Umständen müssen wir ausweichen, zumindest aber den Gegenanflug verlängern, um in der Anflugfolge zu bleiben, und schließlich weichen wir von der festgelegten Platzrunde ab und können spätestens dem vorgegebenen Queranflug nicht mehr folgen.

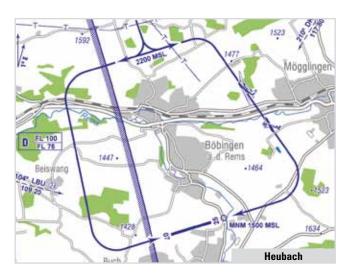
Das Abweichen von der Platzrundenführung kann Folgen haben und wird von manchen Luftfahrtbehörden als Ordnungswidrigkeit geahndet. Am Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar laufen Piloten Gefahr, bereits bei einer Abweichung von +/- 150 m vom Strich ein Ordnungswidrigkeitsverfahren an den Hals zu bekommen, woanders sind es +/- 200 m. Wo nimmt man diese "Toleranzwerte" her? Wer hat sie festgelegt?

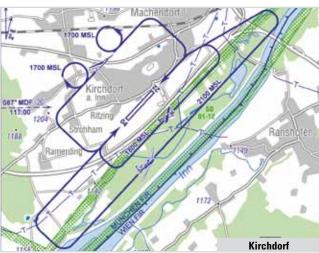
Für IFR-Flüge lässt man viel größere Ungenauigkeiten zu. Bei Basic RNAV rechnet man mit einem Toleranzbereich von +/- 5 NM. Bei Precision RNAV im Anflugbereich von Verkehrsflughäfen sind es +/-0,3 NM gleich +/- 556 m. Hier benötigt man eine entsprechende Geräteausrüstung und eine Ausbildung, um diese Genauigkeit zu erzielen. Wer glaubt denn, dass VFR-Piloten genauer als professionelle IFR-Piloten fliegen? Und wer misst hier eigentlich, und mit welcher Messtoleranz?

Es steht außer Frage, dass man die vorgegebene Platzrundenführung so genau als möglich einhalten muss. Aber bitte schön, auch hier müssen großzügige Toleranzen gelten. Bevor man in den 80er Jahren die CVFR-Lizenz einführte, wurde untersucht, wie genau VFR-Piloten Kurs und Flughöhe einhalten. Die gemessenen Abweichungen waren so groß, dass das Üben von Kurs- und Höhenhaltung Teil der CVFR-Ausbildung wurde. Schließlich wurden CVFR-Flüge (heute VFR-Flüge im Luftraum C) von der Flugsicherung kontrolliert und zu anderem IFR-Verkehr gestaffelt. Eine exakte Kurs- und Höhenhaltung ist da unbedingte Voraussetzung.

Im Jahr 2000 wurden im Rahmen einer Doktorarbeit von Götz Ardev über den "Einfluss der Verwendung von Navigationsbildschirmen im Sichtflug auf die Sicherheit in der Luftfahrt" Abweichungen von der Platzrundenführung gemessen. Bei der Nutzung der so genannten Karte-Knie-Methode, also die Sichtflugkarte liegt auf dem Knie des Piloten, wurde für ortskundige Piloten ein Flugbahnablage von +/- 200 m und bei ortsfremden Piloten ein um den Faktor Sechs vergrößerter Ablagefehler gemessen. Dabei wurde beobachtet, dass gerade ortsunkundige Piloten sich voll auf das Lesen der Sichtflugkarte konzentrierten und das Rausschauen, also das Beobachten des anderen Platzrundenverkehrs, vernachlässigten; ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenmoment.

Wo sind eigentlich die Anforderungen an das Fliegen einer Platzrunde festgelegt? Wie bereits erwähnt, die LuftVO gibt da nicht viel her. Aber es gibt noch ein gültiges NfL aus dem Jahr 2000. Es ist





das NfL II 37/00 mit dem Titel "Grundsätze des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle". Dieses NfL ist sicherlich den meisten Piloten nicht im Wortlaut bekannt.

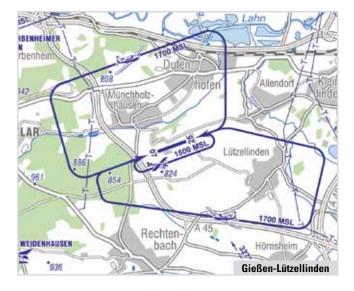
Gemäß diesem NfL soll eine Platzrunde folgende Aufgaben und Kriterien erfüllen:

- Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr;
- Steuerung und Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrsflusses und Optimierung der Aufnahmekapazität eines Flugplatzes;
- Erleichterung der Navigation im Flugplatzverkehr;
- Erleichterung bei der Führung und Bedienung des Luftfahrzeuges nach dem Start sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung.

Die Standardplatzrunde wird folgendermaßen definiert:

- Entfernung Startbahnende Querabflug von ca. 1,5 km;
- Abstand Gegenanflug Landebahn von ca. 1,5 km;
- Endanflug von ca. 1,5 km;
- Platzrundenhöhe von 800 ft GND

Stärker vertreten!



Insgesamt soll der Grundsatz einer einfachen und überschaubaren Darstellung der Platzrunde gelten.

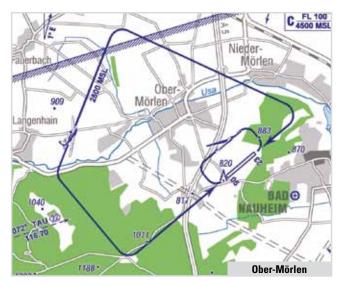
Die für uns Piloten wichtigen Passagen finden sich unter der Kapitelüberschrift "Flugbetrieb":

- Abweichungen von der Platzrunde sind insbesondere aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Luftfahrzeuges zulässig.
- Der Einflug erfolgt in der Regel in den Gegenanflug, der Ausflug aus dem Querabflug.
- Geradeausanflüge (Anflug auf verlängerter Landebahnmittellinie) sowie Direktanflüge (Anflug aus variabler Position direkt zum Endanflug) und Direktabflüge sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit möglich, wenn es der Platzrundenverkehr erlaubt.

Immerhin steht in diesem NfL II 37/00 nun mal Schwarz auf Weiß, dass der Anflug über den Gegenanflug erfolgen sollte, andererseits auch Direktanflüge möglich sind, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit (Wer entscheidet hier über die Wirtschaftlichkeit?). Abweichungen von der Platzrunde sind unter bestimmten Gegebenheiten zulässig. Die Frage nach der geforderten Genauigkeit der Kursführung wird hier nicht beantwortet.

Wer nun meint, dass dieses inhaltsvolle NfL für uns Piloten gilt, hat sich geirrt. Es ist nach Auskunft eines Luftamts lediglich eine Art Planungshilfe für die Luftfahrtbehörden der Länder. Und dieses Luftamt fügt noch hinzu, dass ein Flugplatz "aus allen Richtungen" direkt angeflogen werden kann, wenn kein Hinweis über Ein- und Ausflugverfahren für eine Platzrunde veröffentlicht worden ist: "Direkt- oder Geradeausanflüge sind aus unserer Sicht nur dann unzulässig, wenn dies ausdrücklich in der Flugbetriebsregelung untersagt wurde."

Im Klartext heißt das, trotz veröffentlichter Platzrunde kann, wenn keine weiteren Regelungen für Ein- oder Ausflug getroffenen wurden, ein Flugplatz von allen beliebigen Richtungen aus angeflogen



werden. Dies steht im Widerspruch zu den von den Luftfahrtbehörden der Länder zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium im NfL II 37/00 festgelegten Grundsätzen. Danach dient die Platzrunde der Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr. Der Einflug in die Platzrunde soll in der Regel in den Gegenanflug erfolgen.

Dieser Artikel ist nun kein Aufruf an die Piloten, die Platzrunde nicht mehr einzuhalten und aus allen Richtungen einen Flugplatz direkt anzufliegen. Die Platzrunde ist Teil der Flugbetriebsregelung eines Flugplatzes, bekannt gegeben durch die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes und damit verbindlich für die Piloten.

Aber was heißt das Wort "verbindlich" nun wirklich? Unter welchen Umständen kann man von der festgelegten Kursführung und Flughöhe abweichen? Wann läuft man Gefahr, eine Ordnungswidrigkeit zu begehen? Was erwarten die Luftfahrtbehörden der Länder, zuständig für die Festlegung von Platzrunden an unkontrollierten Flugplätzen, von uns Piloten? Immerhin haben sich die Länder schon im Jahr 2000 einen eigenen Kriterienkatalog gegeben und Grundsätze für die Regelung des Flugverkehrs festgelegt. Warum werden diese Grundsätze nicht auch für die Piloten veröffentlicht? Das würde einiges klarstellen, wenn auch nicht alles.

Jetzt, da die Gefahr an einigen Flugplätzen immer größer wird, auch schon bei geringfügigen Abweichungen von der Platzrunde ein Ordnungswidrigkeitsverfahren zu riskieren, ist es an der Zeit, dass die Luftfahrtbehörden der Länder gemeinsam Position beziehen und ein NfL veröffentlichen, aus dem hervorgeht, welches Verhalten von den Piloten in einer Platzrunde erwartet wird.

AOPA-Germany ist bereit, hierzu einen Beitrag zu leisten und Vorschläge für ein Grundsatzpapier zur Regelung des Flugverkehrs an unkontrollierten Flugplätzen zu erarbeiten. Ein solches Papier könnten im Bund/Länder-Fachausschuss Luftfahrt besprochen und schließlich beschlossen werden. Diesem Fachausschuss, der regelmäßig unter Vorsitz des Bundesverkehrsministeriums tagt, gehören die Vertreter aller Luftfahrtbehörden der Länder an. Genau das richtige Gremium, um in dieser, alle Piloten betreffenden Frage Antwort zu geben.

Jürgen Mies

Zum Stand unserer AOPA-Musterverfahren zur ZÜP

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat das Verfahren zur Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG, das jahrelang in der Revisionsinstanz ruhte, wieder aufgegriffen.

Leider hat das Bundesverwaltungsgericht am 14.04.2011 unsere Revision zurückgewiesen.

Bis zum Redaktionsschluss lag die Urteilsbegründung nicht vor. Erst danach werden wir entscheiden können, ob wir den weiteren Gerichtsweg beschreiten werden.

Es ist juristisch sehr diffizil, ob nochmals eine Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht zulässig und erfolgversprechend sein kann.

Dies gilt auch für die Frage, ob der Weg beim europäischen Gerichtshof beschritten werden kann.

In jedem Fall bleiben wir politisch am Ball. Auf der AERO in Friedrichshafen haben wir 460 Unterschriften gegen die ZÜP in Listen gesammelt und werden sowohl bei den Parteien, als auch erneut beim Innenministerium intervenieren.

Flugabgabe in Österreich noch nicht gekippt

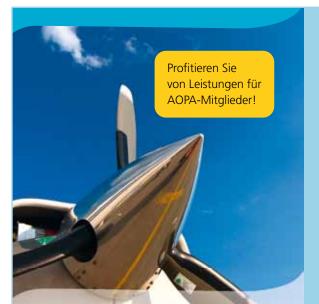
Zwar sind die letzten Nachrichten aus Österreich erfreulich, dass die Politik beschlossen hat die zum 1. April 2011 eingeführte Flugabgabe für alle Flugzeuge unter 2 t MTOW zu kippen. Nicht erfreulich ist, dass alle Flugzeuge über 2 t MTOW weiterhin zur Entrichtung der Abgabe auf einen Fiskalvertreter zurückgreifen sollen.

Genauso unerfreulich ist, dass die österreichische Finanzverwaltung noch keine Order hat auf die Erhebung der Abgabe zu verzichten. Solange ist leider die Einschaltung eines Fiskalvertreters zur Leistung der Abgabe von 8 EUR pro Passagier auf der Kurzstrecke nach wie vor verpflichtend. Betroffen von der Flugabgabe sind die Flughäfen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien-Schwechat, nicht betroffen sind die kleineren Flugplätze wie etwa Zell am See und Wiener Neustadt.

In der Praxis finden nach Aussagen der Kollegen von AOPA-Austria derzeit nirgendwo Kontrollen statt. Natürlich könnte über das Hauptflugbuch später noch was nachkommen...

Wir bleiben selbstverständlich am Thema dran.

Anzeige



Sie sind in der Allgemeinen Luftfahrt und Industrie aktiv? **Wir** beraten Sie zu Lösungen in Versicherung und Finanzierung.

Ob als Privatkunde, Pilot, Flugschüler oder Flugzeugeigner, Unternehmer, Manager eines Flugplatzes oder Vereins/ Verbandes: Bei uns erhalten Sie alles aus einer Hand – maßgeschneidert für Ihre Anforderungen und Ziele.

dvag-aviation: umfassend, transparent und zielgerichtet. Mit 24-Stunden Hotline im Schadenfall.

Fragen Sie nach unseren Leistungen

Beratung. Versicherung. Finanzierung.

dvag-aviation.com

Büro für Deutsche Vermögensberatung Henri-Pierre Hirts Leipziger Straße 33 63505 Langenselbold

Fliegerisch fit! - AOPA-Trainings und Seminare





33. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 30.07. bis 06.08.2011

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

Kursangebot

Die **Theoriekurse** finden am Sonntag, den 31. Juli 2011 statt und sind Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis. Bei einem allmorgendlichen **Briefing** werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen sowie die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Das Briefing wird bei jedem Wetter abgehalten und ist für alle Fluglehrer und Trainees obligatorisch.

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

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

ADVANCED / AUFBAUTRAINING (ADV)

Hier üben wir das Fliegen ohne Horizont-Referenz "unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA, ILS, NON GYRO Approaches auch auf Militärplätzen. Außerdem steht ein umfassendes CVFR-Refreshertraining auf dem Programm.

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 dabei nicht nur obligatorisch, sondern ein besonderes Highlight.

EMERGENCY PROCEDURE TRAINING (EPT)

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

IFR-CHECK

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

NACHTFLUG (NGT)

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

SIMULATORTRAINING (SIM)

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



PINCH-HITTER (PCH)

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

Eine Blockstunde kostet 35 EUR und entspricht 60 Minuten. Davon entfallen etwa 45 Minuten auf die Flugzeit (Abrechnung der Blockzeit) und 15 Minuten auf das Bodenbriefing. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten. Für Charterkunden kommen noch die Chartergebühren sowie eine Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR hinzu, um die Überführungskosten abzudecken.

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 80 EUR

08721 507472 EZ 42 EUR, DZ 65 EUR

Pension Alram-Hof

08721 6398

EZ 35 EUR, DZ 55 EUR

Bacchus-Stubn Familie Schmideder

08721 8365 p.P. 18 EUR

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

Anmeldeformular für EDME vom 30.07. bis 06.08.2011

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder Blockstunde Fluglehrer 35 € - Flugzeuge: Min. 20 / Max. 100 Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR (wird zusammen mit der Teilnahmegebühr fällig), Abrechnung der Flugstunden nach Campende Bitte ankreuzen und Priorität setzen! Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen, Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte. 1 2 3 4 5 6 7 8 BAS Basic/Grundlagentraining ca. 4 Flugstunden 1 2 3 4 5 6 7 8 ADV Advanced/Fortgeschrittene ca. 6 Flugstunden 1 2 3 4 5 6 7 8 ALP Alpeneinweisung ca. 5-7 Flugstunden 1 2 3 4 5 6 7 8 IFR IFR-Check Mit Sachverständigem 1 2 3 4 5 6 7 8 EPT Einweisung in Notverfahren ca. 1 Flugstunde 1 2 3 4 5 6 7 8 NGT Nachtflug ca. 1-3 Flugstunden 1 2 3 4 5 6 7 8 SIM Simulator min. 2 Stunden 1 2 3 4 5 6 7 8 PCH Pinch Hitter ca. 4 Flugstunden An folgenden Tagen stehe ich Anreise erfolgt am: nicht zur Verfügung: 30.07.2011 31.07.2011 (vor 12 Uhr) Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag Freitag Angaben für Luftfahrzeuge und Charter Bitte Typ eintragen Mein Flugzeug soll noch mit weiteren Personen benutzt werden, die auch angemeldet sind (Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig). lch fliege VFR Ich verchartere mein Flugzeug lch fliege IFR Ich will über die AOPA chartern Angaben zum Teilnehmer Name AOPA ID Geburtsdatum Straße 0rt Telefon/Mobil Erlaubnis/Berechtigung gültig bis Flugstunden Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen: Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Bestätigung und Anmeldung Ich wünsche folgende Zahlungsart: Überweisung nach Rechnungserhalt Einzugsermächtigung über die vorliegende Bankverbindung

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

Unterschrift

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum

Fliegerisch fit! – AOPA-Trainings und Seminare





Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF) vom 21. bis 24.07.2011

Zusatztermin

Die Flugschule des Luftfahrtunternehmens "Clipper-Aviation" bietet auch 2011 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 PA18 und bei Bedarf eine Cessna 172 und 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 150 EUR für AOPA-Mitglieder und 200 EUR 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 21.06.2011 Anmeldeformular auf Seite 21

Enton: Plippor Avintion



AOPA-Refresher "Flite Deck"

in Egelsbach (EDFE) am 20.08.2011

Mit der modernen Elektronik im Cockpit fliegt es sich leichter. Diese Erfahrung machen wir alle. Doch nicht alle von uns sind damit auf dem linken Sitz Piloten geworden und nicht alle bleiben "current" mit dem was sie gelernt haben. Einfach "nearest-to" oder "go-to" drücken ist eine Option. Aber seitdem wir alle die Erfahrung machen können, wie leicht sich Anflüge organisieren lassen, brauchen wir nur noch jemanden, der sich die Zeit nimmt und es uns noch mal erklärt und mit uns übt! Genau das machen wir in diesem Refresher:

Garmin GNS 430/530 - Benutzung, Tipps & Tricks

Erklärungen und praktische Übungen am Gerät für Piloten der General Aviation mit Hans Eberhard, FSTC

Folgende Themen werden behandelt:

- Aufbau und Struktur
- Logik und Philosophie der Bedienung

- Nutzung der Funktionen
- Ergänzende Infos (Wind, Reichweite, Zeiterfassung etc.)
- Geräte- Interna (Setup, Einstellungen, Personalisierung)
- Schnittstellen zu anderen Geräten

Seminarbeginn ist um 9:30 Uhr in der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach. Die Teilnahmegebühren betragen 129 EUR für AOPA-Mitglieder und 159 EUR für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Veranstaltungspauschale enthält ein Catering beim Empfang und in den Kaffeepausen sowie einen Lunch.

Anmeldeschluss ist der 20.07.2011 Anmeldeformular auf Seite 21

Fliegerisch fit! – AOPA-Trainings und Seminare





19. AOPA-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV) vom 22. bis 25.09.2011

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 19. Mal statt. Es beginnt am 22. September um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

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

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

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit möglich - bereits am Mittwochabend (21.09.) erfolgen.

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

Anmeldeschluss ist der 22.08.2011 Anmeldeformular auf Seite 21

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

Wasserfliegen bei Clipper-Aviation in Flensburg vom 21.07. bis 24.07.2011 Pauschale: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10			
	Flite Deck" in Egelsbach lieder, 159€ für Nichtmitglieder – Teilı		
	mp in Stendal vom 22. l itglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blo		mer: Min. 10 / Max. 20
Bitte gewünschte Kurse ankreuzen BAS Basic / Aufbautraining ADV Advanced / Fortgeschrittene EPT Einweisung in Notverfahren	! ca. 4 h ca. 6 h ca. 1 h	□ NGT Nachtflug □ Sprachprüfung E	ca. 2 h Englisch Level 4
Angaben zum Teilnehm	erflugzeug bzw. Chartei		
Bitte Typ eintragen	Kennung	☐ VFR ☐ IFR	☐ Ich verchartere mein Flugzeug☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern
Mein Flugzeug soll noch von weite	ren Personen genutzt werden, die auch	angemeldet sind (eine Extra Anme	ldung ist wegen der Versicherung notwendig).
Name		AOPA ID	
Angaben zum Teilnehmer Name Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingunge Anmeldungen werden erst nach Eingang			
Straße	Straße		der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-
PLZ	Ort		Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50%
Telefon/Mobil Erlaubnis/Berechtigung	Email		des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte
seit	gültig bis	Flugstunden	die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der
Bestätigung und Anmel Ich erkenne die Bedingungen mit mein	_	le Zahlungsart:	Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer. Bitte legen Sie der Anmeldung eine Kopie
Überweisung nach Rechnungserhalt	bitte nutzen Sie die vorliegende	e Einzugsermächtigung	Ihrer Lizenz und Ihres Medicals bei.
Ort, Datum	Unterschrift		Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Erfolgreiches AOPA-Trainingscamp in Fritzlar

"Im Rahmen des AOPA Trainingscamps vom 4.-7. Mai mit einer C172 in Fritzlar gewesen. Wir kamen bereits beim ersten Anflug in den Genuss eines GCA-Approaches. Im Verlauf der nächsten Tage konnten wir dann verschiedene Approach-Arten (NDB, Non-Gyro...) mit Unterstützung der äußerst freundlichen Controller 'üben'. Doch nicht nur in der Luft hat es Spaß gemacht, auch am Boden durften wir den gesamten Betrieb kennenlernen. Von Radar bis zur Feuerwehr. Einfach nur einmalig. Wir kommen wieder!"

Dieser PIREP eines Teilnehmers auf www.eddh.de bringt kurz und knapp auf den Punkt, was das 1. AOPA-Trainingscamp am Flugplatz Fritzlar zu bieten hatte.

Geboren wurde die Idee zu dieser Veranstaltung im Rahmen eines Fluglehrerfortbildungslehrgangs im Frühjahr 2010, an dem unter anderem Hauptmann Albert Türling vom Militärflugplatz in Fritzlar teilgenommen hatte. Gemeinsam mit AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein entwickelte dieser in den folgenden Monaten ein Programm, bei dem alle Teilnehmer auf ihre Kosten kommen sollten.

An der ersten Auflage des Flugsicherheitstrainings nahmen gleich 18 Trainees teil, die von 10 AOPA-Fluglehrern in allen Fluglagen aktiv unterstützt wurden. Im Vordergrund stand natürlich das praktische Training, bei dem verschiedene Radaranflugarten wie GCA-, Non-Gyro- und NDB-Approaches ausgiebig trainiert wurden. Am Ende des Flugsicherheitstrainings konnten dann auch über 300 Radarflugbewegungen den AOPA-Piloten zugeordnet werden. Aber auch theoretischer Unterricht und umfassende Briefings waren Teil der Veranstaltung. Ziel war nicht nur die Erhöhung der Flugsicherheit, sondern auch die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Piloten

und Militärluftfahrt. So konnten auch die Heeresflieger durch den Besuch der AOPA profitieren und zusätzliche Praxis sammeln. Zum Beispiel haben zwei Lehrlinge ihre Prüfung, auch Dank des guten Vorbereitungstrainings, prima absolvieren können, und problemlos bestanden.

Neben den fliegerischen Aktivitäten hatte die Militär-Crew weitere Highlights für unsere Teilnehmer im Programm. Als Beispiel sind die ausgiebige Besichtigung der Radaranlagen und des Kampfhubschraubers Tiger zu nennen, oder die Teilnahme an einer Löschübung der Feuerwehr.

Auch die Presse ließ es sich nicht nehmen, vorbei zu schauen. Neben verschiedenen Artikeln, die in lokalen Zeitungen erschienen, berichtete auch die "Hessenschau" im hr-Fernsehen zur besten Sendezeit über das Trainingscamp. Das Fernsehteam ging dafür extra mit einer Crew in die Luft und schaute dabei Trainee und Fluglehrerin genau auf die Finger.

An dieser Stelle gilt unser ganz besonderer Dank dem Schirmherrn der Veranstaltung Herrn Oberst Ulrich Ott, sowie OTL Andris Bober, OL Marcus Leidinger und OL Marcel Liemann. Und natürlich Hauptmann Albert Türling, der gemeinsam mit Otto Stein dieses Camp erst möglich gemacht hat. Nicht zu vergessen sind die vielen Hände der fliegenden Abteilungen, die diese Veranstaltung hervorragend unterstützt haben.

Ob die AOPA auch in 2012 wieder nach Fritzlar kommen darf? Geplant ist es, und wir hoffen, dass wir dieses Vorhaben mit Unterstützung der Heeresflieger in Fitzlar auch wieder in die Tat umsetzen können.



Ungewohnt viel Nato-Oliv: Heeresflieger und AOPA-Campteilnehmer in Fritzlar

NEU: Visual Flight Guide der DFS

Der Visual Flight Guide ist eine ergänzende elektronische Version des Luftfahrthandbuchs AIP VFR Deutschland und wurde erstmals auf der AERO 2011 in Friedrichshafen vorgestellt.

Neben zahlreichen Informationen für VFR-Flüge enthält der Visual Flight Guide außerdem Sichtflug- und Flugplatzkarten, Regelungen und ergänzende Daten für Flughäfen und Landeplätze sowie ausgewählte Hubschrauberlandeplätze.

Darüber hinaus verfügt der Visual Flight Guide über folgende Inhalte und Funktionen:

- Verzeichnis aller deutschen Flugplätze mit Informationen wie beispielswiese Zulassung, Betriebszeiten, Kraftstoffverfügbarkeit und allen wichtigen Kontaktdaten (Telefon / Fax / E-Mail)
- Digitale Sichtflug- und Flugplatzkarten als auch Terminal Charts
- Planung einer Flugroute auf einer geografischen Karte (optional auf die aktuelle Ausgabe der digitalen ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland erweiterbar)
- Frei zusammenstellbare TripKits, die zur Flugroute passen und ausgedruckt werden k\u00f6nnen (angefangen vom Start- und Zielflugplatz bis hin zu m\u00f6glichen Alternates)

- Einfache 4-wöchentliche Online-Aktualisierung mit nur einem Klick (Voraussetzung: aktive Internetverbindung)
- Freie Suchfunktion nach beliebigen Schlagworten
- Drucken aller Inhalte, d.h. Sichtflug- und Flugplatzkarten (AD-Teil) als auch Informationen des GEN- und ENR-Teils

Der Visual Flight Guide ist in Deutsch abgefasst und verfügt über eine Schnittstelle zum NOTAM-Service der DFS, so dass für die geplante Route optional ein NOTAM-Briefing für die Länder D, A und CH abgerufen werden kann.

Die Erstinstallation des Grundwerkes der digitalen Version erfolgt per DVD. Die 4-wöchentlichen Aktualisierungen erfolgen online mit aktiver Internetverbindung. Die aktuelle Ausgabe der digitalen ICAO-Karte kann als Add-on (CD-ROM) hinzu gekauft werden.

Das Visual Flight Guide-Grundwerk, Germany, kostet 149,00 EUR je Jahresabonnement, der Visual Flight Guide-Nachtragsservice (ab dem 2. Jahr), Germany, 119,00 EUR je Jahresabonnement. Das Addon "Digitale ICAO-Karte Deutschland" ist für 79,00 EUR je aktueller Ausgabe erhältlich.



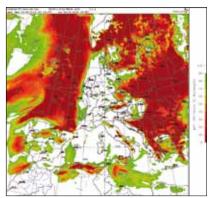
Wetter-Jetzt wird TopMeteo und startet die europäische Wetterflatrate

Wetter-Jetzt hat seinen Namen in TopMeteo geändert und gleichzeitig die europaweite Wetterflatrate eingeführt.

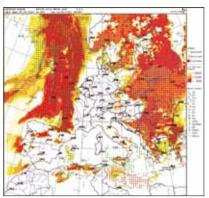
Pünktlich zum Start der neuen Flugsaison hat sich TopMeteo (www.topmeteo.eu) als führender Anbieter einheitlicher europäischer Wettervorhersagen für die Allgemeine Luftfahrt positioniert. Mit einem einheitlichen europaweiten Auftritt agiert TopMeteo somit als das, was es de facto seit Jahren ist – ein Anbieter von speziellen Wettervorhersagen für Kontinentaleuropa und Nordafrika

Mit dem Start von TopMeteo.eu wurde auch die neue europaweite Wetterflatrate gestartet. Für den Preis von 110.-€ bekommt der Kunde für 12 Monate Zugriff auf alle Wetterkarten und Vorhersagefilme von TopMeteo.eu. Somit kann ein Pilot seine Flüge mit dem Motorflugzeug in ganz Europa ebenso planen, wie seine Se-

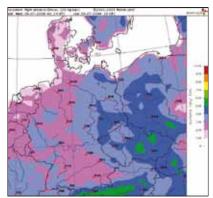
gelflüge in der heimischen Region oder auch im Urlaub. Drachen-, Gleitschirm- und UL-Piloten finden die für sie notwendigen Karten in diesem Abonnement selbstverständlich ebenfalls. Die Wetterflatrate enthält Produkte wie die Vorhersagekarte der potenziellen Flugdistanz für Segelflieger, die potenziellen VFR Flugstunden für Motorflieger und den Film der signifikanten Wetterentwicklung. Selbstverständlich wird seit Anfang April auch wieder die bewährte Thermikinfo verschickt. Der Bericht enthält — wie schon in den Vorjahren — die Einschätzung der Streckenflugbedingungen für die nächsten vier Tage. Thermikinfo wird unter der Woche gegen 14.00 Uhr aktualisiert und per Email versendet, am Wochenende gegen 18.00 Uhr. Das Abonnement enthält den Zugriff auf die Tageskarte zur potenziellen Flugdistanz, sowie die Wind- (1500m) und Thermikkarte für 12.00 Uhr (UTC).



Potentielle VFR-Flugstunden



Darstellung des signifikanten Wetters



Vorhersage der potentiellen Flugdistanz

Nachweis über ICAO-Sprachkenntnisse für Flüge ins Ausland



Für Flüge ins Ausland benötigt man einen Nachweis über englische Sprachkenntnisse mindestens der Stufe 4.

Seit dem 1. Januar 2011 muss dieser Nachweis in der deutschen Lizenz eingetragen sein, eine se-

parate Bescheinigung reicht nicht mehr aus.

Noch ein Hinweis für Piloten, die zusätzlich zur JAA Lizenz eine FAA Lizenz mit dem Eintrag "English Proficient" besitzen: Der Eintrag in der FAA Lizenz reicht nicht aus, für Flüge ins Ausland mit D-reg. Flugzeugen muss ein Nachweis über englische Sprachkenntnisse auch in der JAA Lizenz stehen, aus dem das ICAO-Sprachlevel und die Gültigkeitsdauer hervorgehen.

Neue Auflage des VFR-Guide Norway

Die CAA Norway hat ihren beliebten "VFR-guide Norway" überarbeitet und in diesem Jahr eine aktualisierte Version herausgegen. Der Guide richtet sich in erster Linie an ausländische VFR-Piloten, die in Norwegen fliegen und ist in englischer Sprache verfasst. Er möchte das Bewusstsein für die fliegerischen Besonderheiten im dünn besiedelten Norwegen erhöhen, mögliche Gefahren aufzeigen und grundsätzliche Tipps geben.

Der VFR-Guide ist im pdf-Format veröffentlicht und steht auf der Website der CAA Norway unter www.luftfartstilsynet.no zum Download bereit. Außerdem ist eine Papierversion im A5 Format an einigen ausgewählten Flughäfen in Norwegen erhältlich.

Auch wenn die aktuelle Version von 2011 den letzten luftrechtlichen Stand berücksichtigt, sollten zusätzlich immer die offizielle AIP und die aktuellen NOTAM für die Flugplanung zu Rate gezogen werden.

Theorie lernen mit der neuen iPad App von CAT Europe

Als erster Anbieter von deutschsprachigem Lehrmaterial für die Pilotenausbildung bietet CAT Europe eine eigene App für das iPad von Apple.

Ab sofort stellt die Theorie-Fernschule CAT Europe ihr Lehrmaterial für die Pilotenausbildung auch für das iPad zur Verfügung. Mit der kostenlos erhältlichen App "CAT eBook Viewer" können registrierte Fernschüler die Lehrunterlagen herunterladen und betrachten.

Das moderne, LBA-zugelassene CAT Lehrmaterial gewinnt nochmals durch das brillante Display des iPad: Abbildungen werden in leuchtenden Farben dargestellt, Texte sind gestochen scharf. Die Multi-Touch Oberfläche macht es zudem möglich, Seiten ganz einfach mit dem Finger umzublättern.

Die "CAT eBook Viewer" App bietet weitaus mehr als nur eine simple Integration in einen der zahlreichen iPad "Bookstores": Wie bei einem herkömmlichen Buch aus Papier können interessante Textpassagen freihändig markiert werden, der Pilotenanwärter kann Lesezeichen setzen und virtuelle gelbe Zettel mit eigenen Notizen und Ergänzungen "einkleben".

Elektronische Lehrbücher von CAT stehen in deutscher Sprache für die PPL, IR, CPL und ATPL-Theorie zur Verfügung, jeweils für Flugzeuge und Hubschrauber.

"So flach und leicht, dass man es überallhin mitnehmen kann - das iPad hat eine ganz neue Geräteart definiert. Und es ist schon dabei,

die Bildungslandschaft maßgeblich zu prägen.", so Hans-Jürgen Seibert, Inhaber der Wormser Fernschule. "Wir sind stolz darauf, dass wir als führende deutschsprachige Theorieschule eine eigene App entwickelt haben, mit der unsere Flugschüler jetzt noch flexibler, beguemer und zeitgemäßer lernen können."

Nähere Informationen zum Bezug der App und Freischaltung des Lehrmaterials sind bei CAT Europe (www.cateurope.com) erhältlich.





Jeppesen Mobile TC®

Jeppesen Kunden mit einem elektronischen Karten-Service können nun ihre Anflug- und Flugplatzkarten auf dem iPad® mit ins Cockpit nehmen.

Ab sofort bezahlen Sie nicht mehr für die Software, sondern nur noch für den jährlichen Karten-Service. Noch besser ist, dass Sie sich unsere Jeppesen Mobile TC App für Ihr iPad®

kostenlos bei iTunes® herunterladen können.

Registrieren Sie sich auf www.jeppesen.com/register, um Neuigkeiten, Produkt Aktualisierungen und Angebote zu erfahren.







Reiseberichte über Flüge im südlichen Afrika gibt es viele. Sowohl in Fliegerzeitschriften wie auch im Internet kann man nachlesen, was Piloten an persönlichen Erlebnissen berichten. Allen gemein ist die Begeisterung über die Schönheit des Landes, über die Vielzahl der gesehenen Tiere, über die Freundlichkeit der Menschen und den Kitzel des Abenteuers. Dem kann ich mich nur anschließen! Und Leser des AO-PA-Letters durch meinen Artikel ermuntern, sich dieser Gruppe der "Afrika-infizierten Piloten" anzuschließen. Daher schreibe ich weniger einen Reisebericht als einen Erfahrungsbericht mit einigen zusätzlichen Tipps für das Fliegen im südlichen Afrika.

Als mich vor einem Jahr bei einem Pilotenstammtisch Fliegerfreunde — Susanne und Peter — ansprachen, ob ich zusammen mit ihnen in einer Gemeinschaft von zwei Maschinen in Afrika fliegen möchte, war ich sofort Feuer und Flamme. Denn vor 8 Jahren konnte ich den südlichen Teil Afrikas kennen- und lieben lernen, damals allerdings noch als normale Touristin. Doch nun wollten wir das Land auf eigenen Wegen als PICs mit ihren Crews entdecken. Und aus Sicherheitsgründen mit zwei Flugzeugen.

Was als erstes zu tun war, um diesen Wunsch umzusetzen, war nach ordentlichen Flugzeugen zu schauen. Unsere Idee, von

Windhuk aus zu starten, gestaltete sich als schwierig. Denn das Verchartern von Maschinen für eine lange Tour wird in Namibia kaum mehr angeboten. So nahm Peter Kontakt zu Flippie Vermeulen auf, der in Rand bei Johannesburg sowohl eine Flugschule wie auch ein Flug-Reisebüro betreibt. Dies neben seinem Beruf als Kapitän bei South African Airlines wie auch als Inhaber und Chefpilot von Springbok Classic Air. Hier besteht die Flotte neben den bewährten Cessnas 182, 210 und anderen Einmots aus einer DC 3, einer DC 6 und einer Catalina. Diese werden für touristische Touren mit einem großen Hauch Nostalgie eingesetzt. Wer mal schauen möchte: www.springbokflyingsafaris.com

Doch für uns war entscheidend, dass wir unsere zwei Cessnas 210 sowie auch die Unterstützung bei der Validierung und der Tourenplanung erhielten. Und das hat mit der ZS-IOA (Pilot Peter Scheufler) und der ZS-EWD (Pilotin Gabriele Mair) prima geklappt. Die Buchungen all unserer Lodges sowie die Streckenplanung hat uns das Team von Flippie im Vorfeld abgenommen. Sky Africa, beheimatet am Benoni-Brakpan Airfield, ganz in der Nähe von Rand und damit Johannesburg, ist eine weitere tolle Flugschule, die auf das afrikanische Buschfliegen spezialisiert ist. Karl und sein Team

führen europäische Piloten ein in die Vorbereitung und Durchführung von Flügen in die Wildnis. Die Flotte der Einmots besteht aus Cessnas 172 und 182 sowie einer Piper. Auch hier gibt es wunderbare Tourenvorschläge für Piloten. Von Sky Africa habe ich auch die wichtigsten Infos zur Validierung erhalten: Um ein in Südafrika registriertes Flugzeug fliegen zu dürfen, muss man den Pilotenschein nach den Vorschriften der South African Civil Aviation Authority (CAA) umschreiben lassen. Sky Africa ist hervorragend darauf eingestellt, Piloten den Vorgang zu erleichtern. Man sendet ihnen nicht per Post sondern nur per Kurier (!) – die beglaubigten Kopien dieser Dokumente:

- Gültige Lizenz
- Medizinisches Gesundheitszeugnis
- Funkzeugnis (AZF, BZF)
- Nachweis der ICAO Englisch Sprachkenntnisse (Proficiency Test Level 4)
- Die 2 letzten Seiten des Logbuches oder Dokumente, welche den Status und die Flugerfahrung aufweisen und/ oder die Bestätigung eines Fluglehrers für den bestimmten Flugzeugtyp oder die -klasse
- 2 Passfotos in Farbe
- Reisepass Seite mit Foto und Pass Nr.
- Ausgefülltes CAA-Formular 61-01-14 (Von Sky Afrika anfordern)

Vorgeschriebene Gebühren (Eine beidseitige Scan-Kopie der Kreditkarte per Mail an sie reicht aus)

Wichtiger Hinweis: Wenn auch nur ein Dokument fehlt oder nicht beglaubigt ist, dann wird die CAA keine Validierung ausstellen! Diese Lizenzvalidierung wird mit der gleichen Gültigkeitsdauer wie in der originalen Lizenz, mit einer maximalen Gültigkeitsdauer von 60 Monaten, ausgestellt. Sky Africa erledigt den gesamten Papierkram im Vorfeld, was viel Zeit spart.

Nach der Ankunft in Südafrika nimmt man an einem Briefing zu den Themen Air Law und Density Altitude Training teil, absolviert einen Air Law (Luftrecht) Test (das rote Buch Air Law for Private Pilots kann man im Vorfeld bei www.cometaviationsupplies.co.za bestellen) und absolviert einen PPL Flugtest auf dem entsprechenden Flugzeugmuster. Der schriftliche Test und der Flugtest sind mühelos in einigen Stunden zu schaffen. Sobald die oben aufgeführten Aktionen erfolgreich abgeschlossen worden sind, wird ein Fluglehrer mittels einer Logbucheintragung dies bestätigen und man darf ab diesem Zeitpunkt die Privilegien eines PPL VFR (day) nutzen.

Die Vorteile dieses Vorganges sind, dass alle administrativen Wege bereits vor der Ankunft erledigt wurden und die Lehrstunden und Flugtests innerhalb eines Tages, auch an Wochenenden und Feiertagen, abgeschlossen werden können. Ohne vorangegange Vorbereitungen dauert die Validierung ca. 2 bis 3 Tage. Weitere sehr hilfreiche Infos zum Fliegen in Südafrika findet man im Internet unter www.skyafrica.com Leider gibt es nur wenige Flugkarten von Jeppesen außer Johannesburg, Kapstadt und Durban im Maßstab 1:250.000. Weitere Karten in ausreichender Zahl haben wir am Flughafen in Rand bei Comet Aviation Supplies (www.cometaviationsupplies. co.za) erhalten. Sehr hilfreich für die Planung ist die "Chart of Aerodromes Southern Africa" von Jeppesen mit allen Plätzen und Airstrips.

AviMap ist ein Ringbuch mit Karten im Maßstab 1:1.000.000 und allen Koordinaten der Plätze, VORs und NDBs von Südafrika.

Auch wichtige Infos wie Frequenzen, Entfernungen usw. sind darin enthalten.

Ganz wichtig ist die Bibel für das Fliegen im südlichen Afrika: das Airfield Directory for Southern Africa beinhaltet Beschreibungen (teilweise mit Bild) und Koordinaten aller Plätze sowohl in Südafrika wie auch in Botswana, Namibia, Simbabwe, Sambia, Malawi, Mozambique, Angola und Lesotho. Weiterhin findet man hier die Zoll- und Einreisebestimmungen für diese Länder, Angaben zur Flugplanaufgabe und viele weitere nützliche Informationen. Ein Muss, das schon bei der Reiseplanung hilft und daher im Vorfeld besorgt werden sollte.

Uns hat auch die touristische Karte von Marco Polo - Südafrika, Namibia und Botswana - im Maßstab 1: 2 Mio. hervorragende Dienste geleistet. Auf ihr kann man am besten die (wenigen) Straßen, Flüsse aber auch Berge sehen. Und man bekommt durch sie ein gutes Gefühl für die riesigen Entfernungen.

Doch nun zum Wichtigsten – dem Fliegen selbst.

Nachdem die Validierung erfolgreich abgeschlossen war, packten wir sofort unser Gepäck in unsere Flugzeuge und machten uns auf den Weg nach Westen.

Unser erstes Leg führte uns an einem heißen Nachmittag in den Süden der Kalahari, nach Tswalu. Diese Lodge ist im Eigentum von Nicky Oppenheim und gehört mit seinem 100.000 Hektar (!) großen Areal und seiner Tierwelt zu den schönsten Plätzen Afrikas. Angenehm für uns Piloten am Anfang unserer Reise: die asphaltierte Piste ist lang und wunderbar gepflegt. Ein wichtiger Tipp: Super klappt der Abholservice durch die Guides nach dem Ausrollen, wenn man zuvor einen Überflug über die Lodge gemacht hat.

Tswalu hat uns verwöhnt, sowohl vom Komfort her wie auch von den Tieren. Besonders beeindruckend war die Beobachtung eines Rudels der berühmten Kalahari-Löwen, die nur einen Meter entfernt an unserem Jeep vorbeiliefen. Da bleibt einem das Herz ste-

Von Tswalu ging es zum Ausflug nach Namibia über Upington, einer Bahn mit 4.900 m Länge. Tanken kann man an diesem Platz problemlos. Hier sind wir trotz unserer schon vorbereiteten Zollpapiere dennoch fast 2 Stunden beschäftigt gewesen. Lange Wartezeiten bei Grenzübertritten muss man in den Ländern Afrikas einfach einplanen. Und an kleineren Zollplätzen wie Grootfontein kann ich nur warnen, dies an einem Sonntag machen zu wollen. Wir mussten dort solange warten, bis die zuständige Beamtin mit ihren Kindern den Gottesdienst in der Kirche beendet hatte. Und das dauerte sehr lang!!

In Namibia war Keetmanshop unser Einflugplatz, ein unkontrollierter Platz, der auch unbesetzt ist. Hier waren wir von Thea, unserer Routenbetreuerin bei Springbok Classic Air, nach unserem Abflug in Upington angekündigt worden, damit der Zoll überhaupt anwesend ist. Denn sonst kann man Pech haben und ist allein auf weiter Flur mit seinen Papieren. In Keetmanshop gibt es Av-





Reisebericht

gas, das wir auch gerne getankt haben. Überhaupt sind Papiere und Stempel ganz wichtig bei den Grenzübertritten. Die afrikanischen Beamten lieben es, alle Personen nochmals genau aufzuschreiben, die Pässe zu überprüfen, die Deklaration der Flugzeuge abzustempeln, sich Papiere ausfüllen zu lassen und auch mal Gepäck durchzuschauen. Daher ist es ratsam, immer einige Gepäckstücke aus dem Flugzeug mit in die Abfertigung mitzunehmen. Und mit Glück kann der Rest im Flugzeug bleiben.

Keetmanshop war nur Einflugplatz, unser Ziel des Tages war die Canyon Lodge am Fish River Canyon. Der Fish River Canyon ist der zweitgrößte der Welt nach dem Grand Canyon. Doch für Piloten ist er im Gegensatz zum amerikanischen ein Paradies. Denn es gibt keine Einschränkungen, fliegerisch diesem Canyon zu folgen. Positionsmeldungen auf der Unikomfrequenz, die wir Piloten der EWD und IOA uns sowieso immer wieder zugerufen haben, reichen bei dem Flugbetrieb dort gut aus, um ganz entspannt die Schönheit der Landschaft zu genießen. Weniger entspannt war die Suche nach dem Airstrip der Canyon Lodge, der sich als kleiner Strich in der Wüstenlandschaft entpuppte.

Ohne mein aus Deutschland mitgebrachtes Garmin GPS 496 wäre ich in diesen Ländern im Dauerstress auf der Suche nach den Airstrips gewesen. Meine ZS-EWD, Cessna 210 Baujahr 1967 (jawohl - noch die ohne abgestrebte Flügel), war baujahrtypisch ausgestattet. Nur ein eingebautes GPS der alten Garde und ein ADF halfen bei der Navigation. VORs sind in Afrika sowieso sehr selten.

Die beste Unterstützung habe ich durch meine Schwester erhalten, die dank eines absolvierten Pinch Hitter Kurses im AOPA Trainingscamp Eggenfelden erste Erfahrungen mit dem Umgang eines Flugzeuges hatte. Ohne einen erfahrenen Mitflieger ist eine solche Tour nicht zu schaffen! Selbst mein Neffe, der mit dieser Reise sein Abitursgeschenk von mir erhalten hat, wusste bald, wann Wasser für die Mannschaft aufgefüllt werden muss. Denn es ist gesetzlich vorgeschrieben - und sowieso notwendig - eine ausreichende Menge an Wasser für alle Besatzungsmitglieder mitzuführen. Wer stundenlang über Wüste und unbewohnte Gebiete fliegt, sollte auf alle Eventualitäten vorbereitet sein, auch eine Sicherheitslandung. Bis dann Hilfe kommt, vergehen viele Stunden. Also Wasser und Kekse, Sonnenhut und -creme, eine warme Jacke für die Nacht, Streichhölzer und weiteres. Am besten liest man mal ein seriöses Survivalbuch, dann ist klar, was man bei sich führen sollte (ohne sich verrückt zu machen). Sowieso gibt es wichtige, für uns Mitteleuropäer unbekannte Flugvorbereitungen.

Doch nun wieder auf die Reise. Von der Canyon Lodge ging es im tiefen Überflug über den Fish River weiter in Richtung Küste. Nach dem Oranje River änderte sich die Landschaft. Wir verließen das felsige Gebiet und kamen in die Küstenwüste. Gleichzeitig nahm der Wind aus Südwest stetig zu. Bei der Landung in Lüderitz standen ca. 30 Knoten auf Piste 04. Das ist hier eher die Regel als die Ausnahme, wie uns der nette Flughafenchef mitteilte. Beim Aussteigen zum Tanken bedeutete dies, alle Türen schnell wieder zu schließen und auch

sonst alles gut

festzumachen. Glücklicherweise konnten wir unsere Maschinen über Nacht in den Hangar stellen. Sonst hätten wir Piloten wohl nicht gut geschlafen.

Lüderitz selbst ist eine Stadt, die wie verlassen wirkt. Es gibt zwar hübsche Gebäude, die ihre Entstehungsgeschichte in der deutschen Kolonialzeit haben. Doch es reicht ein kurzer Spaziergang, um alles ausreichend gesehen zu haben. Lieber setzten wir uns auf die Terrasse des Nest Hotels und genossen das gute Seafood. Leider mit bösen Folgen für Paul und Susanne am nächsten Tag. Und so wurde unser nächster Flug nach Wolwedans ein Krankentransport. Der Sand unter uns wurde rötlicher, denn nun überflogen wir die Namibwüste. Glücklicherweise betrug die Flugzeit nur eine Stunde, die Paul mit Spucktüte gerade so überstand. Doch ich wusste, dass alles in Wolwedans wieder besser wird. Denn dies ist ein magischer Ort! Ich wollte unbedingt wieder hierher kommen, da ich schon einmal den Zauber erlebt habe, der von dieser Landschaft ausgeht. Und die Dune Lodge ist traumhaft schön!

Auch hier machten wir einen Vorbeiflug an der Lodge und etablierten uns für die Landung auf der Piste 31. Man sollte hier - wie auf allen Pisten - wirklich ganz in der Mitte aufsetzten. Denn links und rechts war der Sand recht fest wieder hochgezogen. Und bei zwei Maschinen ist es auch ratsam, etwas Abstand zu lassen, denn es staubt schon kräftig. Mehr noch beim Start, doch auch das Rollen ist eine staubige Angelegenheit. Wolwedans haben wir nach drei wunderschönen Tagen wieder verlassen und flogen über die berühmten Dünen von Sossusvlei nach Swakopmund. Da an der

Küste der Seenebel gerne bis mittags

liegt, sollte man das Zeitfenster für die Landung zwischen Mittag und den frühen Nachmittag legen. Auch wenn wir von Springbok für das Tanken dort angemeldet waren - die Tankstelle war leer! Wir erhielten die afrikanische Auskunft: "maybe tomorrow". Glücklicherweise klappte es auch, dass der Tankwagen am nächsten Morgen seine Ladung am



Platz in die Tanks füllte und wir dann in unsere Flugzeuge. Doch vorher haben wir Swakopmund, die deutsche Stadt in der Wüste, ausgiebig genossen.

Nun stand eines unserer längsten Legs in den Norden an. Wir wollten über das Damaraland und das Kaokoveld zu den Epupafällen. Da Epupa direkt an der Grenze nach Angola in einem gebirgigen Gelände liegt, gab es immer wieder Stirnrunzeln wegen des Anfluges. Daher empfahl uns ein erfahrener Pilot aus Windhuk, besser den südlich gelegenen Platz Okangwati anzufliegen. Ein schlechter Rat. Denn diese Piste wurde sicherlich seit langem nicht mehr benutzt. So schmal wie die Reifen eines Jeeps, zwei Bäume links und rechts der Landebahn und Kühe nah an der Bahn – das machte uns richtig Stress. Doch nach mehreren Überflügen und den gut überstandenen Landungen, die wir Piloten beide als die schlimmsten unseres bisherigen Fliegerlebens bezeichneten, waren wir mehr als erleichtert. Doch nun kamen Scharen von Kindern und Jugendlichen zu unseren Flugzeugen und fingen an, alles zu untersuchen. Hier konnten wir die Maschinen nicht lassen! Also machten wir uns in der Mittagshitze von über 35 Grad auf, den letzten Hopser nach Epupa auch noch zu schaffen. Schlimmer

als Okangwati konnte kein Platz sein. Und so war es auch. Die Bahn von Epupa ist bei trockenen Verhältnissen gar kein Problem. Sie hat eine Länge von 800 m und geht in östlicher Richtung leicht bergauf. Da am Ende eine Autopiste kommt, kann man sogar diese noch zum Ausrollen nutzen. Wichtig ist hier — wie immer bei Pisten — auf Steine zu achten. Schotterbahnen verlangen ein sehr gefühlvolles Starten und Landen, damit weder der Prop noch die Reifen

Okangwati

Hydraulik

leiden. Da meine EWD seit Swakopmund Öl im Bugradfederbein verlor, musste ich noch vorsichtiger Landen und Starten. Und mir Gedanken machen, wo ich eine Reparatur

Anzeige



Reisebericht



durchführen lassen konnte. Unser nächstes Ziel nach einem Tankstopp in Opuwo, der Cheetah Conservation Fund, liegt in der Nähe von Otjiwarongo und damit nicht allzu weit von Windhuk entfernt. Flippie organisierte eine Mechanikertruppe, die in einer Stunde Flugzeit rüberkam und meine EWD wieder fit für die restliche Reise machte. Auch dies möchte ich als Erfahrung weitergeben: selbst in Südafrika, vor allem aber in den anderen Ländern des südlichen Afrika gibt es nicht allzu viele Plätze, an denen Reparaturen möglich sind. Hierzu gehören natürlich Windhuk, rudimentär Swakopmund, Maun und Gabarone.

Wir hatten besondere Tage inmitten von ausgewachsenen Geparden und auch -babys. Laurie und Bruce waren herzliche Gastgeber im Babson House. Schön nachzuschauen unter www.cheetah.org.

Nun stand ein weiterer langer Flug, nach Botswana, an. Daher machten wir uns rechtzeitig auf den Weg, erst nach Tsumeb zum Tanken und dann nach Grootfontein, um Zoll und Grenzübertritt abzuwickeln.

> Wie ich oben schon gesagt hatte - unser Pech, dies an einem Sonntag. Überhaupt ist der Platz von Grootfontein sehr verlassen und ungepflegt. Doch wir wollten ja nur weiter, was nach langer Wartezeit auch endlich klappte.

> Je näher wir Maun kamen,

umso grüner wurde es unter uns. Unsere Reisezeit im November bedeutete trockenes Flugwetter fast die gesamte Strecke lang. Doch damit auch eine vertrocknete Landschaft über weite Teile hinweg. Daher freuten wir uns über den Anblick des Okavango Deltas mit seinen Wasserarmen. In Maun herrscht reger Flugbetrieb, da von hier die Touristen zu fast allen Lodges mit ein- oder zweimotorigen Maschinen gebracht werden. Glücklicherweise klappt damit die Zollabwicklung schnell und auch die Tankstelle ist mit mehreren Zapfsäulen auf zügige Betankung eingerichtet.

Wir machten uns nach diesem Zwischenstopp sofort auf zu unserem Ziel, der Khwai River Lodge am nordöstlichen Ende des Moremi Wildlife Reserve. Der Flug dahin in 500 ft über Grund war ein Genuss. Und auch die Piste der Lodge war in einem sehr gepflegten Zustand. Trotzdem galt auch hier wie immer bei Anflügen auf Pisten – erst muss mindestens ein tiefer Überflug gemacht werden um zu sehen, ob die Bahn frei ist von Tieren. Nach dem Festmachen der Flugzeuge und dem Einpacken der Reifen gegen die Hyänenbisse, fuhren uns unsere Guides zu einer traumhaft am Fluss gelegenen Lodge. Hier erlebten wir die meisten Tiere auf unserer Reise: Bei den ausgiebigen Gamedrives sahen wir Löwen, Leoparden, Hippos, Büffel, eine Schwarze Mamba und, und, und... Doch auch einen Elefanten, der mitten durch das Camp marschierte, einen Skorpion, der meine Schwester in die Wange biss beim Haare trocknen und eine hübsche Schlange, mit der mein Neffe spielte bis sie sauer wurde und "zwickte". Also ein Platz, an dem es uns nicht langweilig wurde. Wer mal Nachschauen möchte: www. khwairiverlodge.com

Nach drei erlebnisreichen, aber auch erholsamen Tagen kam das Leg, bei dem ich mein persönliches Fluglimit aufgrund unvorhergesehener Ereignisse erreichte. Wenn Frau Mair auf dem Boden vor ihrem Flugzeug sitzt und sagt "Ich mag nicht mehr", dann war es zu viel.

Doch der Reihe nach: von der Khwai River Lodge ging es wieder für Zoll und Ausreise nach Maun. Das war zügig absolviert, der Flugplan nach Lianshulu im Kaprivi-Zipfel (wieder Namibia) aufgegeben und die Ankunft dort mit Thea von Springbok abgeklärt. Beim Rollen zur Startbahn hörte ich einen Knall und fragte meine Schwester, ob ein Flugzeug gerade den Prop gestartet hätte. Doch die Frage war schnell beantwortet, als ich merkte, dass wir einen Reifenplatzer hatten. Mitten auf dem Taxiway, der stark frequentiert ist. Ich rollte so gut es noch ging an die Seite und meldete mich über Funk beim Turm. Da wir als Formation mit der IOA gemeldet waren, musste zuerst unser Flugplan "delayed" werden. Und dann kamen die Feuerwehr, der Krankenwagen und eine Truppe starker Männer! Diese hoben meine Tragfläche an und es wurde erst mal ein Reifen provisorisch aufgesteckt. Damit konnte ich bei wirklich heißen Temperaturen meine EWD zur Werkstatt rollen, wo ihr neue Lager eingebaut und ein neuer Reifen montiert wurden. Mit mehr als zwei Stunden Verspätung ging es nun endlich los in Richtung Norden.

Lianshulu liegt direkt am Kwando River, der später Chobe und noch später Zambezi heißt. Somit ist es direkt an der Grenze zwischen Botswana und Namibia. Wir hatten die Information von Thea, dass wir dort unseren Zoll machen könnten. Nach der Landung auf der Sandpiste mit diversen Unebenheiten und großer Hitze empfing uns der Manager der Lodge mit der Nachricht, dass wir sofort nach Katima Mulilo weiterfliegen müssten. Wir sollten nicht mal melden, dass wir in Lianshulu gelandet waren, da unsere erhaltenen Informationen zum Zoll völlig falsch wären. Selbst das Gepäck dürften wir nicht ausladen, sondern müssten mit beiden Flugzeugen die halbe Stunde bis zu dem Ein- und Ausflugplatz für Namibia absolvieren.

Heiße Temperaturen, tiefer Sand und Bäume am Ende der Startbahn - für eine müde Pilotin ist das eine Herausforderung. Und so brach ich den ersten Start ab und wechselte die Startrichtung. Die bessere Lösung, und eine halben Stunde später landeten wir in Katima Mulilo. Ein sehr strenger Beamter prüfte wieder alle Papiere sehr genau und erzählte uns nebenbei von spektakulären Unfällen mit Flusspferden. Genau das Richtige für erschöpfte Reisende. Doch auch das nahm ein Ende und wir flogen zurück nach Lianshulu. Die Lodge ist bis an den Fluss gebaut. Sie bietet Ausblicke in die wunderschöne Flusslandschaft und entspannte Touren bei Sonnenuntergang auf dem Kwando. Leider ist nach einem Managerwechsel der Service nicht mehr so gut, wie ihn Peter und Susanne vor ein paar Jahren erlebt hatten.

Ein Höhepunkt der Reise war unser nächstes Ziel, die Victoria Fälle. Es wurde der Tag mit drei Grenzübertritten!! Nach dem schon vertrauten Stopp in Katima Mulilo für Zoll und Grenzübertritt (erster Stempel) flogen wir nach Kasane in Botswana, der Stadt an der Grenze zwischen Botswana. Namibia, Sambia und Simbabwe. Da uns gesagt wurde, dass wir keinen Sprit in Simbabwe bekommen würden, tankten wir nochmals randvoll. Danach wieder das übliche Procedere (noch ein Stempel) und das Überprüfen, ob unser Flugplan nach Simbabwe angenommen wurde. In diesem Land ist es Vorschrift, diesen mindestens 24 Stunden vor jedem Flug aufzugeben.

Okawango Delta

Als uns dies bestätigt wurde, flogen wir den Chobe entlang zum Victoria Falls Airport in Simbabwe. Natürlich mit der Anfrage an die Controller, über den Fällen kreisen zu dürfen. Das wurde uns gestattet, und so konnten wir die Dimension dieses gewaltigen Einschnittes des Zambezi Rivers aus der Luft bewundern. Grandios sind die Fälle - sowohl von oben aus

wie auch von der Landseite her. Nach der Landung wieder Zoll und Stempel, diesmal Nummer drei, und dann ging es zu unserer Unterkunft.

Das altehrwürdige Victoria Falls Hotel im englischen Kolonialstil hat schon viele berühmte Gäste beherbergt. Wir waren hingerissen und ließen es uns auf der Terrasse mit Blick zu den Fällen gutgehen. Eleganter kann man wirklich nicht residieren! Außer dem beeindruckenden Schauspiel der Wassermassen, die die Fälle hinunter rauschen, konnten wir bei einem Spaziergang mit jungen Löwen diese hautnah erleben. Einen Löwen streichelt man selten im Leben.

Es war ein Platz, wo wir alle gerne noch einen Tag dran gehängt hätten. Doch wir wollten weiter nach Simbabwe hinein. Das nächste Ziel in Richtung Osten war Bulawayo. Wissend, dass unser Flugplan angenommen war, meldeten wir uns nach 1 ½ Stunden Flugzeit über Funk am Platz. Doch es blieb still. Wir rätselten, warum uns niemand antwortete und überlegten, ob wir landen sollten. Doch dann wurden wir freundlich begrüßt und bekamen unsere Landeerlaubnis.

In Bulawayo gab es Sprit! Eine Überraschung, die für uns deutlich mehr Entspannung für die Weiterreise brachte. Ansonsten kann man dem Land seinen früheren Wohlstand ansehen. Rhodesien muss wunderschön gewesen sein. Leider sind heute viele Gebäude aus der Kolonialzeit in keinem guten Zustand. Auch touristisch ist das Land noch weit entfernt von seinen Nachbarn. Wir haben uns die Khami Ruins angesehen, die selbst unser Taxifahrer nicht kannte.





Doch der über seine Gäste glückliche Führer hat uns sehr ausführlich die frühe Geschichte des Landes geschildert.

Eine Übernachtung im Holiday Inn in Bulawayo war genug, das nächste Ziel war Masvingo mit den Great Simbabwe Ruins. Das Great Zimbabwe Hotel liegt direkt an den Ruinen, leider aber dreißig wilde Taximinuten vom Flugplatz entfernt. Hier erlebten wir bei unserer sehr netten Führerin, dass es für die Menschen in diesem Land ein Problem darstellt, wenn die Rede auf Mugabe kommt. Wir haben das Gespräch schnell in eine andere Richtung gebracht. Der Flugplan für den nächsten Tag nach Südafrika war aufgegeben, und wir freuten uns schon auf den letzten Stopp und einen der Höhepunkte auf unserer Tour, die Kapama Lodge nördlich des Krüger Nationalparks. Doch zuerst mussten wir den Zoll in Masvingo überstehen. Das war eine Show, die aber keine Freude auf unsere Gesichter zeichnete! Trotz der Anwesenheit von mehreren Beamten und Flughafenpersonal mussten wir mehr als eine Stunde auf die wichtigste Person der Prozedur warten. Und dann nahm diese Dame nur einen Block heraus und schrieb unsere Personalien auf. Das war alles! Danach kamen endlich

Reisebericht

die ersehnten Stempel in die Pässe - und schnell ging es los in Richtung Süden. Denn wir wussten, dass Gewitter für den Nachmittag angekündigt waren.

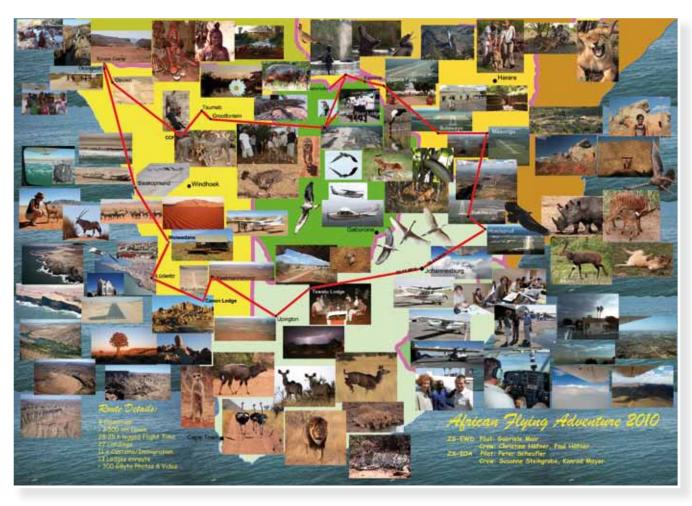
Der Grenzüberflug am Limpopo Fluss verlief unspektakulär, und wir landeten am großen Platz Gateway International / Polokwane bei Pietersburg in Südafrika. Unsere Freude, nun endlich wieder eine zügige Einreise zu erleben, wurde schnell vertrieben. Wir waren zwar mit einem Teil unseres Gepäckes zur Abfertigung ins Terminal gegangen und hofften, dass dies reichen würde. Doch diesmal stand die Kontrolle der Beauftragten für Lebensmittel und Agrargüter an! Das gesamte Gepäck musste zum Checken ins Terminal. Selbst ein Zweig des so genannten Toothbrush Trees (oder richtig Miswaktree), dessen Zweige sich bestens als Zahnbürste eignen, durfte nicht weiter im Flugzeug bleiben. Irgendwann war auch dies überstanden, die Flugzeuge waren vollgetankt und wir flogen los in Richtung Osten über die teilweise in Wolken gehüllten Strydpoorberge ins Lowveld nach Hoedspruit. Hier ist es ganz wichtig, die Frequenzen vollständig griffbereit zu haben, denn es besteht Meldepflicht auf der militärischen Frequenz des Lowveldes. Der Platz Eastgate ist riesig groß, wobei wir die Bahn in Ost-Westrichtung mit 1.755 m zugeteilt bekamen. Auch hier waren wir von Thea angekündigt worden und hatten von Polokwane aus unsere Ankunftszeit mitgeteilt. Daher standen sowohl unsere Guides der Lodge wie auch die Luftaufsicht für uns nach der Landung freundlich bereit. Endlich wieder ein Service ohne Zoll, Stempel und Zeitverzug.

Wir packten schnell unsere Koffer aus den Fliegern und genossen den ersten Game Drive auf dem Weg zur Kapama Lodge. Hier konnten wir nochmals die ganze Fülle der afrikanischen Tierwelt erleben. Neben den Elefanten, Giraffen, Zebras usw. sahen wir viele Rhinos. Wer mal hineinsehen möchte: www.kapama.co.za

Zum ersten Mal auf unserer Tour erlebten wir Regen. Nicht einen Schauer, sondern eine Regenfront. Das machte die Flugplanung für das letzte Leg zurück nach Rand schwierig. Da Eastgate auf 1.700 ft Höhe liegt, Rand aber auf 5.500 ft und die Bewölkung sich an den Bergen anstaute, fiel meine Entscheidung zugunsten eines Rückfluges meiner Crew mit der Linie. Es ist schwer, das letzte Stück zur Heimatbasis nicht zu fliegen, doch ich bin eine reine VFR-Pilotin. Da wollte ich nicht die Begegnung mit einer Wolkenfront machen. Peter als IFR-erfahrender Pilot konnte sich hier mehr zutrauen.

So ließen wir unsere ZS-EWD mit einem dicken Dankeschön für ihre Zuverlässigkeit in Eastgate zurück und kamen fast zeitgleich mit der Besatzung der ZS-IOA in Rand an. Flippie und Thea waren alle sehr gespannt auf unseren Bericht der Reise. Nach einem schnellen ersten Überblick für sie packten wir unsere Koffer und machten uns auf den Heimweg. Die A380 sollte unser nächstes Flugzeug sein. Sooo groß nach den 30 Stunden in einer Cessna 210.

Wehmütig schauten wie alle beim Abflug nochmals auf das wunderschöne Land. Hamba kahle – wir kommen wieder!



Termine 2011

Juni

17. - 19.06.2011

Air Classics in Gelnhausen (EDFG)

Info: www.airclassics-gelnhausen.de

18. - 19.06.2011

Große Flugtage Wesel in Wesel-Römerwardt (EDLX) Info: www.flugtage-wesel.de

24. - 26.06.2011

28. Piper-Treffen in Lager Hammelburg (EDFJ) Info: www.pipertreffen.de

25.06.2011

Rund um Charlie und Egelsbach Egelsbach / Aschaffenburg Info: www.fsca.de, www.fvl-online.de

25. - 26.06.2011

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

26.06.2011

Flugplatzfest und Tag der offenen Tür in Bad Dürkheim (EDRF) Info: www.edrf.de

Juli

09.07.2011

2. Cinema Night in Tannheim (EDMT) Info: www.edmt.de

15.- 17.07.2011

Classic Days 2011 in Schönhagen (EDAZ) Info: www.classic-days-bb.de

21. - 24.07.2011

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

29.07. - 21.09.2011

Lehrgänge für Einweisungsberechtigte (CRI) Info: www.pilot-training-europe.com

30.07. - 06.08.2011

33. **AOPA**-Trainingscamp in Eggenfelden (EDME) Info: www.aopa.de

31.07.2011

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

August

20.08.2011

AOPA-Seminar "FliteDeck" in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

26. - 28.08.2011

TANNKOSH 2011 in Tannheim (EDMT) Info: www.tannkosh.de

September

22. - 25.09.2011

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **10.09.2011**, um 10:00 Uhr Samstag, **12.11.2011**, um 10:00 Uhr

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

phone:

+49 6103 42081 +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany





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 **eMail:** hirsch@luftfahrt-sv.de **fax:** +49 (0) 71 54 / 2 16 54

AOPA-Shop

€ 12,00

€ 10,00

€ 20,00



AOPA-Tasche

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



AOPA-Schlüsselanhänger

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



AOPA-Cap

100% Baumwolle mit Metallschließe Marineblau



AOPA-Aufnäher

Oval 11 x 7 cm

Marineblau mit Goldstickerei € 8,50





AOPA-Schwinge

9,5 cm Stoff

Marineblau mit Goldstickerei € 6,50



AOPA-Poloshirt

100% Baumwolle Tailliert für Damen in den Größen XS - XL und für Herren in den Größen S, M, L, XXL Marineblau



AOPA-Tasse

AOPA-Tasse in Marineblau mit goldenem Aufdruck

€ 5,00



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



AOPA-Pin

12 mm vergoldet inkl. Geschenketui

€ 5,00

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

Datum

Liefer- und Rechnungs	adresse		
Name			AOPA-ID
Straße			
PLZ	Ort		
Land			
Zahlungsart Bankeinzug – Nur für A	OPA-Mitglied	er	
Kto-Nr.		BLZ	
Kontoinhaber			
per Vorkasse/Scheck – Bankverbindung / Anschrift siehe nächste Seite			
Die Versandkosten für die Produkte "AOPA-Schlüsselanhänger", "AOPA-Aufnäher"			

Artikel 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

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 (z	zgl. Vers	andkosten)	
Bestellbestätigung				

Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibvlle 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 2011 http://mediadaten.aopa.de Druckauflage: 10.000 Exemplare 1. Quartal 2011 IVW geprüft



Ort, Datum

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

7 (1161	ag aar i	Titigiloaddilait
Mitgliedschaft - Bitte wählen Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)	Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR) Außerordentliche Mitgliedschaft
Vereinsmitgliedschaft (75,00 Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine, jährlicher Nachweis erforderlich	EUR)	Familienmitgliedschaft (75,00 EUR) Für Familienangehörige unserer Mitglieder
IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 Für Mitglieder anderer nationaler AOPAs Nachweis erforderlich		Schüler, Azubi, Studenten (40,00 EUR) Jährlicher Nachweis erforderlich
Flugschüler (40,00 EUR) Nachweis des ersten Alleinfluges erforde	erlich und max. ein Jahr	Alle Mitgliedsbeiträge pro Jah
Persönliche Daten		
Titel		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) GF	PL CPL ATPL
Lizenznummer		seit
Ich bin Halter	Eigentümer des Luft	fahrzeugs
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung		
Heimatflugplatz		Heimatverein
Ich besitze folgende Berechtigungen Lehrberechtigung IFR Kunstflug Wasserflu Ballon	1-Mot Hubsch	2-Mot Turboprob rauber Reisemotorsegler Jet
Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt	, können Sie etwas für	die AOPA tun?
Datenträger speichern und für Zwecke	des Vereins Mitglieder enn, das Mitglied wide	ere Mitglieder, dass wir die von Ihnen angegebenen Daten al listen zur Bekanntgabe an interessierte Mitglieder übermitteln ode erspricht der Weitergabe seiner Daten. Die Kündigungsfrist von dr
Harmit arldära iah dan Baitritt s	AODA Carman	Varband dar Allgamainan Luftfahrt a. V

Unterschrift

Einzugsermächtigung - Mit dieser Einzugsermächtigung untenstehendem Konto per Lastschrift einzuziehen.	ist die AOPA-Germany berechtigt, den Mitgliedsbeitrag von
Kontonummer	Bankleitzahl
Kontoinhaber	Name der Bank
Ort und Datum	Unterschrift des Kontoinhabers



HRS ist Europas führendes Hotelportal:

- → Über 250.000 Hotels weltweit in allen Preis- und Hotelkategorien
- → Sofortige Einsparungen durch 20.000 Firmenrabatte
- ➤ Kostenlos buchen auch ohne Kreditkarte
- → Bezahlung direkt im Hotel
- → Kostenlose Änderungen und Stornierungen bis 18 Uhr am Anreisetag möglich
- → Online-Direktbuchung von Tagungen

