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

AOPA LETTER

Ausgabe 03/2012 | Juni - Juli 2012 | Heftpreis 2,80 Euro

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

3/2012
Juni/Juli

AERO 2012: Branchentreff und Trendbarometer

Einladung zur Hauptversammlung der AOPA-Germany auf Seite 5

Stärker vertreten!

Italienische Luxussteuer ist vom Tisch!

EASA-Betriebsvorschriften für komplexe Flugzeuge

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: Vogelschlag

Die AOPA bei den Heeresfliegern in Fritzlar

Besser informiert!

Luftraumbeschränkungen während Olympia

Erste Erkenntnisse zum Citation X Absturz in EDFE

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 24. – Sa. 27. April 2013

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE
TECNAM

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Neue Betriebsvorschriften: EASA findet Einmots sicherer als Zweimots

Die europäische Flugsicherheitsagentur EASA hat gemäß ihrer Grundlagenverordnung, der sog. Basic Regulation, das Ziel, ein besonderes Augenmerk auf den Betrieb von „komplexen" Luftfahrzeugen zu werfen. Auch dann, wenn sie außerhalb von Luftfahrtunternehmen betrieben werden. Als komplex werden dabei alle Flugzeuge über 5,7 t MTOW, mit mehr als 19 Passagiersitzen, mit einer Mindestbesatzung von zwei Piloten, alle Turboprops mit mehr als einem Triebwerk und alle Jets definiert.

Was bedeutet das im Einzelfall? Das stand lange Zeit nicht fest. Neben erheblicher zusätzlicher Papierarbeit für das Erstellen komplexer Betriebshandbücher drohen jetzt auch deutliche Einschränkungen im Flugbetrieb. Denn in der Vorschrift für nichtgewerbliche komplexe Flugzeuge steht im „Subpart C - Aircraft performance and operating limitations" unter NCC.POL.125, dass ein komplexes Flugzeug nur dann starten darf, wenn die Piste so lang ist, dass es bis zur Startabbruchgeschwindigkeit V1 beschleunigen, dann wieder abbremsen und auf der Piste bzw. einer Hindernisfreifläche zum Halten kommen kann.

Das klingt ja zunächst vernünftig, eine lange Piste kann aus Sicherheitsgründen grundsätzlich gar nicht lang genug sein. Leider sind sie an unseren Regionalflugplätzen aber oft nicht so lange, wie wir das manchmal gerne hätten. Und dann ist es eben oft nicht machbar, dass man im Falle eines Triebwerksausfalls in der kritischen Phase des Startlaufs, einer Zeitspanne von wenigen Sekunden, auf der Piste wieder zum Stehen kommt. Das Problem kennen wir alle aber erst recht beim Fliegen mit Einmotorigen: Wenn das einzige Triebwerk des Fliegers stehen bleibt, dann sitzt man in einem Segelflugzeug mit schlechter Gleitzahl und man hat definitiv ein Problem, nicht nur während der kurzen Phase des Startlaufs.

In vielen Fällen wird es mit dem Beschleunigen und Bremsen der komplexen Flugzeuge auf den Flugplätzen wie bisher also legal nicht mehr klappen. Die Pisten können aber auch nicht einfach so verlängert werden. Welche Lösungen bieten sich an?

Das System der europäischen Flugsicherheitsagentur EASA offeriert den betroffenen Betreibern von komplexen Zweimots implizit als Lösung, doch auf nicht komplexe Flugzeuge umzusteigen. Also auf Kolbenzweimots und einmotorige Turboprops. Ob sich denn die Sicherheit der Allgemeinen Luftfahrt verbessern würde, wenn die Betreiber von Beechcraft King Airs auf die Kolbentwin Beechcraft Baron umsteigen, das darf getrost bezweifelt werden. Oder wenn die Piper Cheyenne gegen die einmotorige Turboprop Piper Meridian umgetauscht wird.

Weiß man bei der EASA in Köln nicht, was man hier tut? Die IAOPA hat auf diese grundsätzliche Problematik während der offiziellen Kommentierungsphase hingewiesen, unsere Sicherheitsbedenken wurden aber offenbar beiseite gewischt.

Was kann jetzt noch getan werden? Eines unserer Mitglieder hat bereits seine Startbahnberechungen durchgeführt und festgestellt, dass die Piste seines Heimatflugplatzes für seine Turboprop-Zweimot nicht mehr ausreichen würde, sich mit uns abgestimmt und seinen Bundestagsabgeordneten eingeschaltet, ob man denn sein Unternehmen aus der Region vertreiben will. Bitte schauen doch auch Sie in das Betriebshandbuch ihres komplexen Flugzeugs und berichten uns unter info@aopa.de, wie sich diese Neuregelungen der EASA für Sie auswirken würden. Weitere Details zum Thema finden Sie auf Seite 14.

In einer konzertierten Aktion mit den betroffenen Regionalflugplätzen wird die europäische AOPA alles daran setzen, um die EASA im letzten Moment doch noch zu einem Einlenken zu bewegen, oder notfalls die Mitglieder des Europaparlaments dazu auffordern, die neuen Betriebsvorschriften der EASA für die nichtkommerzielle Luftfahrt abzulehnen.

AOPA-Intern

Einladung zur Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany 5
Vergleich Jahresergebnis 2010/2011 6
Rechnungsbericht des Schatzmeisters 7
Neue AOPA-Website online 8
Wir danken... 8

Stärker vertreten!

Italienische Luxussteuer ist vom Tisch! 9
AERO 2012: Branchenfokus und Trendbarometer 10
Neue EASA-Betriebsvorschriften für komplexe Luftfahrzeuge 14
AOPA-Spanien erfolgreich im Einsatz gegen Landegebührenerhöhung 14

Fliegerisch fit!

AOPA Safety Letter: Vogelschlag *15*
34. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 28.07. bis 04.08.2012 23
21. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 20. bis 23.09.2012 24
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 27. und 28.10.2012 24
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 25
Die AOPA bei den Heeresfliegern in Fritzlar 26

Besser informiert!

Der „VFR Sprechfunk Simulator“ der DFS 28
Flughafen Berlin-Brandenburg wird später eröffnet 28
Luftraumbeschränkungen während Olympia 29
Erstflug der neuen DA52 von Diamond Aircraft 29
Erste Erkenntnisse zum Citation X Absturz in Frankfurt-Egelsbach 30
Flugplan mit Eurocontrol-Routenkatalog und IFPS-Validierung neu im AIS-Portal 31

Rubriken

Editorial 3
IAOPA-Europe eNews 32
Termine 33
AOPA-Shop 34
Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelfoto: Messe Friedrichshafen (AERO 2012)

Einladung zur Hauptversammlung 2012 mit Neuwahlen des AOPA-Vorstandes

Sehr geehrte Mitglieder,
der Vorstand lädt Sie hiermit herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V., ein. Unter anderem steht die Neuwahl des AOPA-Vorstandes auf der Tagesordnung.

Zeit und Ort

Datum:	Sonntag, 29. Juli 2012
Uhrzeit:	10:30 Uhr
Ort:	SchlossÖkonomie Gern Hofmark 84307 Eggenfelden

Für alle, die mit dem Flugzeug anreisen, wird vor und nach der Hauptversammlung ein kostenloser Shuttle-Service zwischen dem Flugplatz Eggenfelden und der SchlossÖkonomie Gern eingerichtet.

Tagesordnung

TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
TOP 6 Entlastung des Vorstandes
TOP 7 Neuwahl des Vorstandes
TOP 8 Anträge von Mitgliedern
TOP 9 Verschiedenes

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 29.06.2012 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de veröffentlicht.

Kandidaten für AOPA-Vorstand
Die Kandidaten für den AOPA-Vorstand werden wir rechtzeitig vor der Wahl auf der AOPA-Website vorstellen. Vorschläge zur Kandidatur erbitten wir an die AOPA-Geschäftsstelle.

Anmeldung
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 29.07.2012 um 10:30 Uhr in Eggenfelden

zurück per Fax an 06103 42083

Name

AOPA-ID

Straße

PLZ/ Ort

Datum/Unterschrift

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 phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +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 **phone:** +49 (0) 71 54 / 2 16 54
eMail: hirsch@luftfahrt-sv.de **fax:** +49 (0) 71 54 / 18 38 24

Vergleich Jahresergebnis 2010/2011

Ausgaben	2010	2011
Personalkosten	242.614,42	231.642,65
Veranstaltungen	56.774,08	57.056,11
Messen	26.205,62	23.112,43
AOPA-Letter	44.611,46	47.740,05
Öffentlichkeitsarbeit	10.695,11	6.558,11
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	32.529,05	35.168,15
Fremdarbeiten / Honorare	36.492,50	39.366,53
Kfz-Kosten	14.822,91	9.854,07
IAOPA	23.381,99	15.656,36
Telefon / Telefax	5.558,98	4.826,95
Reisekosten und Kosten Vorstand	5.859,60	10.980,79
Porto	6.603,58	4.582,31
Einkauf Crew-Cards	4.440,84	1.044,01
IAOPA-Weltkonferenz	1.990,36	2.339,57
AOPA-Pilot	4.180,76	4.885,18
EDV-Kosten	3.932,32	797,53
Steuerberatungskosten	4.692,85	6.026,85
Einkauf AOPA-Shop	1.192,23	550,00
Kosten Anzeigen	4.585,59	1.600,00
Wartungs- / Instandhaltungskosten	2.268,30	1.860,41
Gezahlte Umsatzsteuer	10.474,37	8.157,75
Versicherungen	4.097,71	3.207,73
Mitgliedschaften	2.151,29	1.222,31
Büromaterial	1.635,39	2.081,59
Nebenkosten Geldverkehr	1.763,33	1.237,84
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	8.965,70	1.405,31
Zinsabschlagsteuer	985,93	501,73
Sonstige Ausgaben	2.610,98	2.174,95
Anlagevermögen AfA / Abgang	9.601,94	47.191,70
Fachliteratur	676,82	498,53
Spenden	500,00	1.171,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	1.441,61	803,94
Arbeitskreise	653,48	571,44
Allgemeine Druckkosten	2.268,89	1.263,44
Solidaritätszuschlag / Zinsen	54,20	27,57
Fortbildungskosten Mitarbeiter	0,00	320,00
Vorsteuer	44.958,93	47.123,63
Jahresüberschuss	5.204,78	41.067,13
Summe	**631.477,90**	**665.675,65**

Einnahmen	2010	2011
Mitgliedsbeiträge	428.578,82	454.151,08
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	270,00	555,45
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	3.727,78	1.863,05
Veranstaltungen	68.054,58	61.802,80
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	21.794,14	14.812,10
Erlöse Messen / Jahrestagungen	11.111,85	12.790,99
Erlöse VIP Cards	1.714,62	10.035,49
Verkauf AOPA-Shop	2.333,46	1.951,53
Sachbezug	5.779,52	6.149,64
Steuererstattung / Umsatzsteuer	1.942,21	1.040,20
AOPA-Pilot Abonnements	6.070,23	6.491,72
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	3.943,72	2.006,92
Spenden / Projektarbeit	20.233,92	59.090,26
Erstattung Lohnfortzahlung	1.739,98	1.753,48
Mahnverfahren	1.488,76	481,98
Sonstige Einnahmen	30.696,12	8.794,65
Durchlaufender Posten	-11,64	0,00
Umsatzsteuer	22.009,83	21.904,31
	631.477,90	**665.675,65**

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2012 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach § 4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2011 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2011 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 2011 zeigt um TEUR 33,0 deutlich gestiegene Gesamteinnahmen von TEUR 665,6. Das Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen ist im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 25,5 höher ausgefallen aufgrund einer ab 2010 erfolgten Rechnungsumstellung und entsprechende Anpassung der Vorjahre. Es handelt sich demnach lediglich um eine technische Korrektur der Zahlen.

Die Zahl der Mitglieder (per Saldo + 85) konnte erfreulicherweise in 2011 sogar leicht erhöht werden. Dadurch, sowie durch höhere Einnahmen aus europäischer Projektarbeit, konnte auch die Abschreibung des Engagements Fürstenfeldbruck in Höhe von TEUR 40 aufgefangen werden. Hierzu ist zu bemerken, dass in 2010 eine Spende in Höhe von TEUR 20 eingenommen wurde.

Die AOPA erzielt offenbar auf Grund ihres klar erkennbaren Engagements für Flugplätze, EASA-Fluglizenzen und Betriebsvorschriften, SESAR, ZÜP/Luftsicherheitsgesetz, in ihrer Zielgruppe eine verstärkte Anerkennung, die sich positiv auf die Mitgliederentwicklung auswirkt. Darüber hinaus ist die AOPA ein regelmäßiger Anbieter von Trainings und Seminaren, die ebenfalls zur Mitgliedergewinnung beitragen.

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 2011 zu Einnahmen von TEUR 1,8 (3,7).

Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt. Einsparungen sind in den meisten Bereichen, wie z.B. bei den Personalkosten (./. TEUR 11) sowie den Rechtsanwaltskosten (./. TEUR 7,5) zu verzeichnen.

Insgesamt ist es der AOPA gelungen, ein positives Jahresergebnis 2011 mit einem Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 41,0 (5,2) zu erzielen, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Für das laufende Jahr 2012 setzt sich aufgrund der intensivierten Aktivitäten zur Neugewinnung von Mitgliedern der leichte Wachstumstrend aus dem Vorjahr fort, so dass wir per Saldo im Vorjahresvergleich ein stabiles Mitgliederniveau 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 2012 die Aktualisierung von Softwareapplikationen für die Mitgliederverwaltung und Finanzbuchhaltung.

Insgesamt wird in 2012 trotz des weiterhin schwierigen, aber z.T. aufhellenden Wirtschaftsklimas mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum Juni 2012 wird auf der Jahreshauptversammlung im August vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2012.

Constantin Woelki
Schatzmeister der AOPA-Germany

Anzeigen

HRS
Das Hotelportal
AOPA-Mitglieder übernachten weltweit günstiger!
hrs.aopa.de

Neue AOPA-Website online

Die neue Website der AOPA-Germany ist seit wenigen Wochen online. Neben einem kompletten Redesign erfolgte auch die inhaltliche Überarbeitung, Erweiterung und Neustrukturierung der Inhalte, wobei besonderen Wert auf die Benutzerfreundlichkeit gelegt wurde. Das Erscheinungsbild der Website ist nun deutlich klarer und übersichtlicher, alle zur Verfügung gestellten Informationen mit weniger Klicks erreichbar.
Durch eine SSL-Verschlüsselung können Mitgliedsanträge und Anmeldungen zu AOPA-Veranstaltungen jetzt bequem und sicher online erfolgen.
Selbstverständlich haben AOPA-Mitglieder im Mitgliederbereich auch weiterhin Zugriff auf spezielle Angebote und Serviceleistungen, wie z.B. unsere Musterverträge und umfassende Vorteilsangebote.

AOPA-Germany bei facebook und twitter

Zusätzlich zu unserer Website halten wir Sie jetzt auch über die sozialen Medien facebook und twitter über alles Wichtige in der Allgemeinen Luftfahrt auf dem Laufenden.

Besuchen Sie uns im Internet

www.aopa.de
www.facebook.com/AOPAGermany
www.twitter.com/AOPAGermany

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Juni und Juli 2012
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft
Jürgen Busemann
Helmuth F. Sontag
Christian Bennhold
Jochen Deyerler
Heinz Dachsel
Gunter Peter
Dr. Helmut Baur
Heinz-Albert Türling

25-jährige Mitgliedschaft
Michael Riegger
Günther Martin
Peter Metzen
Wolfgang Rau
Dr. Gerolf Tittel
Jens Guido Leyhe
Wilhelm Schröer
Gerold Kullmann
Gerhard Linneborn
Peter Lehmann
Henning Fischer
Franz X. J. Holzner
Hans-Joachim Arnhold
Ulrich Marseille
Olaf Karl Erl
Juergen F. Lange
Christoph Selg

Italienische Luxussteuer ist vom Tisch!

Wie die AOPA-Italien mitteilt, hat auch der Senat inzwischen der Änderung der italienischen „Luxussteuer" zugestimmt, es fehlt nur noch die Veröffentlichung im offiziellen Gesetzestext. Nach dem neuen Gesetz wird die Steuer für private Luftfahrzeuge nur erhoben, wenn mehr als 45 Tage in Italien verbracht werden. In diesem Fall muss die Steuer bezahlt werden, bevor man Italien verlässt. Ist das Luftfahrzeug zu Wartungszwecken in Italien, wird die Steuer auch bei einem mehr als 45 Tage dauernden Aufenthalt nicht erhoben. Von der Steuer ausgenommen sind Airlines, Taxiflüge, Charter- und Aerial Work Flüge, Regierungsflüge, Polizei, Feuerwehr, Luftrettung sowie Luftsportvereine.

Einige Details müssen noch geklärt werden. So steht noch nicht fest, ob die Steuer anteilig oder für das ganze Jahr bezahlt werden muss, sollte sie anfallen. Auch dies wird aber gegen Ende Juni feststehen. Nochmals herzlichen Dank an die vielen hundert Piloten, die unseren Protest mit Faxen und Briefen an die italienischen Behörden unterstützt haben! Wer sich bislang noch nicht im klaren darüber ist, wozu Piloten eine Interessenvertretung wie die AOPA brauchen, in diesem Fall wird es glasklar deutlich: Hätten die Piloten aus ganz Europa ihre italienischen Kollegen nicht in dieser koordinierten Aktion massiv unterstützt, hätte es diesen Kurswechsel sicherlich nicht mehr gegeben, und wir hätten die Allgemeine Luftfahrt in Italien schlichtweg abhaken können!

Zum Hintergrund: Luxussteuer drohte die Allgemeine Luftfahrt Italiens zu strangulieren

Die schlechte Nachricht zur Weihnachtszeit kam ganz ohne Vorwarnung aus Rom und hat uns alle geschockt: Das italienische Steuergesetz vom 6.12.2011 mit dem Titel „Rettet Italien!"/„Salva Italia" war am 28.12.2011 in Kraft getreten. Die ganze italienische Nation soll drastische Steueropfer bringen, um einen Staatsbankrott abzuwenden, vor allem auf Luxusgüter: Autos mit mehr als 250 PS, Boote von über 10m Länge und auch alle private Flugzeuge sollten betroffen sein.

Im letzten Moment ist jemand im Finanzministerium noch auf die Idee gekommen, auch alle ausländischen Betreiber von privaten Flugzeugen zur Kasse zu bitten, die mit ihrem Flugzeug länger als 48 Stunden im Land verbleiben wollen, denn nur so könnte man auch bei denjenigen Italienern abkassieren, die ihre Flugzeuge im Ausland registriert haben. Insgesamt 85 Mio. Euro an Steuereinnahmen erwarte man sich aus der privaten Luftfahrt. So wäre nicht nur ein Besuch in Italien von mehr als 2 Tagen immens teuer geworden, denn eine Cessna 172 hätte mit 2.750 € versteuert werden müssen, auch schon die Durchreise wäre gefährlich geworden: Ein wetterbedingter längerer Aufenthalt, ein technisches Problem oder ein Streik der Flugsicherung, und schon wäre für den Flugzeugbetreiber eine Rechnung von mehreren tausend Euro fällig geworden.

Massimo Levi von der AOPA-Italien zeigte sich äusserst deprimiert: „Es sieht so aus, als wollte man die Allgemeine Luftfahrt in Italien wirklich kaputt machen. Können Sie sich vorstellen, dass ein ausländischer Flugtourist für ein langes Wochenende in Italien mit einer Cirrus SR22 satte 3.855 € bezahlt? Oder dass ein Geschäftsmann, der aus den USA kommt, mit seiner Cessna Citation Sovereign 103.767,20 € an Steuer entrichtet? Wir wissen nicht, wie es weiter gehen soll. Vielleicht sind wir wirklich am Ende der Straße angekommen." Die AOPA-Italien hatte mit einer Vielzahl von Politikern gesprochen und dabei klar gemacht, dass auch die Flugzeugeigentümer sich in einer Zeit großer finanzieller Probleme in Italien einer Unterstützung des Staates nicht verweigern wollen, dass aber solch eine exzessive Steuer die gesamte Branche schwer beschädigen würde, was wiederum zu einem nochmals niedrigeren Steuereinkommen führen würde. Auch die europäischen AOPAs wollten sich mit dieser Steuer nicht abfinden. Zum einen wäre sie eine Katastrophe für unsere italienischen Freunde, deren Flugzeuge sich kaum noch bezahlen lassen würden. Zum anderen müsste man Italien von der Liste der Flugziele sicherlich komplett streichen. Außerdem drohte auch ein Dominoeffekt, wenn sich andere Länder von dem italienischen Beispiel inspirieren lassen und diese neue Steuer im „Copy and Paste" Verfahren übernehmen.

Was konnte getan werden, um die Steuer noch zu kippen? Die italienischen Kollegen der AOPA-Italien und des italienischen Aeroclubs setzten auf intensive Verhandlungen mit den Behörden, um die Steuer noch zu kippen. Der internationale Dachverband IAOPA zeigte den italienischen Behörden ebenfalls die negativen Folgewirkungen dieser verfehlten Steuergesetzgebung auf, und empfahl zudem seinen Mitgliedern massenhaft an die italienischen Finanzbehörden und an die italienischen Botschaften zu schreiben. Entsprechende Musterschreiben wurden den Mitgliedern zur Verfügung gestellt, hunderte wurden versandt.

Zudem wurde von der IAOPA-Europa eine Klage vorbereitet, da die Steuer gegen die Freizügigkeit des Personen- und Güterverkehrs innerhalb der EU verstossen hätte und gegen den Artikel 15 des Chicagoer Abkommens der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO, der besagt: „Die Vertragsstaaten erheben keine Gebühren, Taxen oder sonstigen Abgaben für ihr Hoheitsgebiet lediglich für das Recht der Durchreise, Einreise oder Ausreise eines Luftfahrzeugs eines Vertragsstaats oder der an Bord befindlichen Personen oder Güter." Wenn die Durchreise eines Flugzeuges nicht schon nach 48 Stunden als beendet erklärt werden kann, was nicht anzunehmen ist, dann verstößt Italien mit seiner Steuer fundamental gegen eines der grundlegenden juristischen Prinzipien der internationalen Zivilluftfahrt. Der Erfolg dieser koordinierten AOPA-Aktion stellte sich dann Ende April 2012 ein.

Dr. Michael Erb

Pilatus PC12

AERO 2012: Branchenfokus und Trendbarometer

Friedrichshafen, 18.04. bis 21.04.2012

20. Auflage – Die Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt am Bodensee begeht ihre Jubiläumsausgabe mit angespannter Zuversicht.

Die Veranstaltung am Bodensee hat sich mit ihrem jährlichen Termin im Frühjahr als ein wichtiger Trendmesser für die Allgemeine Luftfahrt etabliert, und so lag auch diesmal im Vorfeld der AERO eine hohe Erwartungshaltung in der Luft. Für die Branche ist die Fachmesse in Friedrichshafen zu einer festen Hausnummer geworden, um aktuelle Entwicklungen zu präsentieren und Trends für die Zukunft zu entwickeln.

Branche im Fokus

Mit Beginn des Fliegerjahres 2012 wurde überwiegend Zuversicht verbreitet. Beim Veranstalter, den Ausstellern und Fachbesuchern sowie den Verbänden war aber durchaus geteiltes Echo spürbar. Ob der homöopathischen Wirtschaftsentwicklung mit Blick auf die währungspolitische Gemengelage getraut werden darf, ist nach wie vor das größte Fragezeichen am Fliegerhimmel, Investitionssicherheit sieht anderes aus. Aber auch die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen (oder besser Nicht-Entwicklung) vor allem im europäischen Lizenzwesen führt zu einer großen Verunsicherung bei den Piloten.

Nach wie vor ist unklar, wie es weitergeht mit wesentlichen Festlegungen im Lizenzwesen für die Piloten im EASA-Raum: Wann kommt die Einführung von EASA-FCL, was wird mit ICAO bzw. den nationalen-PPL, ist CFVR notwendig etc. pp.? Viele Betroffene fragen sich immer noch, wie es mit den Drittländer-Lizenzen in Zukunft aussieht, insbesondere aus Richtung Übersee. Diese Unsicherheiten haben die Stimmung deutlich beeinflusst und auf einem Branchentreffpunkt wie der AERO für viel Diskussionsstoff gesorgt. Wobei aber auch dies für die gewachsene Rolle der Messe Friedrichshafen spricht, die keine Veranstaltung ist, bei der mit Schönwetter und „Brot und Spielen" Fliegerei gefeiert wird.

Die Allgemeine Luftfahrt hatte über die letzten Jahre eine wirtschaftliche Durststrecke zu überstehen und dabei mit vielfältigen Problemen zu kämpfen. Es wird immer deutlicher: Die Unsicherheiten im Lizenzwesen und die gefühlte Verkomplizierung „von allem" sind gerade in einem so hochgradig spezialisierten und regulierten Wirtschaftszweig schädlich und machen es den Beteiligten unnötig schwer. Gerade hier muss sich die Politik ihrer Verantwortung stellen und endlich aktiv werden, damit diese wichtige Baustelle geschlossen wird und die Akteure wieder in die Zukunft planen können.

Messe für Innovationen

Von den Ausstellern wurde in diesem Jahr überwiegend die gute Geschäftsentwicklung bestätigt. Rund 31.000 Besucher mel-

Fotos: AOPA (2), fliegermagazin (1), Messe FN (2), Torsten Meier (1)

dete die Messeleitung für 2012 und damit einen kleinen Besucherrückgang, der fehlende Sonntag macht sich nach wie vor in der Statistik bemerkbar. Der Anteil an Fachbesuchern und auch an internationalen Ausstellern und Gästen konnte jedoch nochmal gesteigert werden. In Summe wurden 550 Aussteller aus 28 Ländern im Messebericht registriert.

Die AERO 2012 bot wieder zahlreiche Innovationen und setzte mit der „Engine Area", die am Fliegermagazin-Stand präsentiert wurde, einen weiteren Schwerpunkt. Geboten wurde darüber hinaus wieder ein vielfältiges Rahmenprogramm, das von der begleitenden Vortragsreihe im Foyer Ost über diverse Gesprächsrunden zu speziellen Fachthemen bis zu Demonstrationsflügen am angeschlossenen Flughafen reichte. Wie bereits in den letzten Jahren waren die alternativen Antriebstechniken, Ultralight und Helikopter und auch die Trends in der mobilen Navigation bestimmende Themen auf der Messe. Die Innovationsstimmung in den Hallen erschien dabei im Bereich Ultralight um einiges besser, hier ist der Boom deutlich zu spüren und die Hersteller präsentierten selbstbewusst ihre Neuheiten. Ganz groß im Trend ist der Einstieg etablierter UL-Hersteller in den Markt der Viersitzer, da herrschte an den Exponaten von Pipistrel, Flightdesign & Co. regelmäßig Hochbetrieb. Aber auch komplett neue Marktteilnehmer melden sich eindrucksvoll zu Wort, wie zum Beispiel mit dem Flywhale ein vielbeachtetes Projekt mit Potenzial, entwickelt in Norddeutschland und geeignet für den Wasserflug und Landungen auf Land.

Pipistrel Sinus

Anzeige

Jetzt testen: 3 Hefte für nur € 9,60 plus Zugabe

fliegermagazin

Sie sparen 35%

Kienzle ALPHA Armbanduhr
Diese Uhr mit Datumsanzeige paart das schöne alte Kienzle-Design mit neuer Technik. Sie hat ein Präzisionsquarzwerk und ist bis 1 ATM wasserdicht. Das Gehäuse hat einen Durchmesser von 40 mm und ist nur 6 mm flach. Das Armband ist schwarz in Kroko-Optik gehalten.

GRATIS zum ABO!

Wer fliegen will, muss lesen!
Laden Sie sich die gewünschte Ausgabe vom ***fliegermagazin*** ganz einfach auf Ihr iPad: Ab sofort gibt es das ***fliegermagazin*** auch als digitalisierte Ausgabe im App Store von iTunes. So haben Sie immer die wichtigsten Infos rund ums Fliegen dabei, für nur € 3,99.

Bestellen Sie hier: Tel. 01805/ 025 502 06 * - abo@fliegermagazin.de - www.fliegermagazin.de
* 0,14 € / Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 € / Min. aus dem Mobilfunk

JAHR TOP SPECIAL VERLAG

fliegermagazin erscheint im:
JAHR TOP SPECIAL Verlag GmbH & Co. KG
Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

AOPA-Standteam: Petra Schellhorn, Kathrin Diederich, Jürgen Mies (v.l.n.r.)

Die Hersteller der klassischen GA-Fliegerei zeigten überwiegend Produktpflege und Weiterentwicklungen ihrer etablierten Modelle, Hingucker gab es aber auch hier reichlich: Als Beispiele sollen die Zweimot von Tecnam und die neue kleine Cessna genannt werden, aber auch die aktuellen Modelle von Cirrus und Diamond sind nach wie vor dicht umlagert.

AOPA vor Ort

Die Bilanz der AOPA-Germany sieht für die AERO 2012 wie folgt aus: Das Thema Nummer 1 am Stand war die bereits angesprochene Lizenzthematik rund um EASA-FCL, die bei vielen Standbesuchern in Frust und Unverständnis Ausdruck fand.

Der Stand an exponierter Stelle in den Hallen der General Aviation war wieder gut besuchter Meeting Point für Mitglieder und Interessenten an der AOPA-Verbandsarbeit. Wie in den Jahren zuvor waren als Mitaussteller die IAOPA, AOPA-Switzerland und die fliegenden Pilotinnen der VDP vertreten. Das IAOPA Regional Meeting im Rahmen der AERO fand in diesem Jahr nicht statt, es gab terminliche Überschneidungen mit der World Assembly, die am Vorwochenende in Südafrika veranstaltet wurde. Vor Ort konnten aber Delegationen von mehreren nationalen AOPAs begrüßt werden (AOPA-Luxemburg, AOPA UK, AOPA USA, AOPA Bulgaria), so dass auch auf dieser Ebene ein reger Austausch erfolgte.

Die Mitgliederwerbung hat gleichfalls gefruchtet, immerhin 18 neue Mitglieder konnten während der Messe aufgenommen werden. Im Vorfeld der Messe wurde zudem der neue Internetauftritt der AOPA-Germany mit komplett überarbeiteter Webseite freigeschaltet, aktuelle Berichte vom Messegeschehen und dem AOPA-Stand gab es zeitnah in Wort und Bild auf der gleichfalls neuen Facebook-Profilseite.

Im Rahmen der Verleihung des Fliegermagazin-Awards erhielt Cirrus-CEO Dale Klapmeier den großen Branchenpreis für seine Verdienste, die AOPA-Geschäftsführer Dr. Michael Erb in seiner Laudatio würdigte.

DFS im Dialog

Einmal mehr hat die Deutsche Flugsicherung und vor allem das Team um den Leiter FIS Langen Herwart Goldbach die Messe zum intensiven Austausch mit den Piloten und Interessenten genutzt. An jedem Veranstaltungstag gab es Vorträge im Raum „Paris" und im Forum, bei denen mehr als 900 Teilnehmer registriert wurden. In den Gesprächen am gut umlagerten Messestand und in den Foren wurden wieder neue Produkte und das Serviceangebot der DFS für Piloten vorgestellt. Ein Dauerbrenner ist nach wie vor die Präsentation der Arbeit des FIS aus Sicht der Lotsen, was bei vielen Piloten für ein Aha-Erlebnis sorgt, die diesen Part nur aus Sicht des Cockpits kennen. Aus Sicht der AOPA muss der DFS für das tolle Engagement gedankt werden, dass für das gegenseitige Verständnis und das reibungslose Miteinander im Luftraum extrem hilfreich ist. Dazu gehört auch die gute Zusammenarbeit auf anderen Ebenen, wie die Unterstützung von AOPA-Veranstaltungen und Fluglehrerfortbildungen mit Dozenten und Schulungsmaterial.

Messegeschehen

Im Forum auf der Bühne im Foyer Ost fanden wieder zahlreichen Vorträge im Konferenzprogramm statt. Dabei wurde wie in den Vorjahren ein breites Themenspektrum geboten, das Fazit der Vortragenden auf die Zuschauerresonanz fällt jedoch gespalten aus. Für die Präsentatoren im Forum ist es nicht einfach, ihre Zielgruppe zu erreichen. Oft wird erst ein begonnener Vortrag vom Laufpublikum wahrgenommen und die Zuhörerplätze füllen sich nur zögerlich. Vielleicht wäre es hilfreicher, wenn die Vorträge per Lautsprecherdurchsage angekündigt werden oder sich eine andere Möglichkeit zur Information von Interessenten findet?

Verleihung des fliegermagazin awards: Thomas Borchert, Dale Klapmeier, Dr. Michael Erb (v.l.n.r.)

Neu in diesem Jahr und toll umgesetzt wurde die Anregung, dass Piloten, die mit dem Flieger anreisen und in Friedrichshafen landen, keinen Messeeintritt mehr bezahlen müssen. Sehr lobenswert.

Und auch mit einer weiteren Innovation konnte die AERO ihr Serviceangebot deutlich ausbauen: Eine Smartphone-App bot top-aktuell Zugriff auf Ausstellerverzeichnis, Hallenpläne, Veranstaltungsprogramm und mehr. Eine wirklich hilfreiche Sache, die eine Menge Papier spart und die Schlepperei von Messekatalog & Co überflüssig macht.

Ebenfalls zum ersten Mal präsentierte der Veranstalter die Tent-City in Halle A1, in der nach Voranmeldung mittels Indoor-Camping übernachtet werden konnte. Teilnehmer berichteten zwar, das muss „die wahre Engine Area“ gewesen sein – mit laufenden „Motoren“ in allen Tonlagen – insgesamt aber wurde das sehr gut angenommene Angebot durchweg positiv bewertet. Den Kaffee am Morgen spendierte dann das Fliegermagazin-Team, da war der Tag dann auch schon gerettet und man war nach der Dusche direkt im Messegeschehen.

Static Display

Zusammenfassend lässt sich auch im Jahr 2012 für die 20. Auflage der AERO Friedrichshafen ein positives Fazit ziehen, auch wenn noch nicht alle Wolken am GA-Himmel aufgeklart haben. Die Veranstaltung hat sich zu einer festen Größe im Fliegerjahr entwickelt. Sie bietet eine hervorragende Marktorientierung über das Angebot und die Trends der Allgemeinen Luftfahrt und ist ein hilfreiches Forum für die Besucher zur Kontaktanbahnung und dem Austausch untereinander.

Torsten Meier

Anzeige

Endlich komplett: Fliegen Sie mit unseren Karten…

…von Deutschland ins benachbarte Ausland & bestellen gleich jetzt die neuen Ausgaben 2012!

Interesse geweckt? Nähere Infos können Sie dem Internet (www.dfs-aviationshop.de) entnehmen, in dem Sie alle DFS-Produkte auch online bestellen können. Oder rufen Sie uns einfach unter +49 (0)6103/707-1205 an. Wir freuen uns!

Motorflugkarten:
– Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 Deutschland
– Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 Netherlands (published by LVNL & DFS)
– Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark & Poland

NEU
– Luftfahrtkarte ICAO 1:250.000 Rhein-Ruhr
– Visual 500 France & Switzerland

Segelflugkarten:
– ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
– Visual 500 Austria Glider

Erscheinungstermine: ab März 2012

DFS Deutsche Flugsicherung

Neue EASA-Betriebsvorschriften für komplexe Luftfahrzeuge

Hier finden Sie die Bestimmungen für die Berechnung der Startstrecke von komplexen Flugzeugen. Besonders kritisch ist der fett markierte Abschnitt (b)(1), der vorsieht, dass das Flugzeug bis zur V1 beschleunigen und dann innerhalb der verfügbaren Accelerate-Stop-Distance zum Stillstand kommem muss.

Subpart C - Aircraft performance and operating limitations
NCC.POL.125 Take-off — aeroplanes
(a) When determining the maximum take-off mass, the pilot-in-command shall take the following into account:
(1) the calculated take-off distance shall not exceed the take-off distance available with a clearway distance not exceeding half of the take-off run available;
(b) In the event of an engine failure during take-off, the pilot-in-command shall ensure that:
(1) for the aeroplane where a V1 is specified in the AFM, the aeroplane shall be able to discontinue the take-off and stop within the accelerate-stop distance available; and
(2) for the aeroplane where a net take-off flight path is specified in the AFM, the aeroplane shall be able to continue the take-off and clear all obstacles along the flight path by an adequate margin until the aeroplane is in a position to comply with NCC.POL.130.

Die Entscheidungsgeschwindigkeit V1 wird von der EASA wie folgt definiert:
'V1' means the maximum speed in the take-off at which the pilot must take the first action to stop the aeroplane within the accelerate-stop distance. V1 also means the minimum speed in the take-off, following a failure of the critical engine at VEF, at which the pilot can continue the take-off and achieve the required height above the take-off surface within the take-off distance.

Bitte schauen doch auch Sie in das Betriebshandbuch ihres komplexen Flugzeugs und berichten uns unter info@aopa.de, wie sich diese Neuregelungen der EASA auf Ihren Flugbetrieb auswirken würden. Welches Flugzeugmuster Sie betreiben, welche Flugplätze Sie weiterhin anfliegen können, welche gar nicht mehr, welche nur noch unter Einschränkungen, und was Sie von den „Alternativen" halten, künftig wieder Einmots oder Kolbenzweimots zu fliegen.
Auch telefonisch stehen wir natürlich gerne zur Verfügung. Sobald wir uns einen Überblick verschafft haben, werden wir uns an die EASA und auch an die zuständigen politischen Stellen wenden.

Foto: Beechcraft Augsburg, Germany

AOPA-Spanien erfolgreich im Einsatz gegen Landegebührenerhöhung

Die Landegebühren in Spanien werden wieder auf ein akzeptableres Niveau gesenkt, dank einer gemeinsamen Aktion von AOPA Spain und anderen spanischen Organisationen, die sich in der sog. „Pro Aviation Group" zusammengetan haben. Denn im letzten Jahr wurden die Landegebühren in Spanien zwischen 400 und 1600% auf ein unerträgliches Niveau erhöht, der Preistreiber war das monopolistische staatliche Flughafen- und Flugsicherungsunternehmen AENA. Die Schaffung einer Minimalgebühr beförderte die private General Aviation in die gleiche Gebührenkategorie wie Business-Jets, was eine ernste Krise in der recht überschaubaren spanischen AL-Branche auslöste. Die Gebühren an den Flughäfen von Girona, Fuerteventura und Menorca stiegen um 1600% auf 97€. Kleinere Flughägen wie Reus, Almeria, Asturias und Jerez erhöhten um 600% auf ein Minimum von 40€. Flugplätze wie Sabadell erhöhten gemäßigter auf 20€.
Der Präsident von AOPA Spain Carlos Marti sagte: „Das sind gute Nachrichten, aber wir sind noch nicht da wo wir hin müssen." Ein weiteres Problem, das noch bestehen bleibt, sind die Zwangs-Handlinggebühren an vielen Flughäfen, die noch deutlich über den Landegebühren liegen können.

AOPA SAFETY LETTER

VOGELSCHLAG

Nr. 02, Juni 2012

Vogelschlag (engl. „bird strike“) ist nicht nur ein ernstzunehmendes Problem in der kommerziellen Großluftfahrt, das jedes Jahr Millionenschäden verursacht. Es betrifft auch die Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. Vielen Piloten ist nicht bewusst, dass ein Zusammenstoß mit einem weich gefiederten Vogel zu einem ernsthaften Schaden führen kann. Dies kann eine zerschmetterte Frontscheibe mit Verletzungen der Piloten, verstopfte Lufteinlässe am Triebwerk, ein zerbrochenes Staurohr, beschädigte Bremsschläuche, Löcher oder Beulen im Rumpf oder den Tragflächen, oder die Beschädigung der Rotoren bei Hubschraubern sein.
In Deutschland werden Vogelschläge vom Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL) registriert. Dieser Ausschuss hat dankenswerter Weise bei der Verfassung dieses AOPA Safety Letters mitgewirkt.

VOGELZUG UND VOGELKONZENTRATIONEN

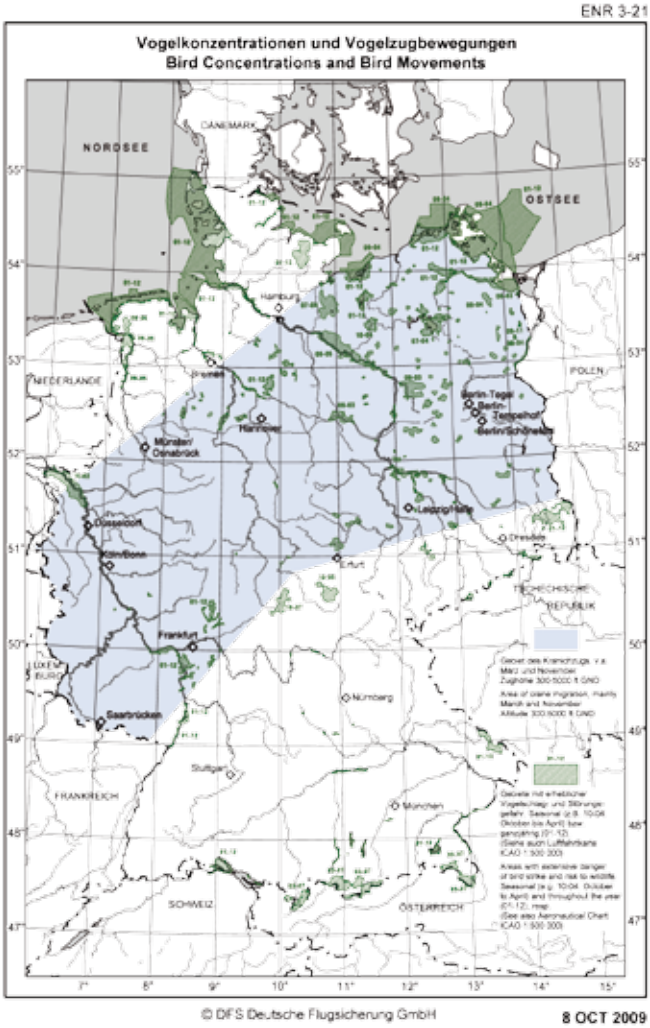
Vögel kommen in Europa überall vor. Damit ist das Risiko, während des Fluges mit einem Vogel zusammenzustoßen, latent immer vorhanden. Statistiken zeigen aber, dass die Vogelschlaggefahr insbesondere im Flugplatzbereich und im unteren Höhenbereich am größten ist. Außerdem ist das Vogelschlagrisiko abhängig von der Jahreszeit und geographischen Gegebenheiten. Man sollte daher wissen, wo und wann mit besonders hoher Konzentration von Vögeln zu rechnen ist und zu welchen Zeiten die größten Vogelzugbewegungen stattfinden.

VOGELZUGBEWEGUNGEN

Insbesondere zu den Zeiten des Vogelzuges im Frühjahr (März/April) und Herbst (September/Oktober), wenn mehrere Millionen Zugvögel über Deutschland hinweg fliegen, besteht ein deutlich erhöhtes Vogelschlagrisiko. Der großräumige Vogelzug erfolgt meistens in breiter Front in einer Höhe von 300 bis 6.000 ft über Grund; jedoch kommt es an Leitlinien wie Küsten, Flusstälern und Gebirgshängen zu regionalen Verdichtungen des Vogelzuges.

In Deutschland liegen die Hauptzugzeiten zwischen dem 20. Februar und dem 15. Mai, sowie zwischen dem 1. September und dem 15. November, wobei die Grundrichtungen des Vogelzuges im Frühjahr von Südwest nach Nordost und im Herbst von Nordost nach Südwest sind. Die höchsten Zugintensitäten werden im März erreicht.

Während des Sommers sammeln sich zahlreiche Enten zur Mauser in der Deutschen Bucht sowie an den Binnengewässern (z.B. Ismaninger Speichersee, Rieselfelder bei Münster, Bodensee). Im Juni, Juli und August fliegen Jungvögel (Reiher, Kiebitze, Greifvögel, Stare) ungerichtet in alle Himmelrichtungen. Während des Herbstzuges werden die höchsten Zugintensitäten im Oktober erreicht. Im Winter ziehen nordische Wasservögel in Richtung Deutsche Bucht und Nordseeküstengebiet. Gänse und Enten wechseln in den Wintermonaten im Bereich der Ost- und Nordseeküste sowie der größten Binnengewässer immer wieder hin und her. Massenansammlungen von über 100.000 überwinternden Gänsen finden sich beispielsweise am Niederrhein.



Auszug aus AIP VFR, ENR 3-21, Gebiet mit Kranichzug

Im Gegensatz zu den in breiter Front durchziehenden Vögeln überqueren Kraniche auf einer ca. 300 km breiten Schneise den Norden und die Mitte Deutschlands. An diesen Wanderungen sind über 100.000 Kraniche (Masse ca. 5 kg) beteiligt. Hauptdurchzugsmonate sind der März und Oktober/November; in ihnen kommt es an traditionellen Sammel- und Schlafplätzen zu Massenansammlungen von bis zu 70.000 Vögeln (z.B. Linumer Teiche in Brandenburg).

Zugintensitäten und Zughöhen sind sehr stark vom Wetter abhängig. Im Frühjahr wird der Vogelzug durch Rückenwind, d.h. Südwestwind und Warmluftadvektion begünstigt. Im Herbst erfolgt der Vogelzug bevorzugt bei schwachgradientigen Hochdrucklagen und Nord- bzw. Ostwindlagen. Bei Gegenwind sinkt die Flughöhe unter 500 ft über Grund ab.

Im Jahresverlauf ist an ca. 26 Tagen mit vogelzugbedingtem hohem bis sehr hohem Vogelschlagrisiko zu rechnen.

GEBIETE MIT HOHEN VOGELBESTÄNDEN

Neben den jahreszeitlich bedingten Vogelzugbewegungen kommt es in verschiedenen Gebieten während der Brut-, Rast- und Überwinterungszeit zu massiven Ansammlungen von Großvogelarten, wie z.B. Kraniche, Großtrappen, Gänse, Wat- und Wasservögel und Birkhühner. Von diesen Gebieten bzw. Vogelansammlungen geht eine erhebliche Gefahr eines Vogelschlages aus. Sie sind auf der deutschen Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 sowie der VFR+GPS-Karte von Jeppesen als so genannte „Aircraft-relevant Bird Areas“ (ABAs) in grüner Farbe dargestellt und mit einer Nummer und Angabe der Monate, in welchen mit Vogelaufkommen zu rechen ist (ganzjährig oder saisonal), dargestellt. Die Internetseite www.aba.bfn.de des Bundesamtes für Naturschutz enthält eine Liste aller ABAs mit Zeitangaben und den darin vorkommenden Vogelarten. Es wird dringend empfohlen, diese Gebiete in mindestens 2.000 ft zu überfliegen, nicht nur, um einen Vogelschlag zu vermeiden, sondern auch um die besonders lärmempfindlichen Großvogelarten nicht zu stören.

Ausschnitt aus ICAO Karte, Blatt Rostock mit ABAs

VOGELSCHLAGRISIKO

VOGELSCHLAG UND STÖRUNGEN

Insbesondere zu den Zeiten des Hauptvogelzuges und während des Winters stellen die ziehenden Vogelschwärme, aber auch plötzlich auffliegende Gruppen oder Massenansammlungen, ein erhebliches Vogelschlagrisiko dar. Daneben besteht durch tiefe Überflüge, Außenlandungen und Außenstarts in oder in unmittelbarer nähe der Aircraft-relevant Bird Areas (ABAs) ein erhebliches Störpotential. Während sich viele Brutvogelarten offenbar sehr gut an regelmäßig stattfindenden Luftverkehr gewöhnen können, wie ihre Vorkommen auf und in der Nachbarschaft von Flughäfen und Flugplätzen zeigen, können insbesondere rastende und überwinternde Zugvogelschwärme auf die ihnen unbekannten Luftfahrzeuge sehr sensibel reagieren. Tiefe Überflüge unter 2.000 ft und Außenlandungen lenken die Aufmerksamkeit der Vögel auf sich und führen in der Folge zu Fluchtreaktionen.

WELCHE VÖGEL SIND BETEILIGT?

Bei den deutschlandweit an Vogelschlägen beteiligten Vögeln handelt es sich mit einem Anteil von etwa 30 % um Schwalben und Mauersegler. Größere Singvögel, wie z.B. Stare sind nur mit 3 % beteiligt. Falken, insbesondere Turmfalken, machen einen Anteil von etwa 13 % und Mäusebussarde von etwa 15 % aus. Vogelschläge mit Möwen kommen nicht nur entlang der Küstenbereiche, sondern auch im Binnenland vor. Vogelschläge mit großen Vögeln mit über 1.800 g, wie Graureiher, Störche, Schwäne, vor allem aber Gänse, passieren nur in Einzelfällen.

Allerdings lassen sich bei mehr als der Hälfte der registrierten Vogelschläge die beteiligten Vogelarten nicht mehr ausmachen, so dass die hier genannten Angaben über die bei Vogelschlägen beteiligten Vogelarten nur Anhaltswerte sein können.

SCHÄDEN DURCH VOGELSCHLAG

Die durch einen Vogelschlag verursachten Schäden an einem Flugzeug und die Folgen für den weiteren Flugverlauf können sehr unterschiedlich sein. Zum Glück bleibt der durch Vogelschlag verursachte Ausfall der Triebwerke mit anschließender Notwasserung, wie mit einem Airbus A320 im Januar 2009 auf dem Hudson River bei New York geschehen, eine sehr seltene Ausnahme.

Schwalbe

Gans

Möwe

Kiebitz

Storch

Einige der Vögel, die Piloten gefährlich werden können.

Bei den meist propellergetriebenen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt führt ein Vogelschlag allein schon aufgrund der geringeren Fluggeschwindigkeit selten zu Schäden, die den Totalverlust des Flugzeuges zur Folge haben. Aber unterschätzen sollte man die Gefahr nicht. Ein frontal auf die Windschutzscheibe auftreffender Vogel kann diese wie ein Geschoss durchschlagen und im schlimmsten Fall den Piloten erheblich verletzen. Gerade die Windschutzscheiben der kleineren Flugzeuge und Hubschrauber sind nur für geringe Belastungen ausgelegt und können bei einem Vogelschlag zerbersten. Je höher die Fluggeschwindigkeit und je größer die Vogelmasse, umso massiver kann sich ein Vogelschlag auswirken.

Abgesehen von der exponierten Windschutzscheibe kann ein Vogel auf alle anderen, im Frontbereich befindlichen Teile treffen. Die Folge können Beulen oder Löcher im Rumpf oder an den Tragflächen, ein zerbrochenes oder verstopftes Staurohr, eine abgebrochene Antenne, beschädigte Bremsschläuche, verstopfte Lufteinlässe oder die Beschädigung des Heckrotors bei Hubschraubern sein. Bei Düsenflugzeugen sind die Triebwerke durch Vogelschlag besonders gefährdet.

In vielen Fällen kommt es zum Glück „nur“ zu einer Kollision mit einem Vogel, ohne dass der Vogel so heftig aufschlägt, dass ein sichtbarer Schaden am Luftfahrzeug entsteht. Trotzdem sollte man nach einem Vogelschlag möglichst bald landen, denn erst am Boden kann man den wirklich entstanden Schaden beurteilen.

WAS TUN BEI EINEM VOGELSCHLAG?

BEIM START

Erfolgt ein Vogelschlag während des Startlaufs, so muss der Start sofort abgebrochen werden, vorausgesetzt die Startbahn ist lang genug. Da sich meist nicht so schnell feststellen lässt, was passiert ist, sollte man auf jeden Fall zurück zum Vorfeld rollen und eine gründliche Überprüfung des Luftfahrzeuges durchführen. Hierbei sind vor allem die Einlässe der Triebwerke sowie andere Lufteinlässe auf Schäden oder auf Vogelreste hin zu prüfen. Vergessen sollte man nicht, auch das Fahrwerk und die hydraulischen Bremsleitungen zu checken.

Kann nach einem Vogelschlag der Start nicht abgebrochen werden, so sollte man möglichst bald umkehren und landen. Hat der Vogelschlag ein Triebwerksproblem verursacht, muss unter Umständen das vorgeschriebene Notfallverfahren eingeleitet werden. Auf jeden Fall sollte man den Flugplatz informieren und sofort zum Platz zurückkehren.

IM REISEFLUG

Wenn offenbar strukturelle Teile oder ein Kontrollsystem beschädigt wurde, kann es sinnvoll sein, erst einmal die Kontrollfähigkeit des Luftfahrzeuges zu überprüfen, bevor eine Landung durchgeführt wird. Bei solch einem Check in ausreichender Flughöhe ist auf eine sichere Fluggeschwindigkeit zu achten.

Wenn die Windschutzscheibe gebrochen, gerissen oder durchlöchert ist, sollte man die Geschwindigkeit verringern, um den Winddruck zu reduzieren. Gegebenenfalls hilft eine Sonnenbrille oder eine Schutzbrille, um sich vor dem Fahrtwind, Niederschlägen oder vor umher fliegenden Trümmerteilen zu schützen. Auf keinen Fall sollte man sich von Blut, Federn oder dem Geruch des toten Vogels irritieren lassen. Es gilt, das Luftfahrzeug weiterhin sicher zu fliegen.

Windschutzscheiben von kleinen Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt und von Hubschraubern sind nicht unbedingt auf die Einwirkung von Vogelschlägen getestet. Möwen, Tauben, Kiebitze und sogar Schwalben können Windschutzscheiben von kleinen Luftfahrzeugen durchschlagen. Der Propeller gibt hier wenig Schutz.

Vogelschläge mit Helikoptern kommen besonders häufig vor, da diese vorwiegend in geringer Höhe operieren. Nach einem Vogelschlag sollte man insbesondere

nach möglichen Schäden am Heckrotor schauen. Diese sind nicht immer leicht zu erkennen.

RUHE BEWAHREN

Die Kollision mit einem Vogel kann im Einzelfall sehr heftig sein, verbunden mit einem lauten Knall, der den Piloten kurzzeitig aus der Fassung bringen kann. Der Schreck durch einen Vogelschlag kann sehr groß sein. Hier heißt es, Ruhe zu bewahren, das Luftfahrzeug weiterhin unter Kontrolle zu halten, die richtige Geschwindigkeit beizubehalten und möglichst schnell den nächsten Flugplatz anzufliegen.

VOGELSCHLAG VERMEIDEN

Das Risiko eines Vogelschlages lässt sich nicht gänzlich ausschließen. Aber es gibt viele Möglichkeiten, die Gefahr eines Vogelschlages erheblich zu mindern.

ÜBER VOGELSCHLAGRISIKO VORHER INFORMIEREN

Im Luftfahrthandbuch AIP (Aeronautical Information Publication) findet man im Teil Enroute (ENR) einen Abschnitt über Vogelkonzentrationen und Vogelzugbewegungen im jeweiligen Land. Wichtig sind hierbei insbesondere Hinweise zu Zeiten und Gebieten höchster Vogelkonzentrationen und zu den vorkommenden Vogelarten. Gerade wer zum ersten Mal in ein anderes Land fliegt, sollte sich hier gründlich informieren.

Neben den allgemeinen Hinweisen im Luftfahrthandbuch sind zusätzlich vor jedem Flug die NOTAM auch im Hinblick auf gemeldete Vogelschlagrisiken zu prüfen.

Diese speziellen NOTAM werden auch als sogenannte BIRDTAM herausgegeben. Sie können Informationen über permanente und saisonale Vogelzugbewegungen, aber auch wichtige Warnungen über beobachtete Vogelkonzentrationen im Bereich des Start- und/oder Zielflugplatzes enthalten.

In Deutschland ist das Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr (AGeoBw) zuständig für die Herausgabe von Vogelschlagwarnungen. Hierbei werden für die Risikovorhersage verschiedene Intensitätsstufen verwendet. Warnungen werden bei den Risikostufen moderate/high bzw. high veröffentlicht. Diese Informationen liegen bei der Flugberatung AIS-C vor. Eine zusätzliche Information bezüglich der zu erwartenden Vogelzugbewegungen wird in das VFReBulletin aufgenommen. Zusätzlich können über die Internetseite des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (www.davvl.de) Vogelzugvorhersagen und BIRDTAM abgerufen werden.

VOGELZUGVORHERSAGE:

Vogelzugvorhersage gueltig seit dem 12. Januar 2012:

IM VORHERSAGEZEITRAUM IST DIE WAHRSCHEINLICHKEIT VON VOGELSCHLAG SEHR GERING. AUFGRUND DER MILDEN WITTERUNG IST DIE WINTERFLUCHT EINIGER ARTEN WENIGER STARK AUSGEPRAEGT, WESWEGEN EINIGE DURCHZUEGLER UND KURZSTRECKENZIEHER IM GESAMTENGEBIET ANZUTREFFEN SIND.
BESONDERS AN DEN KUESTEN VON NORD- UND OSTSEE SOWIE IN DEN NORDDEUTSCHEN FLUSSNIEDERUNGEN VERWEILEN WEITERHIN WAT- UND WASSERVOEGEL.
DIE MILDEN TEMPERATUREN KOENNEN BEI EINIGEN WASSERVOGELARTEN BEREITS ZUR BESETZUNG DER BRUTREVIERE FUEHREN. EBENSO KANN IN DER ZWEITEN VORHERSAGEHAELFTE IM FALLE ANHALTEND WARMER TEMPERATUREN BEREITS MIT VERSTAERKTER VOGELZUGAKTIVITAET GERECHNET WERDEN. MODERATER VOGELZUG FINDET IN MITTELDEUTSCHLAND, IN DEN NIEDERUNGSGEBIETEN DER ELBE, WESER UND ALLER SOWIE AN DEN KUESTEN DER NORDSEE STATT. REGIONEN MIT BESTAENDEN VON NORDISCHEN SCHWAEAENEN UND GAENSEN SIND WEITERHIN U. A. DIE RUEGEN- BOCK-REGION, RHIN-/HAVELLUCH, MITTELELBE UND DIEPHOLZER MOORNIEDERUNG.
DIE ZUGBEWEGUNGEN ERREICHEN ZUGHOEHEN BIS 6000FT. (GND) BLEIBEN ABER IN DER REGEL DEUTLICH DARUNTER. SIE FINDEN WAEHREND DES TAGES, VERSTAERKT IN DEN DAEMMERUNGSPHASEN STATT. ES BESTEHT EINE GERINGE VOGELSCHLAGWAHRSCHEINLICHKEIT BEI DENNOCH HOHER WAHRSCHEINLICHKEIT EINES SCHADENS.

Beispiel für eine Vogelzugvorhersage im VFReBulletin

GRÜNDLICHE VORFLUGKONTROLLE

Nicht alle Zusammenstöße mit Vögeln werden vom Piloten bemerkt und daher auch nicht gemeldet. Vielleicht ist ein Vogel während des Fluges unbemerkt in den Motorraum gelangt oder hat das Staurohr beschädigt. Zu einem Rundgang um das Flugzeug gehört auch ein Blick auf mögliche Schäden durch Vogelschlag.

Übrigens, im Frühjahr sollte man die Vorflugkontrolle besonders gründlich durchführen, da Vögel über Nacht ein Nest gebaut haben können. Findet man Gras oder kleine Äste, sind weitere Kontrollen erforderlich, auch von Stellen, die nicht leicht zugänglich sind. Ein Nest unterhalb der Motorhaube könnte Feuer fangen; ein Nest im Heckbereich könnte die Steuerung beeinträchtigen.

VOGELAKTIVITÄTEN AM FLUGPLATZ BEOBACHTEN

Während des Rollens sollte man nach Vögeln auf dem Flugplatz Ausschau halten. Aufgrund ihrer Farbe und Größe lassen sich Vögel nicht immer leicht auf den Beton- oder Asphaltbahnen erkennen. Vielleicht gibt es auch Hinweise zu Vogelaktivitäten auf der ATIS.

Wenn größere Ansammlungen von Vögeln auf oder nahe der Piste gesehen werden, sollte man den Start verzögern. Das ist insbesondere wichtig bei Turbo-Prop s und Jets, die an kleinen Flugplätzen der Allgemeinen Luftfahrt operieren (die Vögel haben sich an die langsam bewegenden Flugzeuge gewöhnt). Im Zweifelsfall startet man gar nicht, solange sich Vögel auf der Start- und Landebahn oder in unmittelbarer Umgebung befinden. Das Luftfahrzeug sollte man niemals dazu verwenden, um Vögel zu verscheuchen.

BESONDERE VORSICHT IM AN- UND ABFLUG

Wenn hohe Vogelkonzentrationen in Flugplatznähe erwartet werden, sollte man einen Sinkflug oder einen Anflug mit hoher Geschwindigkeit vermeiden. Eine halb so große Geschwindigkeit resultiert in einem Viertel der Aufschlagenergie.

Wenn sich Vogelschwärme im Anflugbereich befinden, sollte man rechtzeitig durchstarten. Vielleicht ist der Anflug beim zweiten Mal frei.

RICHTIGES VERHALTEN WÄHREND DES REISEFLUGES

Da sich die meisten Vögel in geringen Höhen aufhalten, gilt für VFR-Flüge, sich grundsätzlich an die für VFR-Überlandflüge mit motorisierten Luftfahrzeugen festgelegte Mindestflughöhe von 2.000 ft über Grund zu halten (siehe § 6 LuftVO). Nur wenige Vogelschläge in der Allgemeinen Luftfahrt passieren in größeren Höhen.

Bei Geschwindigkeiten bis zu 80/90 kt haben Vögel oft genug Zeit einem Flugzeug auszuweichen, aber je höher die Geschwindigkeit, desto größer ist die Gefahr eines Schlages.

Wenn Profis Flüge über eine längere Zeit im Tiefflug durchführen müssen, dann tragen sie zumeist auch Helme mit einem Visier. Viele Pilotenleben konnten hierdurch schon gerettet werden.

NATURSCHUTZ UND VOGELSCHLAGRISIKO

Die in den Luftfahrtkarten ausgewiesenen Vogel- und Naturschutzgebiete sollte man grundsätzlich nur in großer Höhe (mindestens 2.000 ft über Grund) überfliegen. Am besten meidet man diese Gebiete ganz. Dadurch wird nicht nur das Vogelschlagrisiko erheblich reduziert, sondern auch ein Beitrag zum Naturschutz geleistet.

Auch beim Fliegen entlang von Flüssen oder Küstenlinien, vor allem in geringer Höhe, ist Vorsicht geboten. Auch Vögel, ebenso wie Piloten, nutzen diese hilfreichen Navigationslinien.

Beachtet werden sollte, dass sich an Seen und seichten Flussmündungen auch außerhalb der Brutzeit eine große Anzahl von Möwen, Watvögeln (Sumpfvögel) und Wildgeflügel aufhalten können, die regelmäßig um

die Morgen- und Abenddämmerung umherfliegen. Um die Gefahr von Vogelschlag zu minimieren, aber auch um die Vögel möglichst nicht zu stören, sollte man solche Gebiete umfliegen.

Übrigens, Hubschrauber verursachen größere Störungen von Vogelkolonien als Flächenflugzeuge.

Im Juni und Juli ist das Risiko eines Vogelschlages am größten wegen der vielen unerfahrenen jungen Vögel in dieser Zeit. Außerdem kann die Flugfähigkeit der erwachsenen Vögel beeinträchtigen sein, da sie sich in der Mauser befinden.

Statistik des DAVVL

Im Allgemeinen kann man feststellen, je langsamer ein Vogelflügel schlägt, desto größer ist der Vogel und umso gefährlicher kann er sein. Achtung: Greifvögel sind dafür bekannt, dass sie sogar Flugzeuge angreifen um ihr Revier zu verteidigen.

mehr flugtauglich ist und der Schaden in einem Luftfahrttechnischen Betrieb behoben werden muss. Bei einem Vogelschlag-ereignis im Flugplatzbereich sollte man auch den Flugplatzbetreiber darüber informieren.

Zusammenstöße von Luftfahrzeugen mit Vögeln gelten nicht als Flugunfall und sind daher nicht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zu melden. Allerdings sind Vogelschläge dem Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V. (DAVVL) in 56831 Traben-Trarbach, Postfach 1162 zur Anzeige zu bringen (www.davvl.de). Diese Anzeigepflicht besteht nur für gewerbliche Flüge. Allerdings wird den Piloten und Haltern auch nicht gewerbsmäßig betriebener Luftfahrzeuge im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs dringend empfohlen, Vogelschläge anzuzeigen. Leider wird dieser Empfehlung nicht immer nachgegangen und so wird ein großer Teil der in der Allgemeinen Luftfahrt verursachten Vogelschläge nicht registriert.

Um den DAVVL bei der wissenschaftlichen Auswertung von Vogelschlägen sowie bei Ergreifung geeigneter Maßnahmen zu unterstützen, sollten Piloten jedes Vogelschlagereignis dem DAVVL anzeigen und damit einen Beitrag zur Flugsicherheit leisten. Auch an Resten (z.B. Federn) des beteiligten Vogels ist der DAVVL interessiert, um die Vogelart bestimmen zu können.

Führt ein Vogelschlag zu einer schweren Flugbetriebsstörung (z.B. Triebwerksschaden, Abkommen von der Start- und Landebahn), so ist diese gemäß § 5 LuftVO weiterhin dem DAVVL zur Anzeige zu bringen.

VOGELSCHLAG UNTERSUCHEN UND MELDEN

Grundsätzlich sollte man nach einem Vogelschlag möglichst bald landen. Während des Fluges ist es kaum möglich, die Schwere des Schadens festzustellen bzw. zu beurteilen, ob der Vogelschlag zu einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit geführt hat.

Nach einem Vogelschlag, auch mit einem sehr kleinen Vogel, muss das Luftfahrzeug nach der Landung auf Schäden hin gründlich untersucht werden. Eventuell ist der entstandene Schaden so erheblich, dass das Luftfahrzeug nicht

LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND — AIP GERMANY

Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.
Postfach 11 62

D-56831 Traben-Trarbach

DAVVL e.V.

Fax: +49 (0) 6541 / 81 23 01
Tel.: +49 (0) 6541 / 81 23 00

E-Mail: birdstrike@davvl.de

Anzeige des Zusammenstoßes eines Luftfahrzeuges mit Vögeln
Grundlage: Bekanntmachung des BMVBW vom 08.11.2000, LS 17/60.37.00/14 D 00 (NfL I-313/00)

Flugnummer:_____
Flugzeugmuster:_____
Triebwerkmuster:_____
Eintragungskennzeichen:_____
Datum:

Auswirkung auf den Flug:
keine ☐
Startabbruch ☐
Sicherheitslandung ☐
Triebwerk abgestellt ☐
andere _____

ZUSAMMENFASSUNG

- **Das Vogelschlagrisiko ist besonders hoch im Frühjahr und im Herbst.**
- **Vermeiden Sie Vogel-Naturschutzgebiete und Küstenlinien im Frühjahr.**
- **Nutzen Sie alle Möglichkeiten, sich über Vogelzug und Vogelkonzentrationen zu informieren.**
- **Checken Sie NOTAM (BIRDTAM) und ATIS über Vogelaktivitäten am Start- und Zielflugplatz.**
- **Planen Sie, so hoch wie möglich zu fliegen; die meisten Vögel fliegen nur in wenigen tausend Fuß Höhe über Grund.**
- **Führen Sie eine gründliche Vorflugkontrolle durch; Vogelnester können innerhalb weniger Stunden gebaut werden.**
- **Viele Vogelarten haben Farben, die mit dem Hintergrund verschwimmen.**
- **Wenn Sie eine größere Ansammlung von Vögeln auf oder nahe der Piste sehen, sollten Sie nicht starten oder den Start verzögern.**
- **Je höher die Fluggeschwindigkeit und je schwerer der Vogel, desto größer ist das Vogelschlagrisiko und der mögliche Schaden.**
- **Die Windschutzscheiben der meisten Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind nicht dafür konstruiert, einem Vogelschlag Stand zu halten.**
- **Wenn die Windschutzscheibe gebrochen ist, lassen Sie sich nicht ablenken – Fliegen Sie das Luftfahrzeug.**
- **Denken Sie daran, dass Vögel auch nachts fliegen.**
- **Nach einem Vogelschlag sollten Sie möglichst bald landen und den möglichen Schaden feststellen.**
- **Melden Sie alle Vogelschläge, auch kleinere; benutzen Sie dazu das Meldeformular des DAVVL e.V.**

Kollision einer Cessna 150 mit zwei Schwänen am 01.04.2012 während des Landeanflugs auf den Flugplatz Donauwörth-Genderkingen.

Bildnachweis:
AOPA Air Safety Institute (4), DAVVL (1), DFS (2), Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. (1); Wikimedia Commons: Malene (1), BS Thurner Hof (2), Stefano Corso (1), Rizzo (1)

Quellen:
„Vogelschlaggefahr und Maßnahmen zur Verhütung", Flugsicherheitsmitteilung fsm 1/84, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig, 1984
„Verhütung von Vogelschlägen, Hinweise für die Allgemeine Luftfahrt", Vogel und Luftverkehr, Band 12, Heft 2, 1992
„Bird Strikes", Air Safety Institute, USA, 2010
Luftfahrthandbuch Deutschland AIP VFR, ENR 3, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, 2012

Haftungsausschluss:
Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor Jürgen Mies und von AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER
AOPA-Germany e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

www.aopa.de

34. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Datum: **28.07. - 04.08.2012**
Ort: **Flugplatz Eggenfelden**

AOPA-Mitglieder:	250 €
Nichtmitglieder:	450 €
Fluglehrerstunde:	40 €

Nur beschränkte Charterkapazitäten - bitte möglichst mit dem eigenen Flugzeug teilnehmen!

Ferrypauschale für Charterer:	190 €
zzgl. Fluggebühren	

Anmeldeschluss: **28.06.2012**
Anmeldeforumlar: **Seite 25**

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

Pension Alram-Hof
08721 6398
EZ 40 EUR, DZ 62 EUR

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

Familie Schmideder
08721 8365
p.P. 19 EUR

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

Die Kombination aus qualifizierter fliegerischer Weiterbildung und harmonischem Fliegerurlaub in Niederbayern wissen unsere Teilnehmer seit über 30 Jahren zu schätzen. Machen auch Sie mit! Wir freuen uns auf alle „Wiederholungstäter" und viele neue Gesichter.

Kursangebot und Ablauf

THEORIEKURSE

Ein Nachmittag Theorie für alle gebuchten Kurse am **Sonntag, 29.07.2012**. Da die Kurse Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis sind, sollten alle Trainees bis zu diesem Zeitpunkt angereist sein.

BRIEFING

Jeden Morgen vor Beginn des Flugbetriebs werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen. Obligatorisch für alle, die an diesem Tag fliegen möchten.

PRAXISANGEBOT

Grundlagentraining / Basic (BAS)

Für alle, die ihre fliegerischen 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.

Aufbautraining / Advanced (ADV)

Hier üben Sie zum Beispiel das Fliegen „unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA-, ILS-, NON GYRO-Approaches und vieles mehr. Außerdem steht ein umfassendes CVFR-Refreshertraining auf dem Programm.

Alpeneinweisung (ALP)

Erfahrene Fluglehrer zeigen Ihnen 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)

Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine.

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.

21. AOPA-Trainingscamp Stendal

Datum:	**20. - 23.09.2012**
Ort:	**Flugplatz Stendal**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**20.08.2012**
Anmeldeforumlar:	**Seite 25**

Das AOPA-Trainingscamp in Stendal findet mittlerweile zum 21. Mal statt. Das beliebte Flugsicherheitstraining im Nordosten Deutschlands bietet die Möglichkeit zur fliegerischen Weiterbildung in angenehmer Atmosphäre.
Egal ob Grundlagentraining, CVFR- und IFR-Refresher oder die Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen - das Trainingsprogramm und die Flugziele werden nach den Wünschen jedes Teilnehmers zusammengestellt und individuell zwischen Trainee und Fluglehrer abgesprochen. Auch Übungsflüge zur Scheinverlängerung sind selbstverständlich möglich.
Das AOPA-Trainingscamp kann mit einem Besuch des Seitenwindsimulators in Itzehoe sinnvoll kombiniert und ergänzt werden. Das Xwind-Sim-Training wird allen Teilnehmern während der Zeit des Flugsicherheitstrainings zu besonderen Konditionen angeboten.
Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Chartergebühren werden nach Ende des Trainingscamps in Rechnung gestellt.
Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (19.09.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

AOPA-Fluglehrerfortbildung

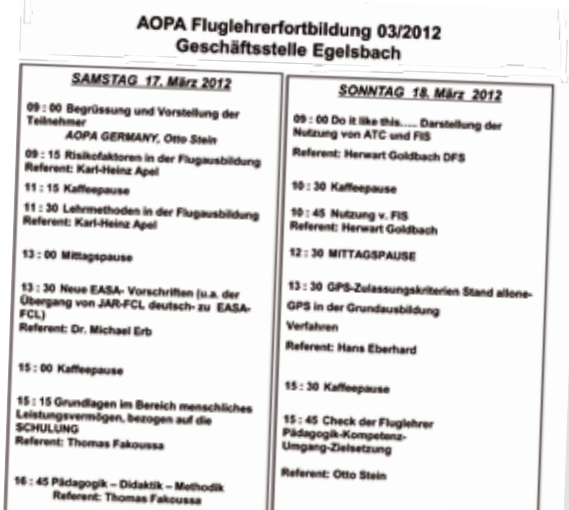
Datum:	**27. + 28.10.2012**
Ort:	**Egelsbach**
Zeit:	**09:00 - 18:00 Uhr**
AOPA-Mitglieder:	**130 €**
Nichtmitglieder:	**180 €**
Anmeldeschluss:	**27.09.2012**
Anmeldeforumlar:	**Seite 25**

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von JAR-FCL 1.355(a)(2) bzw. Jar-FCL 2.320G(a)(2) durgeführt. Der Lehrgang wird als anerkannte Fluglehrerfortbildung vom LBA zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung
- § 96 Nr. (4)2. LuftPersV - Verlängerung und Erneuerung

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs. Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste, das von AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein zusammengestellt wird, geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

Programm und Impressionen der letzten Veranstaltung



AOPA Fluglehrerfortbildung 03/2012
Geschäftsstelle Egelsbach

SAMSTAG 17. März 2012

09 : 00 Begrüssung und Vorstellung der Teilnehmer
AOPA GERMANY, Otto Stein

09 : 15 Risikofaktoren in der Flugausbildung
Referent: Karl-Heinz Apel

11 : 15 Kaffeepause

11 : 30 Lehrmethoden in der Flugausbildung
Referent: Karl-Heinz Apel

13 : 00 Mittagspause

13 : 30 Neue EASA- Vorschriften (u.a. der Übergang von JAR-FCL deutsch- zu EASA-FCL)
Referent: Dr. Michael Erb

15 : 00 Kaffeepause

15 : 15 Grundlagen im Bereich menschliches Leistungsvermögen, bezogen auf die SCHULUNG
Referent: Thomas Fakoussa

16 : 45 Pädagogik – Didaktik – Methodik
Referent: Thomas Fakoussa

SONNTAG 18. März 2012

09 : 00 Do it like this..... Darstellung der Nutzung von ATC und FIS
Referent: Herwart Goldbach DFS

10 : 30 Kaffeepause

10 : 45 Nutzung v. FIS
Referent: Herwart Goldbach

12 : 30 MITTAGSPAUSE

13 : 30 GPS-Zulassungskriterien Stand allone-GPS in der Grundausbildung
Verfahren
Referent: Hans Eberhard

15 : 30 Kaffeepause

15 : 45 Check der Fluglehrer Pädagogik-Kompetenz-Umgang-Zielsetzung
Referent: Otto Stein

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 28.07. bis 04.08.2012

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 20
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR + Fluggebühren laut Aushang vor Ort

Bitte ankreuzen und Priorität setzen!

Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen, Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte.

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

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:

☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am:

☐ 28.07.2012 ☐ 29.07.2012 (vor 12 Uhr)

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 20. bis 23.09.2012

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Eggenfelden und Stendal)

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR
☐ IFR

☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 27. und 28.10.2012

Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bitte legen Sie der Anmeldung eine Kopie Ihrer Lizenz und Ihres Medicals bei.

Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

Die AOPA bei den Heeresfliegern in Fritzlar

Gemeinsames Motorflugtraining von der zivilen AOPA-Germany und der militärischen Flugsicherung

„Eine solche Veranstaltung, die so gut organisiert ist und bei der Frau und Mann sich von Beginn an so gut betreut fühlen durften, ist eine hervorragende und unbezahlbare positive Öffentlichkeitsarbeit."

So stand es in einem der Feedbackbögen, die die Teilnehmer des 2. Motorflugtrainings der AOPA-Germany vom 26.04.2012 bis 29.04.2012 auf dem Heeresflugplatz Fritzlar bei ihrer Abreise hinterließen.

„Geboren" wurde die Idee zum gemeinsamen Motorflugtraining zwischen der zivilen AOPA und der militärischen Flugsicherung des Heeresflugplatzes Fritzlar bereits im Jahre 2010, als sich AOPA-Ausbildungsleiter Otto Stein und der Einsatzoffizier der örtlichen militärischen Flugsicherung Fritzlar, Hauptmann Heinz-Albert Türling, bei einer Fluglehrerfortbildung der AOPA trafen.

Hauptmann Türling, der schon länger nach einer Möglichkeit suchte, den zurückgehenden militärischen Flugverkehr im Hinblick auf den Kompetenzerhalt des platzeigenen Flugsicherungspersonals zu kompensieren, erkannte in der zivil-militärischen Zusammenarbeit eine gute Gelegenheit, zusätzliches Flugaufkommen in Fritzlar zu generieren und so die Leistungsfähigkeit seines Personals (auch im Hinblick auf die Auslandseinsätze) zu erhalten bzw. zu erhöhen.

Für Otto Stein und die AOPA bot sich auf der anderen Seite eine hervorragende Möglichkeit an, für Mitglieder der AOPA verschiedenste Anflüge zu üben, die in dieser Art und Weise an einem zivilen Flugplatz nicht möglich sind (Radargeführte Landeanflüge, etc.).

In der Folge entwickelten Otto Stein und Hauptmann Türling ein Programm, bei dem sowohl die zivilen Luftfahrzeugführer der AOPA, als auch die Soldaten der Flugverkehrskontrolle in Fritzlar auf ihre Kosten kommen sollten. Bereits zur ersten Auflage des Motorflugtrainings im Jahr 2011 reisten 18 Teilnehmer und 10 Fluglehrer mit insgesamt 20 Luftfahrzeugen zu einem dreitägigen Training an, bei dem die zivilen Luftfahrzeuge der AOPA für über 300 Radarflugbewegungen in der Anflugkontrolle Fritzlar sorgten.

Auch über die reinen Zahlen hinaus konnten sowohl die zivilen Lehrgangsteilnehmer als auch die militärischen Fluglotsen während des gemeinsamen Trainings wertvolle Erfahrungen miteinander sammeln und jeweils ihr praktisches Können als Luftfahrzeugführer oder als Flugverkehrskontrolloffizier vertiefen.

Das Motorflugtraining förderte damit also nicht nur die Zusammenarbeit zwischen den zivilen Piloten und der militärischen Flugsicherung, sondern diente damit auch klar der Flugsicherheit insgesamt.

Das Motorflugtraining 2011 wurde am Ende einhellig als hervorragender Erfolg für alle Beteiligten bewertet.

Aufgrund der äußerst positiven Erfahrungen von 2011 stand nun Ende April diesen Jahres die zweite Auflage des gemeinsamen Motorflugtrainings an, bei der es galt, an den großen Erfolg der ersten Veranstaltung anzuknüpfen.

Offenbar hatte sich das gute Ergebnis des Vorjahres im Kreis der AOPA-Mitglieder herum gesprochen, so dass sich für die diesjährige Veranstaltung bereits 20 Lehrgangsteilnehmer und 10 Fluglehrer mit insgesamt 28 Luftfahrzeugen anmeldeten.

Schwerpunkt für viele Teilnehmer war vor allem die fliegerische Aus- und Weiterbildung sowie die Wiederauffrischung von Grundlagen durch erfahrene Fluglehrer. Insbesondere auch die Möglichkeit Nachtflug am Flugplatz Fritzlar durchführen zu können, weckte großes Interesse bei den Teilnehmern.

Für die örtliche Flugsicherung dagegen war, neben der „Produktion" von Flugbewegungen zum eigenen Kompetenzerhalt, vor allem auch eins wichtig: Der Abbau von Vorurteilen und Unsicherheiten in Bezug auf militärische Lufträume, die immer noch sehr häufig im Kreise ziviler Luftfahrzeugführer anzutreffen sind. So wird vielfach angenommen, dass militärische Kontrollzonen bzw. Zuständigkeitsbereiche (ZB) „Verbotszonen" für die Allgemeine Luftfahrt darstellen. Das Ablegen dieser Unsicherheit dem Militär gegenüber kann im Fall einer Luftnotlage jedoch Mensch und Gerät vor größerem Schaden bewahren.

Zu Beginn der diesjährigen Veranstaltung erhielten die Teilnehmer Unterrichtungen über das Verhalten auf dem Heeresflugplatz, der Luftraumstruktur in der Umgebung und den Anflugverfahren, die die Teilnehmer in Anspruch nehmen können. Unmittelbar im Anschluss erfolgten die Kurzinformationen der Wetterberatung und der Flugberatung. Die Teilnehmer waren positiv über die Struktur und den Ablauf eines solchen „Briefings" überrascht, welches für Militärpiloten zur Tagesordnung gehört.

Diese große Anzahl an fliegerischen Möglichkeiten kannten die Teilnehmer der AOPA von ihren bisherigen Fliegercamps nicht. „Diese Möglichkeiten gibt's nur hier" brachte es Otto Stein auf den Punkt und freute sich sehr über das Angebot in Fritzlar.

Nachdem alle wichtigen Informationen an die Piloten ausgegeben waren, begann für viele Teilnehmer die fliegerische Phase. Fliegen im Sichtbereich des Kontrollturms, Streckenflug unter Radarkursführung oder simulierte Notverfahren mit Unterstützung des Fluglotsen standen auf dem Programm.

Auch das Rahmenprogramm war einmalig und so konnten sich die Teilnehmer neben den fliegerischen Aktivitäten ein Highlight nach dem anderen aussuchen:

- Die Heeresflugplatzfeuerwehr bot eine Feuerlöschübung an, um die Hitzewirkung eines Brandes und die richtigen Löschtechniken mit dem Feuerlöscher zu üben. Zudem gaben die Brandschützer noch nützliche Tipps und Hinweise über das Verhalten in verrauchten Räumen.
- Einen Einblick in die Sparte „Militärischer Nachtflug nach Sichtflugregeln" wurde von einem militärischen Luftfahrzeugführer durchgeführt. Seine Unterrichtung über das „Sehen und orientieren mit der Bildverstärkerbrille" war stark frequentiert und bot den Piloten der Allgemeinen Luftfahrt die Möglichkeit durch einen Parcours in einem dunklen Raum, Vorteile und Nachteile dieser Nachtsehgeräte selbst zu erleben.
- Die militärische Flugsicherung führte Präsentationen zur Wiederauffrischung und Weiterbildung zu verschiedenen Themen aus dem Bereich Flugsicherung durch.

„Die Betreuung kann nicht besser sein" schrieb ein Teilnehmer im Feedbackbogen und sprach damit den anderen aus der Seele.

Am Samstag, den 28.04. fand das Motorflugtraining 2012 dann mit einer gemeinsamen Abendveranstaltung seinen Abschluss. Alle waren erschöpft aber auch glücklich und zufrieden mit dem erneut sehr erfolgreichen gemeinsamen Training. Und so fassten es die Organisatoren Hauptmann Türling und Otto Stein in der gemeinsamen Rede mit den Worten zusammen: „Wir haben Freunde gefunden"; und Otto Stein fügte hinzu. „Wenn wir dürfen, dann sind wir im nächsten Jahr wieder da."

Man kann also sagen: „Nach dem Motorflugtraining ist vor dem Motorflugtraining" und somit beginnen jetzt schon die Vorbereitungen für das nächste Jahr.

Text: OLt Marcel Liehmann, OLt Marcus Leidinger
Fotos: OLt (w) Mandy Gathmann, AOPA

Der „VFR Sprechfunk Simulator“ der DFS

Sprechfunk üben wie im Flug

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat ein interaktives Computer-Lernprogramm mit Übungen für den Sprechfunkverkehr, den „VFR Sprechfunk Simulator“ veröffenlicht, der von der AOPA-Germany auf der AERO ausgiebig getestet wurde.

Das Programm dient zur praktischen Vorbereitung auf die Funksprechprüfungen BZF I und II oder allgemein zum Auffrischen der Sprechfunkkenntnisse.

Mit „VFR Sprechfunk Simulator“ können Piloten am Computer Sprechfunkverfahren für An- oder Abflüge an 17 deutschen Flughäfen wie beispielsweise München, Düsseldorf oder Mannheim üben. Der trainierende Pilot steht wie im wirklichen Flug im Dialog mit Flugverkehrs- und Bodenkontrolle, wendet die relevanten Sprechgruppen an und erhält vom Lotsen daraufhin bestimmte Anweisungen oder Freigaben. Durch die integrierte Spracherkennung reagiert die Anwendung dabei auch auf inhaltliche Fehler. Der Nutzer kann zwischen verschiedenen englischen und deutschen Stimmen für die Flugverkehrskontrolle wählen.

Für das Training lassen sich vier verschiedene Schwierigkeitsgrade setzen. Der Pilot kann beispielsweise einstellen, ob er in einem Anflugverfahren zusätzlich weiteren Verkehr berücksichtigen, einen Transponder nutzen, Wetterangaben oder Sonderanweisungen wie Pflichtmeldepunkte zurücklesen muss. Bei Bedarf sind auch Hinweise zum nächsten möglichen Funkspruch einblendbar. Darüber hinaus unterscheiden sich die 17 Flughäfen in Größe, Komplexität der Luftraumstruktur oder Rollführung. So kann der Nutzer sein Training beliebig variieren.

Maske zur Auswahl des Flugplatzes und der Schwierigkeitsstufe

Bedienoberfläche während der Übung mit Flugplatzkarte

Als Orientierungshilfe ist auf Sichtflug- oder Flugplatzkarten während der Übung die aktuelle Position des Flugzeugs markiert. Außerdem lassen sich Informationen zum Flugplatz, wichtige Frequenzen, der Flugzeugtyp und das Flugzeugkennzeichen auf einen Blick einsehen. Wie in einem Cockpit sind die Bedienoberflächen eines Funkgeräts und eines Transponders dargestellt, auf denen der Pilot die entsprechende Funkfrequenz oder den Transpondercode einrasten kann.

„Routine ist im Sprechfunk entscheidend, deshalb sind regelmäßige praxisnahe Übungen sehr sinnvoll. Wir möchten daher im zweiten Schritt das Angebot des ‚VFR Sprechfunk Simulator‘ auch für das Training zum Allgemeinen Sprechfunkzeugnis AZF erweitern“ berichtet Jan-Eric Putze, Vertriebsleiter für Luftfahrtpublikationen und -produkte der DFS.

„VFR Sprechfunk Simulator“ ist als CD-ROM für die Windows-Betriebssysteme XP und neuer verfügbar. Für Windows XP ist eine Internetverbindung notwendig. Das Programm kann im Internet unter www.dfs-aviationshop.de oder bei vielen Luftfahrtbedarfshändlern bestellt werden. Kosten: 89 Euro.

Flughafen Berlin-Brandenburg wird später eröffnet

Inkrafttreten der Berliner Luftraumstruktur damit verschoben

Durch die geplatzte Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens treten auch die ursprünglich auf den 3. Juni datierte Luftraumstruktur für den Berliner Raum und die Anflugverfahren für den Flughafen erst zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft. Bis dahin ist die bisher bestehende Luftraumstruktur unverändert gültig.

Als neuer Termin für die Inbetriebnahme wir derzeit der 17. März 2013 genannt. Damit würde das Inkrafttreten der neuen Luftraumstruktur mit der Veröffentlichung der neuen Luftfahrtkarten für 2013 zusammenfallen. Aber bis zum Frühjahr nächsten Jahres kann noch viel passieren.

Fotos: DFS

Luftraumbeschränkungen während Olympia

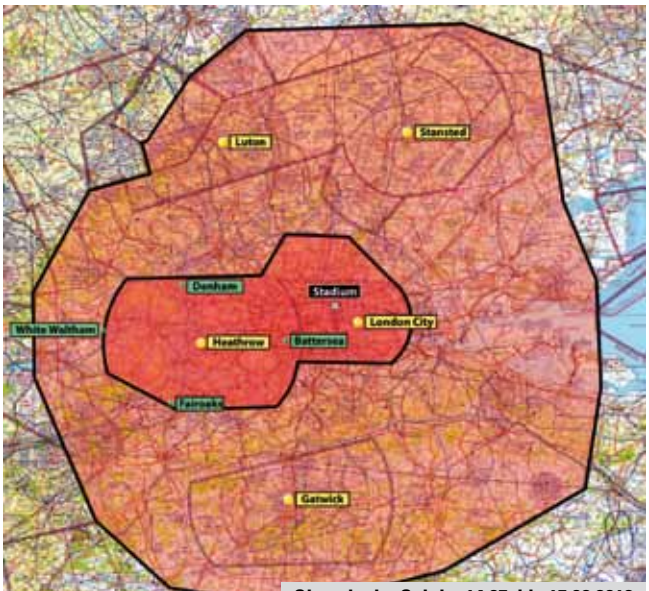
Vorsicht bei Flügen nach England

Während der Zeit der Olympischen und Paralympischen Spiele in England wird es zu massiven Beeinträchtigungen im Luftraum rund um die Austragungsorte kommen. Die Hauptbeschränkungen werden während der Zeit der Olympischen Spiele vom 14. Juli bis 15. August 2012 in Kraft treten. Eine kleinere Reihe von Luftraumbeschränkungen werden auch während der Paralympischen Spiele eingerichtet, die vom 16. August bis 12. September 2012 stattfinden.

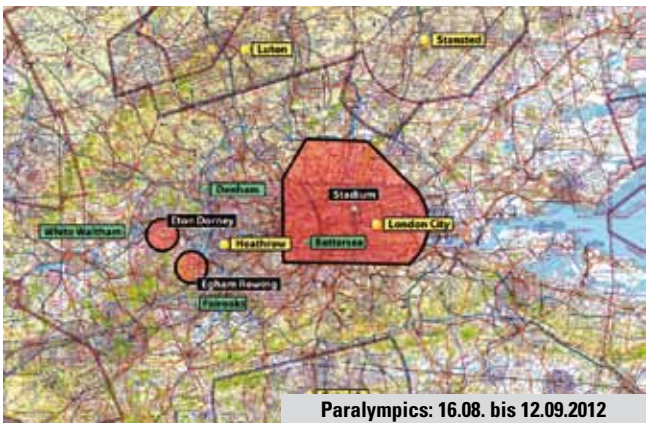
Olympische Spiele: 14.07. bis 15.08.2012
In diesem Zeitraum „sichert" ein Luftsperrgebiet (Prohibited Zone P111) den Hauptbereich von London und die Olympische Anlage. Um das Luftsperrgebiet herum befindet sich ein „Flugbeschränkungsgebiet" (Restricted Zone R112). Luftfahrzeuge sind in diesem Gebiet nur erlaubt, wenn sie eine Reihe von Auflagen bezüglich des Luftfahrzeugtyps einhalten und den Auflagen des Flugbeschränkungsgebiets Folge leisten.

Paralympische Spiele: 16.08. bis 12.09.2012
Während der Paralympics wird ein verkleinertes Luftsperrgebiet eingerichtet (Prohibited Airspace P114), das sich auf die Olympische Anlage und zwei weitere Sportstätten bezieht.

Weitere Informationen
Bitte informieren Sie sich vor einem geplanten Flug nach England auf der englischen Website www.airspacesafety.com/olympics über aktuelle Änderungen. Hier stehen auch alle relevanten Karten zum Download bereit.



Olympische Spiele: 14.07. bis 15.08.2012



Paralympics: 16.08. bis 12.09.2012

Erstflug der neuen DA52 von Diamond Aircraft

Am 3. April 2012 hob sich die DA52 unter den Augen der gesamten Belegschaft und vieler Gäste zum ersten Mal in die Lüfte.
Pilotiert von Christian Dries (Präsident) und Ingmar Mayerbuch (Chef Testpilot) stieg das zweimotorige Flugzeug auf eine Höhe von 3.700 m in weniger als neun Minuten. Angetrieben von zwei 180 PS Austro Engine Turbodieselmotoren, AE300E, erreichte das Flagschiff von Diamond Aircraft eine Reisegeschwindigkeit von 352 km/h TAS (bei einer für den Erstflug reduzierten Leistung).
Die DA52 ist als Fünf- bis Siebensitzer ausgelegt und zielt in erster Linie auf den Privat- und Lufttaximarkt ab. Aufgrund seiner Effizienz und des sparsamen Treibstoffverbrauchs hat das Flugzeug eine Reichweite von mehr als 2.300 km. Diamond Aircraft hofft, das Flugzeug innerhalb von 15 Monaten zur Marktreife zu bringen.

Fotos: Airspace & Safety Initiative (2), Diamond Aircraft

Erste Erkenntnisse zum Citation X Absturz in Frankfurt-Egelsbach

Am 1. März 2012 verunfallte ein Businessjet vom Typ Cessna Citation X beim Anflug auf den Flugplatz Frankfurt Egelsbach. Alle fünf Personen an Bord, die beiden Piloten und die drei Passagiere, kamen bei dem Absturz ums Leben. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung veröffentlichte einen Zwischenbericht des Unfalls in ihrem Bulletin aus März 2012, die wir hier kurz zusammenfassen wollen.

Der Anflug aus dem Osten auf die Egelsbacher Piste 27 verlief zunächst völlig normal, bis sich wenige Sekunden vor dem Absturz die Ereignisse überschlugen. Die geforderten Sichtflugbedingungen waren bei Sichten um 3000m offenbar gegeben, die Sichtweiten im Unfallgebiet verschlechterten sich nach dem Unfall durch aufziehenden Nebel erheblich. Der Anflug erfolgte ca. 45 Minuten nach Sonnenuntergang. Die Besatzung hatte noch keine Erfahrung mit Anflügen auf Egelsbach.

2 Minuten 24 Sekunden vor dem Absturz:
Der zuständige Fluglotse erteilte die Freigabe zum Flugregelwechsel IFR/VFR.

1 Minute 40 Sekunden vor dem Absturz:
Auffällig war die sehr hohe Anfluggeschwindigkeit, die in einer Entfernung von 8 NM von der Piste noch bei 285 kt lag, die Flughöhe war 2600 ft AMSL. Egelsbach liegt auf einer Höhe von 385 ft.

45 Sekunden vor dem Absturz:
Der Bedarfsmeldepunkt YANKEE TWO in etwa 4 NM Entfernung wurde mit 175 kt und in einer Höhe von 1530 ft AMSL überflogen. Der Sinkflug wurde fortgesetzt, dabei bleibt das Flugzeug stets unter dem Gleitpfad des Egelsbacher APAPI mit einem Anflugwinkel von 4,4°.

16 Sekunden vor dem Absturz:
Der Radarhöhenmesser meldete in einer Entfernung von knapp 3 NM akkustisch eine Höhe über Grund von nur noch 500 Fuß, die Sinkrate lag bei 1200 ft/min. Die Besatzung fuhr die Landeklappen auf 35° aus, dabei erhöhte sich in den folgenden Sekunden die Sinkrate des Flugzeugs noch weiter auf bis zu 2500 ft.

Foto: Cessna Aircraft Company

Citation X: Baugleiches Flugzeug wie verunfallte Maschine

14 Sekunden vor dem Absturz:
Das Bodenannäherungs-Warnsystem EGPWS warnte zunächst mit der Ansage „Sink Rate, Pull Up, Pull Up" und dann mit „Terrain, Too Low". Der Kapitän fragte den Copiloten: „Terrain?"

1 Sekunde vor dem Absturz:
Als die Besatzung die dramatisch niedrige Flughöhe realisierte, versuchte sie noch das Flugzeug nach oben zu ziehen. Allerdings kollidierte das Flugzeug dabei schon um 18:56:22 Uhr in einer Entfernung von ca. 2 NM zur Piste mit Bäumen auf einem Hügel mit einer Höhe von 640 ft AMSL.

Die BFU empfiehlt für den Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach sicherzustellen, dass die festgelegten An- und Abflugrouten einschließlich der Platzrunden mit Flugzeugen der so genannten HPA-Kategorie (High Performance Aircraft) sicher geflogen werden können. Zudem soll in den Sichtflugkarten ersichtlich sein, dass der Endanflug mit einem Anflugwinkel von 4,4° aufgrund der Hindernissituation zwingend erforderlich ist. Die bewaldete Hügelkette östlich des Platzes sollte in den Anflugkarten als Hindernis dargestellt werden.

Vermutungen des Nutzerausschusses am Flugplatz Egelsbach bestätigt

Die veröffentlichten Fakten bestätigen die bereits im März von den Mitgliedern des Nutzerausschusses am Flugplatz Frankfurt-Egelsbach (nutzer-edfe.de) vorgetragenen Vermutungen, dass eine Fehleinschätzung der Flughöhe hier eine wesentliche Rolle gespielt haben könnte. Die Unfalluntersuchung hat zwar die Ursache für das Unglück noch nicht definiert, die Mitglieder des Nutzerausschusses sehen sich allerdings in der Auffassung bestätigt, dass ein instrumentengestütztes Anflugverfahren den Unfall hätte verhindern können.

In dieser Hinsicht war der Nutzerausschuss bereits aktiv. Der Hessischen Flugplatz GmbH (HFG) liegt ein Vorschlag vor, in dem GPS-Punkte mit entsprechenden Flughöhen für den Anflug von Osten definiert sind, um den Sichtanflug zu unterstützen. Diese Anflughilfe ist zwar kein Ersatz für einen Instrumentenanflugverfahren, weil sie nur unter Sichtflugbedingungen und nicht bei schlechtem Wetter angewendet werden darf, kann aber gerade in der Nacht eine sicherheitserhöhende Wirkung haben.

Der Nutzerausschuss des Flugplatzes Frankfurt-Egelsbach plädiert nach wie vor dafür, ein instrumentengestütztes Anflugverfahren einzurichten und begrüßt ausdrücklich die Empfehlung der BFU, die Anflugkarten zu überarbeiten und Navigationshilfen für den Sichtanflug zu erarbeiten.

Flugplan mit EUROCONTROL-Routenkatalog und IFPS-Validierung neu im AIS-Portal

Wer einen Flugplan nach Instrumentenflugregeln (IFR) über das AIS-Portal der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH aufgibt, kann jetzt die gewünschte Flugroute per Mausklick aus dem EUROCONTROL-Routenkatalog auswählen. Der Flugplan lässt sich nun außerdem direkt mit dem Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) der zentralen Verkehrsflusssteuerung (CFMU) in Brüssel auf seine Durchführbarkeit prüfen.

Nach einer kostenlosen Anmeldung unter www.dfs-ais.de können Flugpläne und Flugplanfolgemeldungen online aufgegeben werden. Bei IFR-Flugplänen kann man sich ab sofort bis zu fünf Routenvorschläge mit Flugzeit und Streckenlänge anzeigen lassen. Mit einem Klick lässt sich die gewünschte Route in den Flugplan übertragen.

Bevor ein Flugplan zur Bearbeitung an das Aeronautical Information Service Centre (AIS-C) der DFS übermittelt wird, ist eine Prüfung gegen das Testsystem von IFPS möglich. Ist alles in Ordnung, kann der Flugplan an das AIS-C gesendet werden. In fast allen Fällen gibt es innerhalb weniger Minuten eine endgültige Bestätigung (ACK) aus Brüssel. Falls eine oder mehrere Fehlermeldungen angezeigt werden, korrigiert der Pilot seinen Flugplan entweder mit Hilfe der Meldung selbst oder schickt ihn zur Korrektur an das AIS-C.

„Die neuen Funktionen des AIS-Portals geben den Piloten und Flugberatern mehr Planungssicherheit, und die Bearbeitungszeiten bis zur endgültigen Bestätigung durch IFPS verringern sich deutlich“, erklärt Albert Wegert, Leiter AIS-C.

Über das Flugberatungsportal der DFS können kostenlos und rund um die Uhr Flugpläne, Flugplanfolgemeldungen und Landemeldungen für Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln in Deutschland oder für Flüge ins Ausland übermittelt werden. Auch NOTAM-Briefings lassen sich für alle Fluginformationsgebiete und Flugplätze anzeigen und ausdrucken.

Streckenbezogene, tagesaktuelle NOTAM-Informationen für Deutschland, Österreich und die Schweiz kann man außerdem in deutscher Sprache über das VFReBulletin abrufen und auf Karten grafisch darstellen lassen.

Viele Online-Dienste des AIS-C sind auch mit mobilen Geräten, wie Smartphone, PDA oder Tablet, nutzbar.

Anzeige

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Transform efficiency

Mit Jeppesen Mobile FliteDeck wird Ihr Flug effizienter. Auf Ihrem iPad haben Sie alle globalen Anflug- und Streckenkarten immer dabei.

Sie benötigen nur ein Abonnement der digitalen Jeppesen Karten, und schon können Sie die Jeppesen Mobile FliteDeck App benutzen.

Erleben Sie die digitale Revolution noch heute.

Besuchen Sie jeppesen.com/mobile5 für weitere Informationen.

Erhältlich im App Store

iPad is a trademark of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries. App Store is a service mark of Apple Inc.

eNews

Why ICAO is more important than ever

The International Civil Aviation Organisation in Montreal has taken on a sharper focus for general aviation in Europe, and influencing ICAO delegates is now of fundamental importance to AOPA. Europe has decided that ICAO recommendations, which each nation could hitherto choose whether it wished to adopt, are mandatory for all. This means that if ICAO does something that is not in GA's interests, it nonetheless automatically becomes law in Europe. ICAO itself has always accepted that one law cannot fit all, and specifically states that countries should look at its recommendations and decide whether they are right for them. Europe has thrown that option away. Mitchell Fox, ICAO's Chief of Flight Operations – who is doing temporary duty as Chief of Air Traffic Management – spent three days at the World Assembly and made several presentations on airspace and regulations. Mr Fox, pictured here at Stellenbosch Flying Club, was asked whether he felt an additional burden because Europe's stance meant he was making hard law, rather than suggestions and recommendations. No, he said – in effect, the standards ICAO has written have always had the force of international law, but individually, states retained absolute sovereignty over their airspace under the Chicago Convention which established ICAO, and ICAO could not challenge that fact.

This raises a further confusion because individual European states, which can't make their own regulations, have seats at ICAO, while Europe, which is not a signatory to the Chicago Convention, makes the rules. Europe bolted down this hole over its Emissions Trading Scheme, which was alleged to be in contravention of ICAO recommendations because it represented a constraint on international air traffic. The European Court ruled that Europe was not bound by the Chicago Convention, so it could do as it pleased. Yet Europe says it considers ICAO recommendations to be mandatory.

50 years of IAOPA

The International Council of AOPA met for its 26th World Assembly in Stellenbosch, South Africa, in April and after three days of debate set out a list of resolutions which will direct the focus of IAOPA's work worldwide in the coming years. Delegates from ten European AOPAs joined representatives of AOPAs from every continent at a gathering which marked 50 years of International AOPA. One of IAOPA's founders, Hendrik Pistorius (pictured at right with his wife, Craig Fuller and Koos Marais - he founded AOPA South Africa in 1956 and is the grandfather of South Africa's ‚blade runner' athlete Oscar Pistorius) attended the World Assembly as a guest of honour.

The success of the World Assembly represented a triumph of organisation for AOPA South Africa, led by its President Dr Koos Marais. The difficulties of making provision for debate between 90 representatives from 23 countries over three days cannot be overstated, and Dr Marais and his team were fulsomely thanked by IAOPA President Craig Fuller.

Special guests at the Assembly included Mitchell Fox, ICAO's Chief of Air Traffic Management, South Africa's Director of Civil Aviation Zakhele Thwala, and Steven Brown, the National Business Aircraft Association Vice President, Operations and Administration. John and Martha King, of the internationally successful flight training company King Schools, kept up their record of not having missed an IAOPA World Assembly in two decades and gave a polished and well-received presentation on general aviation safety.

John Sheehan hands over to Craig Spence

IAOPA's Secretary General John Sheehan retired on May 1st after 15 years in the job, and by way of appreciation IAOPA's European Region made a token presentation to him at the World Assembly. The European Region has been the focus of most of John's work because the regulatory excesses of the JAA and EASA have hit us during his watch, and trying to instill some good sense into European rulemaking has taken up the major part of his time. In recognition of this fact, IAOPA Senior Vice President Martin Robinson called all the representatives of European AOPAs onto the stage to participate in the presentation. A resolution proposed by Russia and the UK also commended John for his untiring efforts, his deft diplomatic skills and his sage advice during his tenure as Secretary General.

John, an ATPL with 7,700 hours, a Navy and civilian flight instructor and a charter and corporate pilot, has been succeeded by Craig Spence, who joined AOPA in 2008 as Vice President of Aviation Security from the American Department of Homeland Security. He became Vice President for Operational and International Affairs and has been closely involved in liaison with Europe as AOPA's NexGen expert. Craig is a commercial pilot with some 2,500 hours.

Foto: IAOPA

Termine 2012

Juni

06. - 10.06.2012
AOPA-Seeflugtraining
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

07. - 10.06.2012
AOPA-Fly-Out
nach Visby (ESSV)
Info: www.aopa.de

09. - 10.06.2012
Kehler Flugtage
in Kehl-Sundheim (EDSK)
Info: www.kehler-flugtage.de

14. - 17.06.2012
20. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

15. - 17.06.2012
Rallye Aerien International de Cognac
in Cognac-Chateaubernard (LFBG)
Info: www.aeroclub.cognac.free.fr

15. - 17.06.2012
Piper-Treffen 2012
in Gelnhausen (EDFG)
Info: www.pipertreffen-2012.de

22. - 24.06.2012
Aviation Expo 2012
in Bitburg (EDRB)
Info: www.expo.aero/europe

23.06.2012
Rallye „Rund um Egelsbach u. Charlie“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.fvl-online.de / www.fsca.de

23.06.2012
5. Porsche Flug- u. Fahrzeugtreffen
in Heubach (EDTH)
Info: www.elster-porschemuseum.de

29.06. - 01.07.2012
Air Magdeburg 2012
in Magdeburg (EDBM)
Info: www.air-magdeburg.de

30.06. - 01.07.2012
Flugplatzfest und Fly-In
in Bopfingen (EDNQ)
Info: www.fg-bopfingen.de

Juli

06. - 08.07.2012
Scalaria Air Challenge
Wolfgangsee, Österreich
Info: www.airchallenge.scalaria.com

28.07. - 04.08.2012
34. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

29.07.2012
JHV der AOPA-Germany
mit Neuwahl des Vorstandes
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

31.07. - 02.08.2012
2012 AYA Convention
in Oshkosh
Info: www.aya.org

August

03. - 05.08.2012
OUV-Sommertreffen
in Offenburg (EDTO)
Info: www.ouv.de

11. - 12.08.2012
29. Oldtimer Fly-in
in Schaffen-Diest (EBDT)
Info: www.dac.be

18. - 19.08.2012
Flugplatzfest
in Speyer (EDRY)
Info: www.airport-speyer.de

25. - 26.08.2012
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

September

19. - 23.09.2012
21. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

27. - 28.10.2012
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

17.11.2012
AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2012 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **08.09.2012,** um 10:00 Uhr
Samstag, **10.11.2012,** 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

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

AOPA-Cap
100% Baumwolle
mit Metallschließe
Marineblau ~~€ 10,00~~ € 5,00

AOPA-Warnweste
mit Aufdruck „AOPA AIR-CREW“
auf Vorder- und Rückseite
leuchtendes Gelb, Einheitsgröße € 7,50

AirShampoo-Landegutscheinhefte
Ausgabe Nord&Süd
Aktion für AOPA-Mitglieder:
2 zum Preis für 1 € 49,90

Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Hiermit erteile ich der AOPA eine Einzugsermächtigung für oben genannte Bestellung.

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

☐ auf Rechnung

Bestellung	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Tasche		€ 12,00	
AOPA-Cap		€ 5,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 49,90	
		Summe (zzgl. Versandkosten)	

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Tasche“, „AOPA-Cap“ und „AOPA-Tasse“ und „AOPA-Pin“ betragen innerhalb Deutschlands 7,00 EUR, für alle anderen Artikel 2,50 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | 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

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2012
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
1. Quartal 2012 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

Unter www.aopa.de finden Sie die Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2007.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL(A) ☐ GPL ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung - Hiermit ermächtige ich die AOPA-Germany widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

AviationExpo EUROPE 2012

EUROPE'S FESTIVAL OF AVIATION

BITBURG

an der Benelux Grenze

22-24 Juni 2012

Die Flugzeugmesse in Bitburg
mit dem Flair von LONDON 2012

Jetzt registrieren!
für **10 €** Rabatt Eintritt

EVENT SPONSOREN

Bitburger TOTAL

Kontakt:
+44 (0)20 8549 5024 astrid@avbuyer.com

www.expo.aero/europe