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

AOPA LETTER

Ausgabe 04/2007 | August - September 2007 | Heftpreis 2,80 Euro

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

04/07

Die ZÜP kommt vor das Bundesverfassungsgericht!

Seite 8

Bleiben Sie mit der AOPA-Rundmail immer auf dem Laufenden, was in der AL passiert! Jetzt gleich unter www.aopa.de kostenlos für die immer aktuelle AOPA-Rundmail eintragen.

Stärker vertreten!

- **Fliegen ohne Flugleiter – Nicht immer, aber immer öfter!**
- **Neues zu den EMV - Beiträgen und Frequenznutzungsbeiträgen für die Jahre 2002 - 2007**

Fliegerisch fit!

- **AOPA-Sea Survival in Nordholz am 01.10.2007**
- **11. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 04. - 07.10.2007**

Besser informiert!

- **Erfolg für Fürsty!**
- **Elly Beinhorn wurde 100 Jahre alt**
- **Achtung Flugsicherheitspolizei - Vorsicht beim Flug in die Niederlande**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Von den Eidgenossen lernen! 2
- Mission Possible? AOPA-Flugzeug 3
- Mitglieder werben und Prämie verdienen! 4
- Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor: VHM Schul- und Charterflug GmbH & Co. KG 5
- Wir danken... 12

Stärker vertreten!

- Fliegen ohne Flugleiter – Nicht immer, aber immer öfter! 6
- Workshop mit Eurocontrol zu Luftraumverletzungen 7
- Die ZÜP kommt vor das Bundesverfassungsgericht! 8
- Die Verordnung zur ZÜP ist seit 02.06.2007 in Kraft 9
- Geld zurück vom Staat! Wieder ein AOPA-Erfolg! Neues zu den EMV - Beiträgen und Frequenznutzungsbeiträgen für die Jahre 2002 - 2007 9
- Heftige Auseinandersetzung über FAA Finanzierung AOPA-USA und Airlines bekämpfen sich medienwirksam 10
- Tag der AOPA-Vereine am 29.09.2007 11
- ICAO Language Proficiency 12

Fliegerisch fit!

- Tannkosh 2007 – Von Piloten für Piloten! 14
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 15
- AOPA-Sea Survival in Nordholz am 01.10.2007 16
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007 16
- AOPA-Fluglehrerfortbildung vom 27. - 28.10.2007 16
- 11. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 04. - 07.10.2007 17
- AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007 17
- AOPA-Flyout 2007 nach Polen 18

Besser informiert!

- Elly Beinhorn wurde 100 Jahre alt 22
- Achtung Flugsicherheitspolizei - Vorsicht beim Flug in die Niederlande 23
- Erfolg für Fürsty! 23
- Diesel & Diesel 24
- Sylt – Security für Dummies? 24
- Pressemeldung von FilserElectronic: Musterzulassungen TRT800A 24
- ICAT Kommentare zu den Visionen der SPD zur Zukunft von Tempelhof 25
- Wetter gratis vom DWD 25
- ICAT klagt gegen Entwidmung des Flughafens Tempelhof 25
- Hohe Handlinggebühren auf Zypern 25

Rubriken

- Reisebericht Übern Großen Teich mit einer Cessna 414 26
- IAOPA-News 30
- AOPA-Shop 32
- Termine 2007 34
- Impressum/ Mitgliedsantrag 35

Titelbild: **Torsten Meier**

Von den Eidgenossen lernen!

Sehr geehrte Mitglieder, liebe Fliegerfreunde,

endlich haben wir den großen Durchbruch in Sachen ZÜP erreicht, das Bundesverfassungsgericht wird angerufen. Siehe hierzu S. 8. Aber ein großes Problem in unserer Branche sind gerade auch die immens hohen Kosten. Die Schweizer haben aktuell ein sehr interessantes Gesetzesvorhaben angestoßen, das übertragen auf Deutschland auch für uns Piloten eine enorme Kostenentlastung bringen könnte.

Die in der Luftfahrt erhobene Mineralölsteuer (und die kommt ausschließlich aus der AL, die Airlines zahlen sie bekanntlich ja nicht) in Höhe von 60 Mio. Schweizer Franken, das sind etwa 36 Mio. EUR, soll zum Teil wieder in die Luftfahrt zur Finanzierung ihrer Infrastruktur zurückfließen. Folgende Bereiche sollen mit jeweils einem Drittel, also 20 Mio. CHF, unterstützt werden:

Lärmschutz, Öffentlicher Verkehr und die Allgemeine Luftfahrt (und zwar Kosten der Flugsicherung, des Wetterdienstes, der Flugplätze, etc..).

Und was hier für die AL gefordert wird, ist nichts anderes als eine faire Gleichstellung mit den Autofahrern. Auch die für PKW erhobene Mineralölsteuer fließt zum Teil in den Straßenbau zurück, der Rest geht in die Rentenkasse und andere Haushaltspositionen. In Deutschland wurden in 2005 aus dem Mineralölsteuer-Gesamtaufkommen von 50 Mrd. EUR etwa 18 Mrd. für den Straßenbau verwendet, also ein gutes Drittel.

Genau diese Forderung hat die AOPA-Germany seit der Einführung der Mineralölsteuer in den achtziger Jahren immer wieder vorgetragen. Wenn schon eine Steuer zu zahlen ist, an der man nicht mehr vorbeikommt, dann soll die Zahlung bitte auch zu einem guten Teil zweckgebunden sein und wieder an die Zahler zurückfließen! In den USA ist dies seit Jahrzehnten eine erfolgreich geübte Praxis (mehr hierzu auf Seite 12), in Europa aber noch nicht, in Deutschland angesichts bislang chronisch leerer Staatskassen erst recht nicht. Mit der Initiative der Schweiz sollten sich unsere Chancen auf einen Erfolg in Deutschland deutlich verbessern, denn den Eidgenossen kann man sicherlich nicht vorwerfen mit knappen Haushaltsmitteln verschwenderisch umzugehen.

Was könnten wir erreichen? Wenn wir aus geschätzten 70 Mio. EUR in der deutschen AL geleisteten MinÖSt. ebenfalls ein Drittel, das wären 23 Mio. EUR, zur Finanzierung der Kosten des AL-Verkehrs bei DFS, DWD und an Flugplätzen erhalten würden, dann wären die immer wiederkehrenden Debatten über eine VFR-Vignette und ähnlichen gefährlichen Unfug sicherlich rasch zu beenden! Sämtliche Kosten der DFS für gebührenbefreite Flüge unter 2t MTOW (FIS, AIS) wären gedeckt, der Zugang zum Deutschen Wetterdienst könnte vergünstigt werden, die Gebühren bei LBA und EASA könnte man ebenfalls deutlich reduzieren.

Der Effekt wäre sicherlich beachtlich: Dividiert man die 23 Mio. EUR für die Finanzierung der AL-Infrastruktur durch die etwa 45.000 PPL-Inhaber in Deutschland, so errechnet sich ein stattlicher Betrag von 510,- EUR, die über gesenkte Gebühren an die Piloten zurückerstattet würden. Ein schlechtes Gewissen bräuchte uns auch niemand zu machen: Immerhin würden 1.010,- EUR aus der Schatulle jedes Privatpiloten für andere – hoffentlich gemeinnützige – Aufgaben verbleiben.

Wir bleiben für Sie am Ball und halten Sie informiert!

Dr. Michael Erb

Mission Possible? AOPA-Flugzeug

Die AOPA plant ihre Termine demnächst verstärkt mit einem Flugzeug wahrzunehmen. Eigentlich naheliegend für einen Luftfahrtverband, der die Nutzung von Flugzeugen für private und Geschäftsreisen schon seit Jahrzehnten propagiert. Inkl. diversen Terminen an Flugplätzen, Fly-Outs, etc. erwarten wir, dass ca. 100 Flugstunden Jahresflugzeit zusammenkommen.

Doch die Verfügbarkeit von geeigneten Maschinen auf dem Chartermarkt ist recht eingeschränkt. Und die Anschaffung eines eigenen Flugzeugs kann die finanziellen Möglichkeiten unseres Verbandes auch leicht überstrapazieren.

Ohne eine Kooperation mit unseren Mitgliedern wird es deshalb das „AOPA-Flugzeug" nicht geben. Wir können uns grundsätzlich zwei Modelle vorstellen:

1) Ein AOPA-Mitglied vermietet uns sein Flugzeug, das ansonsten mit wenigen Betriebsstunden im Hangar oder auf dem Vorfeld schlecht ausgelastet herumstehen würde.
2) Die AOPA kauft ein Flugzeug, das auch an AOPA-Mitglieder vermietet wird, wie es eigentlich auch alle anderen Luftfahrtvereine machen.

Was für ein Flugzeug soll es sein? Wir haben an eine einmotorige Maschine gedacht, die IFR zugelassen ist. Angesichts der vielen Inhaber von FAA-Lizenzen in unserer Geschäftsstelle sollte es eine N-Registrierung sein. Das Flugzeug sollte ohne Probleme zumindest drei wohlgenährte Mitteleuropäer mit Gepäck und Werbematerialien bei gut gefüllten Tanks transportieren können, auch aus kürzeren Flugplätzen. Zumindest eine Propellerenteisung, idealerweise eine Komplettenteisung, sollte das Flugzeug haben.

Wir haben etwa an eine (in rein alphabetischer Reihenfolge) Beech Bonanza, Cessna (T)182, Cirrus SR22, Columbia 350/400, Diamond DA50, Piper PA32, Socata TB20/21 oder dergleichen gedacht. Zudem sollte es im Rhein-Main-Gebiet (Egelsbach, Mainz-Finthen, Reichelsheim) stationiert sein.

Wenn Sie sich bei uns melden und uns Details über Ihr Flugzeug inkl. Preisvorstellung und Verfügbarkeit zusenden, können wir mit Alternative 1) weiterkalkulieren.

Auch wenn Sie Interesse an einer Ancharterung eines Flugzeugs bei uns gemäß Alternative 2) haben, melden Sie sich doch bitte bei uns, nennen Sie uns

- Ihren favorisierten Flugzeugtyp,
- Ihre geplante Anzahl von Flugstunden und
- eine Preisvorstellung für die Flugstunde.

Sie haben Interesse? Dann nehmen Sie doch bitte Kontakt mit uns auf, am besten über info@aopa.de, Stichwort AOPA-Flugzeug.

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf:
+49 6331 721501

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

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

phone +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

Ab sofort erhalten alle AOPA-Mitglieder für ein neu geworbenes Mitglied eine einmalige Prämienzahlung von 40,- €. Nach wie vor bieten wir auch die bekannten Jeppesen Prämien an.

Und so einfach geht es:

Sie überzeugen Piloten oder Flugschüler einfach mit unseren starken Argumenten für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany. Sobald der Mitgliedsbeitrag der neu geworbenen Person bei uns eingegangen ist, senden wir Ihnen einen Scheck über 40,- € zu.
Wahlweise erhalten Sie für die Werbung eines neuen Mitglieds anstelle der Prämie ein komplettes Kartenset Deutschland 2007 bestehend aus 6 Jeppesen VFR-GPS Karten.

Attraktive Prämien winken auch bei der Werbung von zwei neuen Mitgliedern: Sie können wählen zwischen:

- Flugvorbereitungsprogramm Jeppesen Flite Star VFR, das Ihnen auf Ihrem PC oder Laptop europaweit bei der Flugvorbereitung hilft
- Beitragsfreistellung für ein Jahr (bei persönlicher Mitgliedschaft)

Komplettes Deutschlandset Jeppesen-VFR-GPS Karten für ein neues Mitglied

Argumente für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany:

Die AOPA vertritt Ihre politischen Interessen!

Zu den wesentlichen Aufgaben der AOPA-Germany gehört der konstruktive Dialog mit allen entscheidenden Gremien auf nationaler und europäischer Ebene, die für die Allgemeine Luftfahrt von Bedeutung sind. Denn reine Individualisten können ohne die Lobby eines Interessenverbandes die Herausforderungen in der Allgemeinen Luftfahrt nicht bewältigen!

Die AOPA wird für Sie aktiv bei:

- der Erarbeitung von Vorschriften auf deutscher und europäischer Ebene, bis hin zu EASA und Single European Sky
- dem Schutz bedrohter Flugplätze, wie Tempelhof und Fürstenfeldbruck
- der Neugestaltung von Luftsicherungsverfahren und Luftraumstrukturen, etwa im europäischen Projekt SESAR
- Ausrüstungs- und Avionikvorschriften
- Entwicklungen von Verkehrskonzepten für die Allgemeine Luftfahrt
- der Durchführung von Marktanalysen
- Informationsveranstaltungen für Politik und Wirtschaft

Die AOPA berät und informiert Sie!

Der AOPA-Mitgliederservice hilft Ihnen gerne mit Informationen und Empfehlungen zu allen Themenbereichen der Allgemeinen Luftfahrt weiter. Entweder haben die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle selbst die Lösung für Sie parat oder sie knüpfen Kontakte zu Spezialisten. Auch der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" steht bei juristischen Problemen mit Rat und Tat zur Seite. Die häufigsten Anfragen befassen sich mit:

- Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP)
- Umschreibung und Anerkennung von deutschen und ausländischen Lizenzen
- Reiseberatung bei In- und Auslandsflügen
- Kauf und Finanzierung von Flugzeugen
- Technischen Fragen

Die zweimonatlich erscheinende Zeitschrift AOPA-Letter informiert ausführlich über alles Wichtige, das sich in der Allgemeinen Luftfahrt und in ihrem Umfeld ereignet. Die Homepage www.aopa.de wird ständig aktualisiert um zeitnah zu berichten. Im internen Bereich haben AOPA-Mitglieder Zugriff auf Musterverträge oder Rechtssammlungen. Die kostenlose AOPA-Rundmail informiert noch schneller darüber, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht. Sie kann auf der AOPA-Homepage abonniert werden.

Das Jeppesen-FliteStar Flugvorbereitungsprogramm für zwei neue Mitglieder

Kein Spielgeld:
Einmalige Prämie von 40,- € für ein neues Mitglied

Durch Kooperationsverträge mit Mietwagenfirmen, Autohäusern, Hotels uvm. erhalten AOPA-Mitglieder erhebliche finanzielle Vorteile.

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!

„Safety first" ist das dominierende Prinzip in der Luftfahrt. Deshalb legt die AOPA großen Wert darauf, Piloten fliegerisch fit zu halten. Mit Trainingscamps und Seminaren werden Piloten aller Leistungsstufen bei ihrer fliegerischen Weiterbildung unterstützt.

- Seit fast 30 Jahren findet im bayerischen Eggenfelden ein großes einwöchiges Flugsicherheitstraining statt
- In Stendal führt die AOPA zweimal jährlich dreitägige Flugsicherheitskurse durch
- Mit den Marinefliegern in Nordholz wird das "Überleben auf See" trainiert
- In Egelsbach und Schönhagen finden regelmäßig Flugfunkrefresher, Seminare zur Atlantiküberquerung oder Wetterbriefings statt
- In Braunschweig und Egelsbach finden Fluglehrerfortbildungen nach den Richtlinien von JAR-FCL statt
- Einmal jährlich führt das AOPA-Fly-Out zu interessanten Zielen in ganz Europa

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:
VHM Schul- und Charterflug GmbH & Co. KG

Die moderne Fliegerei stellt hohe Anforderungen an den Piloten. Eine gute, fundierte Ausbildung ist in der heutigen Zeit ein „Muss". Deshalb nehmen wir uns für Ihre Ausbildung in Theorie und Praxis besonders viel Zeit.

Sie sind beruflich stark eingespannt? Kein Problem. Neben unserem Gruppenunterricht gestalten wir mit Ihnen zusammen individuelle Unterrichtskonzepte. Wir sind für Sie da, damit Ihr Traum vom Fliegen Realität wird.

Für Ihre theoretische Ausbildung stehen Ihnen auf 200 qm vier moderne Schulungsräume zur Verfügung, in denen bis zu 24 Schüler unterrichtet werden können. Anschaulichkeit und individuelle Lernkonzepte werden durch ein Sprachlabor und das neue Computer-Based-Training unterstützt. Ausgestattet mit Flatscreens auf jedem Platz und dem Einsatz von Beamern garantieren wir Ihnen hohes technisches Ausbildungsniveau.

Der Luftfahrzeugpark sowie der FNPT II, der Ihnen für die praktische Ausbildung zur Verfügung steht, sucht in Europa seinesgleichen. Egal in welchem Ausbildungslehrgang oder -stadium Sie sich befinden, unsere Fluggeräte werden Sie überzeugen. Gemäß Ihrem individuellen Zeitplan vereinbaren Sie mit unserem Empfang Ihre Termine für die praktischen Flugstunden. Wir sind selbstverständlich auch an Wochenenden und Feiertagen für Sie da.

Für die praktische Ausbildung stehen Ihnen die Typen C152, C172 (eine mit Garmin 1000 Cockpit), PA 28 sowie TB 20 zur Verfügung sowie für die Ausbildung auf dem Hubschrauber Enstrom F 28F und Eurocopter EC 120 und zwei Schroeder fire balloons für die Ballonausbildung. Ihre Berufs- oder Verkehrspilotenlizenz und die Instrumentenflugberechtigung erwerben Sie ebenfalls auf den oben genannten Maschinen und unseren neuen DA 42. Außerdem stehen Ihnen für weitere Musterberechtigungen eine C525 und eine King Air B200 zur Verfügung. Der Erwerb der Musterberechtigung Beech 200 findet zum größten Teil auf unserem FTD 2 A statt.

Davon abgesehen sollten Sie wissen, dass das Thema Flugsicherheit bei uns an erster Stelle steht. Entsprechend dem Flugzeugtyp arbeiten wir mit ausgezeichneten Vertragswerften zusammen. Dort werden unsere Maschinen streng nach Vorschrift fachgerecht in vorgegebenen Intervallen gewartet.

Unabhängig davon, für welche fliegerische Laufbahn oder welches Fluggerät Sie sich entscheiden – Sie erhalten bei VHM stets eine fachlich fundierte Ausbildung, die durch die Aufsichtsbehörde genehmigt und zuverlässig überwacht wird.

Übrigens: Da VHM zusätzlich als Ergänzungsschule anerkannt wird, besteht die Möglichkeit für die durchgehende ATPL – Ausbildung Schüler-BaföG zu beantragen.

VHM Schul- und Charterflug GmbH & Co. KG
Brunshofstraße 1
D-45470 Mülheim/Ruhr
Telefon: 0208-99234-0
Internet: www.vhm.aero

Fliegen ohne Flugleiter – Nicht immer, aber immer öfter!

Fliegen ohne Flugleiter (kurz FoF) ist in vielen Ländern bereits eine Selbstverständlichkeit. Bei unseren europäischen Nachbarn in Frankreich, Dänemark und der Schweiz klappt es mit dem Starten und Landen ohne „Türmer" seit Jahren problemlos. So veröffentlicht zum Beispiel die Schweiz in ihrer AIP seit langem die notwendigen Verfahren für Fliegen ohne Flugleiter.

Deutschland ist zwar noch nicht so weit wie manch andere Länder in Europa, aber auch bei uns tut sich etwas. Das zeigt die Auswertung unserer Umfrage zum Thema Fliegen ohne Flugleiter ganz deutlich. Im Frühjahr dieses Jahres hatten wir an 345 Landeplätze in Deutschland einen Fragebogen geschickt. Immerhin 20 % der Plätze haben geantwortet und die Ergebnisse zeigen: Fliegen ohne Flugleiter findet auch bei uns statt. Zwar noch nicht immer und teilweise mit gewissen Einschränkungen, aber doch immer öfter.

Fliegen ohne Flugleiter wird immerhin an 39 % der Flugplätze betrieben, die sich an unserer Befragung beteiligt haben. Dabei wird FoF recht unterschiedlich gehandhabt. Auffällig ist jedoch, dass an 93 % der FoF-Flugplätze Fliegen ohne Flugleiter nur mit am Platz stationierten Luftfahrzeugen zulässig ist. 48 % der Plätze führen FoF darüber hinaus auf PPR-Basis durch.

In der Regel ist Fliegen ohne Flugleiter auf private und VFR-Flüge beschränkt, gewerblicher Verkehr und Schulflüge sind ausgeschlossen. Außerdem geben die Plätze an, dass FoF bei Mischflugbetrieb nicht zulässig ist. Häufige Voraussetzung für FoF ist die schriftliche Akzeptanz der FoF-Bedingungen durch die Piloten und teilweise wird auch eine anwesende Person am Boden verlangt, die im Notfall das Telefon bedienen kann. Darüber hinaus muss in jedem Fall - in welcher Form auch immer - die Führung des Hauptflugbuchs sichergestellt sein. Die meisten Flugplatzbetreiber, die Fliegen ohne Flugleiter durchführen, äußern sich positiv zu den gemachten Erfahrungen. „Keinerlei Probleme, gute Annahme durch die Piloten" sind häufige Antworten. Schwierigkeiten gibt es höchst selten in organisatorischer Hinsicht, wie bei der mühsamen Abgabe von Start- und Landezeiten oder dem schleppenden Zahlen von Landegebühren. Dies stellt aber mit Sicherheit kein Hinderungsgrund für Fliegen ohne Flugleiter dar.

Von den Plätzen, an denen Fliegen ohne Flugleiter nicht stattfindet, geben 74 % an, dass sie Interesse an FoF haben. Teilweise wurden mehrere erfolglose Anläufe bei der zuständigen Behörde gestartet (RP Düsseldorf) oder FoF ist durch örtliche Gegebenheiten nicht möglich (z.B. Ampelregelung).

Unsere Befragung zeigt ganz deutlich, dass die notwendige Genehmigung der FoF-Regelung stark von der zuständigen Behörde abhängt. Eindeutiger Vorreiter ist hier der Süden Deutschlands. Allein 45 % aller Flugplätze, die FoF betreiben und die auf unsere Befragung geantwortet haben, befinden sich in Baden-Württemberg und Bayern. Die Flugplatzbetreiber geben an, dass sie FoF teilweise schon seit mehr als 10 Jahren durchführen. Eine traurige Bilanz kommt dagegen aus Nordrhein-Westfalen. Hier liegt bei den Rückmeldungen das Ergebnis einer positiven FoF-Regelung bei 0 %.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir bleiben natürlich weiter in Kontakt mit Flugplatzbetreibern und Behörden.

Flugplätze unterstützen wir bei der Antragstellung auf Fliegen ohne Flugleiter, beantworten Fragen, liefern Argumentationshilfen oder stellen den Kontakt mit den zuständigen Behörden her. Auch die Sachdiskussion um die Flugleiter werden wir mit den zuständigen Behörden weiterführen und diese weiter für das Thema sensibilisieren. So hat z.B. das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) das Thema mittlerweile mehrmals im Bund-Länder-Fachausschuss vorgetragen, um eine einvernehmliche Vorgehensweise bei den Bundesländern zu erreichen. Denn es liegt im Ermessen der Genehmigungsbehörde auf Landesebene, ob an Landeplätzen Flugleiter eingesetzt werden müssen oder nicht – ein genereller Flugleiterzwang besteht nicht! Die Anwesenheit eines Flugleiters ist sicherlich dann sinnvoll, wenn Flugplätze ein hohes Verkehrsaufkommen haben. In diesen Fällen sitzen auch im Ausland Besatzungen auf den Türmen, die Verkehrsinformationen geben bzw. den Verkehr in Kontrollzonen auch direkt steuern. Um diese Fälle geht es bei FoF aber nicht. Es geht um verkehrsarme Zeiten und vor allem geht es um verkehrsschwache Flugplätze, die Defizite, u.a. durch hohe Personalkosten für Flugleiter oder BfL, nicht oder nur schwer ausgleichen können.

Natürlich benötigen wir bei unseren Aktivitäten auch in Zukunft die Unterstützung von Piloten. Viele Piloten haben uns bereits geschrieben, dass sie unser Projekt als wichtig erachten und befürworten, dass sie im Ausland und teilweise auch schon in Deutschland beste Erfahrungen mit dem System des unbesetzten „Towers" gemacht haben. Hier bitten wir auch weiterhin um Feedback und Anregungen, denn nur gemeinsam können wir erreichen, dass die derzeit noch restriktiven Betriebsgenehmigungen für Fliegen ohne Flugleiter immer weiter ausgedehnt werden.

Stärker vertreten!

Fliegen ohne Flugleiter Auswertung der Umfrage

Rücklauf gesamt:	20 %	(69 Flugplätze)

Ergebnisse bezogen auf diese 69 Flugplätze:

FoF findet statt:	**39 %**	**(27 Flugplätze)**
davon	93 %	nur mit am Platz stationierten LFZ
	48 %	auf PPR-Basis
	40 %	wünschen weitere Infos, obwohl bereits FoF

- FoF wird unterschiedlich gehandhabt
- in der Regel beschränkt auf private und VFR-Flüge
- FoF-Bedingungen müssen schriftlich von den Piloten akzeptiert werden
- kein gewerblicher Verkehr und keine Schulflüge (bzw. keine Solo-Flüge)
- generelle Voraussetzung: Führung des Hauptflugbuchs muss sichergestellt sein
- häufig wird sachkundige Person am Boden verlangt
- nicht zulässig bei Mischflugbetrieb (mit Segelflug)
- bei fast allen Befragten wurden gute Erfahrungen gemacht
- gelegentliche Probleme: Landegebühren wurden nicht gezahlt, mühsame Abgabe von Start- und Landezeiten, Nichteinhalten von Auflagen des Luftamtes

FoF findet nicht statt:	**61 %**	**(42 Flugplätze)**
davon:	74 %	mit Interesse an FoF

- teilweise wurden mehrere erfolglose Anläufe gestartet (bei RP Düsseldorf)
- FoF durch örtliche Gegebenheiten nicht möglich (Ampelregelung, innerstädtische Lage).

Auffälligkeiten:	45 %	aller FoF-Plätze allein aus BaWü + Bayern (teilweise FoF seit über 10 Jahren)
	0 %	aus Nordrhein-Westfalen

Fragen und Anregungen der Flugplatzbetreiber:

- FoF auch bei Luftraum "F"?
- Klärung von Sicherheits- und Haftungsfragen
- Möglichkeiten der Abrechnung
- Vollautomatische Info-Ansagen
- Besteht Möglichkeit zu FoF bei gewerblichen Flügen und Schulflügen?
- Es sollte bundeseinheitliche grundsätzliche Regelung erlassen werden
- generelle Zulassung zumindest für VFR-Flüge

Workshop mit Eurocontrol zu Luftraumverletzungen

Am Dienstag, dem 17. Juli, hat Eurocontrol zusammen mit der AOPA-Germany einen Workshop in der Geschäftsstelle in Egelsbach veranstaltet. Alexander Krastev, der bei Eurocontrol in der „Safety, Security and Human Factors Business Division" tätig ist, wollte mit deutschen Piloten über Fragen der Luftraumstruktur und Luftraumverletzungen sprechen und moderierte den Workshop zusammen mit seiner Kollegin Nadezhda Aleskandrova. Luftraumverletzungen sind ein Hauptgrund für Mid-air collision, IAOPA und Eurocontrol wollen dazu beitragen, das Risiko für alle Luftraumnutzer zu reduzieren.

Insgesamt 7 Piloten, AOPA-Mitglieder mit unterschiedlichem fliegerischen Background vom PPL bis ATPL brachten eigene Erfahrungen ein, diskutierten über Ursachen für Luftraumverletzungen und Möglichkeiten, das Risiko zu minimieren.

Als Ursachen für Luftraumverletzungen wurden unter anderem mangelhafte Kenntnis der Luftraumstruktur, Navigationsfehler, schlechte Flugvorbereitung, mangelnde Unterstützung durch ATC, unterschiedliche Kartendarstellung innerhalb Europas, hohe Arbeitsbelastung des Piloten (z.B. bei schlechtem Wetter) und Ablenkungen genannt. Für VFR-Piloten ist das Risiko eine Luftraumverletzung zu begehen ungleich höher als für IFR-Crews, die von der Flugsicherung navigatorisch unterstützt werden, um Sperrgebiete herum „ferngesteuert" werden, und die sich keine Freigaben für jeden neuen Luftraum einholen müssen.

Einige Lösungsmöglichkeiten, die im Workshop genannt wurden, sind kontinuierliches Training für Piloten hinsichtlich Luftraumstruktur und Navigation, eine vereinheitlichte Kartendarstellung innerhalb Europas und solide Flugvorbereitung. Last but not least ist aber auch die Flugsicherung gefragt. In den USA bietet die FAA „Flight Following" für VFR-Verkehr als selbstverständlichen Service, in Europa ist man davon noch weit entfernt. Weit verbreitet wird schon sehr guter FIS-Dienst angeboten, allzuoft sind diese Stellen aber nicht besetzt, in manchen Ländern verstehen die FIS-Lotsen diesen Dienst am VFR-Piloten leider immer noch als niedere Tätigkeit.

Die Resonanz am Ende der Veranstaltung war äußerst positiv, alle Teilnehmer haben sich über viele hilfreiche Anregungen erfreut gezeigt. Der Workshop findet in insgesamt 8 Ländern statt, zum Abschluss des Projekts werden Empfehlungen erarbeitet. Auch Sie können mithelfen und Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen zum Thema Luftraumverletzung einbringen. Nehmen Sie an der Online-Befragung (www.cis.bg) teil, die Beantwortung der Fragen dauert lediglich 20 Minuten und kann dazu beitragen, Unfälle zu verhindern.

Die ZÜP kommt vor das Bundesverfassungsgericht!

Im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Darmstadt vom 27.06.2007 in dem weiteren AOPA-Musterverfahren Torsten Jahn ./. Land Hessen Az.: 5 E 1854/06(3) und einem weiteren Verfahren eines anderen Piloten ist endlich der Durchbruch gelungen. Nach umfassendster und dankenswert sachkundiger Erörterung aller rechtlichen, politischen und persönlichen, sowie luftrechtlichen Besonderheiten zog sich das Gericht zur Beratung zurück.

Das Ergebnis: Das Verfahren wird ausgesetzt. Das VG Darmstadt ruft direkt das Bundesverfassungsgericht mit einem sog. Vorlagebeschluss nach § 80 BVerfGG i.V. m. Art. 100 GG an. Dies bedeutet, dass das Bundesverfassungsgericht ohne weitere Instanzen die Frage zu prüfen hat, ob § 7 LuftSiG i.V.m. § 4 Abs. 1 Ziff. 3, Abs. 3 LuftVG verfassungsgemäß zustandegekommen ist. Die Einzelheiten sind noch nicht bekannt. Der Beschluss liegt schriftlich noch nicht vor.

Dies bedeutet, dass das Gericht die auch von anderen Gerichten bereits angesprochenen Verfassungsfragen nunmehr zum Anlass nimmt, sofort einen Vorlagebeschluss zu machen. Selbst in den zahlreichen AOPA-Eilverfahren wurden die Fragen der Verfassungswidrigkeit sowohl bezüglich der Bundesratszustimmung, als auch bezüglich der Grundrechtsverletzungen in unterschiedlicher Intensität angesprochen, jedoch nie entschieden. Eilverfahren seien dazu nach Auffassung einiger Gerichte nicht geeignet. Die Verwaltungsgerichte in München und Stuttgart hatten in den bereits veröffentlichten AOPA-Musterverfahren und Hauptsacheentscheidungen andere, jedoch nur im Luftrecht, z.B. LuftVG oder im LuftSiG verankerte Gründe gesehen, den ZÜP-Klagen der Piloten stattzugeben. So erfreulich diese Erfolge waren, bedeuteten diese Erfolge dennoch den notwendigen weiteren, jahrelangen Gang durch die Instanzen.
Durch den jetzigen Vorlagebeschluss des Verwaltungsgerichtes Darmstadt werden die Instanzen „übersprungen". Allerdings könnte das Bundesverfassungsgericht im ungünstigsten Fall diesen Beschluss zurückweisen. Bis dahin, bis zur Annahme oder Abweisung durch das Bundesverfassungsgericht kann es ein oder zwei Jahre oder noch viel länger dauern.

Die Richter in Darmstadt müssen den Vorlagebeschluss zum Bundesverfassungsgericht erst noch formulieren. Das wird eine „Doktorarbeit" Erst diese „Doktorarbeit", die noch Wochen dauern wird, wird dann vom VG Darmstadt nach Karlsruhe geschickt. Entscheidend ist, dass die Richter hierbei die Verfassungswidrigkeit als allein entscheidend ansehen und begründen können und nicht, wie die Richter in München und Stuttgart, sonstige Gründe hatten, den Klagen stattzugeben. Damit wurden zwar zugunsten der Piloten die Prozesse gewonnen. Immerhin auch wichtige Meilensteine. Ein Vorlagebeschluss zum Verfassungsgericht war damit aber nicht mehr zulässig.

Für die Richter in Darmstadt kam es erfreulicherweise endlich „nur" noch auf das Grundgesetz an. Derzeit ist noch nicht bekannt, welche Gewichtung die Richter in Darmstadt auf die Themen der Bundesratszustimmung, bzw. der Verletzung der Grundrechte legen. Den Piloten geht es vorrangig darum, ob der Gesetzesinhalt und die Ausführungspraxis selber mit all ihren Auswüchsen verfassungsgemäß sind!

Wir Piloten wollen nicht gewinnen, weil der Bundesrat nicht zugestimmt hatte, sondern weil das Gesetz inhaltlich verfassungswidrig ist.
Uns Piloten geht es nicht um die sog. formelle Verfassungsmäßigkeit, sondern um die materielle !!!!
Es geht um die Grundrechte. Wir können aber keinen Richter dazu zwingen, den Vorlagebeschluss so zu formulieren, wie wir das wollen.

Wir haben aber gute Hoffnung, dass diese Richter auch Art. 2 GG mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung und die Anwendbarkeit der ZÜP auch ohne Terrorbezug und ohne konkrete Kriterien thematisieren. Das ist durchgeklungen.

Die AOPA wird unmittelbar nach Erhalt des schriftlichen Beschlusses des VG Darmstadt die Innenministerien des Bundes und der Länder, die Verkehrsministerien und sämtliche Luftfahrtbehörden und Luftsicherheitsbehörden anschreiben mit der Aufforderung, die ZÜP sofort auszusetzen. Wir sind auf die Reaktionen der Politik gespannt. Immerhin hatte das Bundesinnenministerium nach dem von der AOPA gewonnenen ersten Mustereilverfahren vor dem Verwaltungsgericht Braunschweig auf Anfrage erklärt, dass ein Umdenken nur aufgrund erstinstanzlicher Urteile nicht stattfinden werde. Dies sei möglicherweise anders, wenn ein höchstinstanzliches Urteil vorläge oder ein Vorlagebeschluss zum Bundesverfassungsgericht. Dies ist jetzt der Fall.

Es ist zu erwarten, dass nunmehr auch alle anderen, mit dem ZÜP-Thema befassten Verwaltungsgerichte die Verfahren aussetzen werden. Wir werden in Kürze weiter berichten, insbesondere auch, sobald der Beschluss des Verwaltungsgerichtes Darmstadt schriftlich vorliegt.

Die Verordnung zur ZÜP ist seit 02.06.2007 in Kraft

Die Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (LuftSiZÜV) wurde am 01.01.2007 im Bundesgesetzblatt verkündet und ist somit leider gültig. Diese sollte nach § 17 LuftSiG eigentlich bereits seit 15.01.2005 vorliegen.

Die Intervalle der ZÜP wurden auf fünf Jahre festgelegt. Allerdings gilt dies erst ab 01.01.2009. Bis dahin gilt eine Frist von zwei Jahren, weil die sogenannte Nachberichtspflicht von den Behörden aus technischen Gründen bisher noch nicht wirksam durchgeführt werden könne (siehe AOPA-News auf www.aopa.de vom 09.02.2007).

Dies bedeutet derzeit, dass die Piloten, die bereits einen positiven ZÜP-Bescheid erhalten haben, binnen zwei Jahren nach dem Ausstellungsdatum des positiven ZÜP-Bescheides einen neuen Antrag stellen müssen. Nach § 5 Abs. 1 sind die Piloten ab jetzt verpflichtet, spätestens drei Monate vor Ablauf der Geltungsdauer die ZÜP erneut (ohne Aufforderung) „freiwillig" zu beantragen.

Auf telefonische Anfragen haben die Behörden erklärt, dass sie derzeit nicht wissen, wie sie mit der Verordnung konkret umgehen sollen.

Ob und inwieweit der aktuelle schriftlich noch nicht vorliegende Beschluss des VG Darmstadt vom 27.06.2007 Einfluss haben wird, ist völlig offen.

Zugleich wurde eine neue Kostenverordnung verabschiedet. Nach dieser ist für die ZÜP eine Gebühr von € 5 bis € 150 vorgesehen.

Geld zurück vom Staat! Wieder ein AOPA-Erfolg! Neues zu den EMV - Beiträgen und Frequenznutzungsbeiträgen für die Jahre 2002 - 2007

Wenn Sie gegen die Beiträge der Jahre 2000 bis 2002 Widerspruch entsprechend unserem Musterwiderspruch vom Mai 2003 eingelegt und Ihr Geld noch nicht zurückerhalten haben, sollten Sie dies bei der zuständigen Außenstelle der Bundesnetzagentur anmahnen (siehe unten). Die Urteile aufgrund der AOPA-Musterverfahren des Verwaltungsgerichtes Köln vom 03.03.2006 und 01.08.2006 sind rechtskräftig. Wir berichteten bereits am 11.04.2007. Allerdings lässt sich die Bundesnetzagentur mit der Rückzahlung der von Ihnen bereits bezahlten Beiträge für 2000 bis 2002 wieder einmal Zeit.

Für die nachfolgenden Jahre 2003 und 2004 wurden ebenfalls Beitragsbescheide versandt. Sofern Sie mit unserem Musterwiderspruch vom 20.01.2005 gemäß unserer News vom 08.02.2005 ebenfalls Widerspruch eingelegt haben, gibt es keine Klageverfahren. Die Bundesnetzagentur (früher RegTP) hat noch nicht einmal die sogenannten Widerspruchsbescheide erlassen, die Voraussetzung für eine Klage sind. Mit Telefonat vom 05.07.2007 bei der Zentrale der Bundesnetzagentur haben wir folgende, nunmehr erfreuliche Situation geklärt:

Es zeichnet sich nunmehr ab, dass die Bundesnetzagentur, d. h. also die Bundesregierung Deutschland, die Bescheide der Jahre 2003 und 2004 aufgrund unserer AOPA-Aufforderung aufheben wird. Dies bezieht sich allerdings zunächst nur auf die Aufhebung im AOPA-Musterverfahren.

Die Bundesnetzagentur hat gegenüber der AOPA zugesichert, dass sie derzeit, bzw. bis in ca. vier Wochen auch für die sonstigen Verfahren, bei denen AOPA-Mitglieder Widersprüche entsprechend unserem AOPA-Musterwiderspruch eingelegt haben, Aufhebungsbescheide versenden wird.

Angesichts der „Schnelligkeit" der Behörden ist nicht klar, ob und inwieweit dieser Zeitrahmen eingehalten wird. Die von der AOPA mit der Zentrale der Bundesnetzagentur ausgehandelte Verfahrensweise kann möglicherweise von den Außenstellen nicht eingehalten werden. Wir empfehlen demnach, sofern Sie die Musterwidersprüche eingelegt hatten: Sollten Sie nicht spätestens in vier Wochen eine Aufhebung der Bescheide und eine Rückzahlung erhalten haben, sollten Sie persönlich eine Aufforderung zur Aufhebung der Bescheide an die jeweils zuständige Außenstelle der Bundesnetzagentur versenden.

Nach heutiger Information wird es keine Beitragsbescheide für 2005, 2006 und vorläufig auch nicht für 2007 geben. Es fehle derzeit noch eine neue, „gerichtsfeste" Verordnung. Offen ist, ob diese noch für 2007 erlassen werden wird.

Wiederum zeigt sich, dass unsere Tätigkeit als Verband unmittelbare Vorteile für die AOPA-Mitglieder gebracht hat und weiter bringt. Ohne unsere Musterklagen wären nicht nur die früheren Beitragsbescheide rechtswirksam, sondern die RegTP, bzw. Bundesnetzagentur hätte mit großer Sicherheit seit 1994, dem Beginn unserer Musterklagen, ständig steigende Beiträge verlangt.

Die AOPA-Mustermahnung für die EMV Beiträge und Frequenznutzungsbeiträge 2000-2002 finden Sie unter www.aopa.de.

Artikel zur ZÜP und EMV von AOPA-Vizepräsidentin RA Sibylle Glässing-Deiss

Heftige Auseinandersetzung über FAA Finanzierung

AOPA-USA und Airlines bekämpfen sich medienwirksam

In den USA wird derzeit zwischen Airlines und General Aviation heftig über die Finanzierung der Kosten der Flugsicherung gestritten. Völlig unstrittig ist, dass die FAA sich modernisieren und investieren muss. Höchst strittig ist jedoch, wer dafür wieviel bezahlt. Die Airlines wollen, dass die General Aviation mit Nutzungsgebühren/User Fees und einer höheren Treibstoffsteuer/ Fuel Tax belastet wird, sie selbst wollen von der Treibstoffsteuer befreit werden und dafür niedrige Gebühren zahlen. Die verschiedenen Vorschläge finden Sie in der Abbildung unten auf dieser Seite.

Die AOPA-USA untersützt die Vorlage im Repräsentatenhaus „H.R. 2881“. Sie würde die Treibstoffsteuer der GA von 19,3 auf moderate 24,1 Cent/Gallone anheben, aber auf Nutzungsgebühren verzichten. Die Airlines würden weiterhin 4,3 Cent/ Gallone Treibstoffsteuer abführen. Die Entwicklung der Flughäfen würde mit 3,8 Milliarden Dollar aus dem öffentlichen Budget gefördert, mit 200 Mio. Dollar mehr als heute. Traumhafte Vorstellungen für uns Europäer!

In den Medien wird zu diesem Thema ein erbitterter Kampf zwischen den Airlines und der General Aviation geführt.

Die Airlines bezichtigen die GA, für die Nutzung des Luftraums nicht fair zu bezahlen und „ihren“ Luftraum und „ihre“ Flughäfen zu verstopfen. Um diese Meinung an ihre Kundschaft zu transportieren, haben die Airlines sogar einen aufwendigen, aber sehr tendenziösen Zeichentrickfilm http://vid.airlines.org/ATA/gridlock.wmv und viele Broschüren produziert.

Doch die GA schlägt zurück: Die Alliance for Aviation Across America wirft den Airlines in einem eigenen Video http://media.aopa.org/070525alliance.asx vor, die Öffentlichkeit zu täuschen, nur um einen Steuernachlass zu erhalten. Bei United Airlines, die eine Anti-GA Broschüre in ihren Sitztaschen verteilt hatten, sind Schreiben von über 1.700 Privatpiloten eingegangen, die einen Boykott der Airline durch sie und ihre Unternehmen angedroht haben.

Als negatives Beispiel der Finanzierung der Flugsicherung wird den Politikern von der AOPA per Videobotschaft www.aopa.org/faafundingdebate/media.html übrigens das europäische Modell präsentiert: Hohe Gebühren, hohe Steuern, und schlechte Gegenleistung, und der GA geht es folglich schlecht. Leider kann man nicht widersprechen.

FAA Funding Proposal Scorecard

USER SEGMENT	CURRENT FUNDING	FAA BILL	SENATE BILL S.1300	HOUSE BILL H.R.2881
Personal Aviation (piston aircraft)	19.3¢/gallon fuel tax*	Increase fuel tax to 70¢* (263% increase) Weight-based airspace user fee Huge Tax Increase, User Fee	Fuel tax remains 19.3¢* Precedent Setting User Fees "Exempt for Now"	Increase fuel tax to 24.1¢ (25% increase) No User Fees! Inflationary Tax Adjustment
Turbine Aircraft	21.8¢/gallon fuel tax*	Increase fuel tax to 70¢* (221% increase) Weight-based airspace user fee Huge Tax Increase, User Fee	Increase fuel tax to 49.1¢ (125% increase) $25/flight ATC modernization surcharge (user fee) Large Tax Increase, User Fee	Increase fuel tax to 30.7¢ (41% increase) No User Fees! Inflationary Tax Adjustment
Airlines	4.3¢/gallon fuel tax	User fees replace ticket taxes and segment fees Huge Tax Break	4.3¢/gallon fuel tax eliminated $25/flight ATC modernization surcharge (user fee) Large Tax Break	Retain 4.3¢ fuel tax Maintain Current Tax Rate
Airline Passengers	Transparent ticket tax, segment fees	Opaque user fees replace transparent ticket taxes, segment fees Airline Passengers Can't See What They're Paying	Ticket taxes, segment fees remain User fee introduced Newer User Fee Added to Other Taxes, Fees	Retain ticket tax, segment fee Maintain Current Tax Rate
Airport Improvements	$3.6 billion	$2.7 billion Nearly $1 Billion Below Current Level	$3.8 billion $200 Million Increase Over Current, then $100 Million Increase Annually	$3.8 billion $200 Million Increase Over Current, then $100 Million Increase Annually

* Avgas and Jet Fuel tax rates do not include the .1cents per gallon Leaking Underground Storage Tank Tax.

Stärker vertreten!

Tag der AOPA-Vereine am 29.09.2007

In der AOPA-Germany sind derzeit 60 Luftfahrtvereine organisiert, mit wachsender Tendenz. An uns ist der Wunsch herangetragen worden, diesen Vereinen innerhalb der AOPA doch eine eigene Veranstaltung zu widmen. Das wollen wir auch sehr gerne tun. Termin für den ersten AOPA-Tag der Vereine ist der:

29. September 2007.
Veranstaltungsort ist der Hangar von Diamond Aircraft in Egelsbach.
Beginn ist 10:00 Uhr, Ende ca. 17:00 Uhr.

Wir wollen Ihnen Vorträge zu aktuellen Themen bieten, die einen unmittelbaren Bezug zu Ihrer Tätigkeit haben. Unsere vorläufige Vortragsliste finden Sie auf der rechten Seite.

Aber wir wollen die Kommunikation nicht nur in einer Richtung betreiben. Wir wollen vor allem mit Ihnen darüber diskutieren, wo Ihnen der Schuh drückt, und wie die AOPA helfen kann. Wir wünschen uns auch, daß ein Arbeitskreis der Vereine in der AOPA ins Leben gerufen wird, der sich nach dem Vorbild unseres Arbeitskreises der Fliegenden Juristen und Steuerberater mehrmals im Jahr trifft und sich eines starken Zuspruchs erfreut, weil er effektiv arbeitet. So können Informationen über Ausbildungsvorschriften, Jugendarbeit, den Betrieb von Vereinsflugplätzen ständig ausgetauscht, Fragen gestellt und beantwortet werden.

Sie haben Interesse?

Melden Sie sich doch bitte an, unter www.aopa.de/tagdervereine oder an info@aopa.de. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos. Um Anmeldung bis zum 03.09.2007 wird gebeten.

Vorläufiges Programm:

Regulierungsvorhaben der EASA und die Position der IAOPA
Referent: Jo Konrad, Beirat der AOPA, Präsident des DULV

Zuverlässigkeitsüberprüfungen, Stand der Musterverfahren
Referentin: Sibylle Glässing-Deiss, Rechtsanwältin, Vizepräsidentin AOPA

Fliegen ohne Flugleiter und SESAR – Wieviel Flugsicherung braucht die AL?
Referent: Dr. Michael Erb, Geschäftsführer AOPA

Vereine im Wandel der Zeit: Auf dem Weg zum Dienstleister
Referent: Willi Hartmann, Präsident Frankfurter Verein für Luftfahrt

Steuerliche Aspekte der Vereinstätigkeit
Referent: N.N.

Flugzeuge der Diamond Aircraft im Vereinseinsatz
Referent: Wolfram Klass, Geschäftsführer Diamond Aircraft Deutschland

Anzeige

RÖDER PRÄZISION
Aviation Excellence since 1922

Cessna
A Textron Company

D-63329 Egelsbach - Flugplatz
Fon +49 (0) 6103/4002-670
Fax +49 (0) 6103/4002-730

www.roeder-praezision.com
aircraft@rp-eg.com

ICAO Language Proficiency

Die Internationale Civil Luftfahrt Organisation ICAO hat beschlossen, einen neuen verbindlichen Standard für die Prüfung von Sprachkenntnissen einzuführen. Der soll ab März 2008 auch für alle deutschen Piloten verbindlich werden und bettrifft alle Piloten, die beim Fliegen im Ausland Englisch sprechen müssen.

Wir berichteten bereits in früheren Ausgaben, aber die AOPA-Germany möchte an dieser Stelle noch einmal ihre Position zu den Sprachprüfungen deutlich machen.

Die neuen Anforderungen der ICAO zum Thema „Language Proficiency" dürfen zu keiner weiteren Verschärfung von Anforderungen an deutsche Piloten führen. Das bisherige Sprach-Prüfungssystem BZF/AZF für Piloten hat sich über Jahrzehnte hervorragend bewährt und maßgeblich zur Sicherheit des Luftverkehrs beigetragen. Die AOPA-Germany lehnt deshalb alle Versuche ab, verschärfte Standards für deutsche Piloten einzuführen.

Wir haben gemeinsam mit der IAOPA den verantwortlichen Stellen empfohlen, ggf. zu erbringende Englisch-Wiederholungsprüfungen für VFR-Piloten im Rahmen der alle vier Jahre während der PPL-Übungsflüge von Fluglehrern durchführen zu lassen, die selbst bereits ihre Sprachfähigkeit nachgewiesen haben. Wie einem aktuellen Frage- und Antwortkatalog des LBA (www.lba.de) zu entnehmen ist, wurde diese Empfehlung erfreulicherweise berücksichtigt. Die nachzuweisenden Sprachkenntnisse dürfen die Anforderungen des BZF I nicht überschreiten. Hierfür dürfen auch keine gesonderten Gebühren erhoben werden. Zudem ist zu überprüfen, ob die bisherigen BZF/AZF zumindest in Europa nicht uneingeschränkt weiter akzeptiert werden können. Die AOPA-Germany wird vom BMVBS in die weiteren Planungen unmittelbar eingebunden, wir werden in verschiedenen Arbeitsgruppen an vernünftigen Lösungen intensiv mitwirken.

In vielen Ländern wurde in der Instrumentenflug- und der Fluglotsenausbildung bislang wenig Wert auf den Nachweis englischer Sprachkenntnisse gelegt. Die AOPA-Germany und die IAOPA begrüßen es deshalb, wenn durch diese Initiative der ICAO ein weltweit einheitlicher Standard der Sprachkenntnisse auf sinnvollem Niveau geschaffen wird, damit die Sicherheit in der Luftfahrt erhöht wird. Eine Überregulierung in der VFR-Luftfahrt muß jedoch unbedingt vermieden werden, schließlich braucht man zum VFR-Fliegen in weitern Teilen des Luftraums gar keine Funkverbindung, viele Flugplätze haben keinen Tower oder Flugleitung.

Weniger erfreut waren wir von einem Artikel, den der DAeC auf seiner Hompeage und in verschiedenen seiner Landesmagazine veröffentlicht hat. Hierin wird vollkommen berechtigt Kritik an den zu hohen Prüfungsstandards der neuen Sprachanforderungen der ICAO ausgeübt. Jedoch versuchte der DAeC, den „schwarzen Peter" an die IAOPA weiter zu schieben. Zitat:

„Leider widersprach hier die IAOPA (International Council of Aircraft Owner an Pilot Associations). Die IAOPA begrüßt ausdrücklich die Einführung dieser verschärften Sprachregelung." Inzwischen haben wir den Kollegen in Braunschweig unsere Position erklärt: Wer Details möchte, kann das Schreiben von IAOPA Präsident Phil Boyer an die ICAO gerne von unserer Homepage www.aopa.de herunterladen.

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten August/ September 2007 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

30-jährige Mitgliedschaft
Volker Cezanne
Hans-Dieter Hormuth
Peter Meuthen
Otto D. Stein

25-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Hüffer
Lothar F. Kickel
Richard Kochmann
Ernst P. Schrotz
Alfred Warncke
Christian F.A. Kunze
Hilmar von Janczewski
Jochen Max Hennig
Norbert Peitzmeier
Emil Thürer

Exklusiv für AOPA-Mitglieder!

50 Jahre 1957 – 2007 aerokurier

Jubiläumsangebot: 3× aerokurier jetzt mit 35% Preisvorteil!

Pilot Reports zu den neuesten Maschinen, exklusive Reiseberichte, informative Specials sowie ein umfangreicher Praxisteil machen ***aerokurier*** zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit – und das seit **50 Jahren**.

Und diese Uhr gibt's gratis dazu!

Avialic 1903 „Arrow"
Neue Optik, bewährte Qualität!
Mit poliertem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Markenquarzwerk, Leuchtziffern und -zeigern, Datumsanzeige und Lederarmband, Zeiger in Pfeilform. Wasserdicht bis 30 Meter.

Nutzen Sie jetzt das exklusive Angebot zum Jubiläum 50 Jahre aerokurier. Holen Sie sich das Testabo mit 35% Preisvorteil und die Avialic Armbanduhr gratis dazu!

BESTELL-COUPON einfach ausfüllen und einsenden an: aerokurier Aboservice, Postfach, D-70138 Stuttgart

Direktbestellung:
abo-service@scw-media.de
Fax +49 (0)180 5354050-2550
Fon +49 (0)180 5354050-2575
(14 Cent/min aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen)
Bitte die Kennzifer 547899 angeben.

webaboshop.de

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wehrle. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Düsternstr. 1, 20355 Hamburg, Handelsregister AG Hamburg, HRB 95752.

Ja, schicken Sie mir bitte die nächsten drei Ausgaben ***aerokurier*** mit 35% Ersparnis zum Einzelkauf für nur € 8,80 (A: € 9,95; CH: sfr 17,20;*). **Gratis** dazu erhalte ich die **Avialic 1903 „Arrow"**. Falls ich nach dem Test keine weiteren Hefte wünsche, sage ich spätestens 14 Tage nach Erhalt der zweiten Ausgabe ab. Ansonsten erhalte ich ***aerokurier*** zum Vorzugspreis von nur € 49,90 (A: € 56,50; CH: sfr 97,60;*übriges Ausland auf Anfrage) im Jahr mit dem Recht, jederzeit und ohne Fristen zu kündigen.

547899

Name, Vorname
Straße, Nr.
PLZ Wohnort

☐ *Ja,* **ich will zusätzlich 1 GRATIS-Ausgabe und bezahle bequem per Bankeinzug**

BLZ Konto-Nr.
Geldinstitut
Datum, Unterschrift

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: aerokurier Leserservice, 70138 Stuttgart oder www.webaboshop.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht.

Tannkosh 2007 – Von Piloten für Piloten!

Pitts S2B vom Asko Pitts Team

Neue Rekorde wollten Verena und Matthias Dolderer bei Tannkosh 2007 nicht aufstellen, nachdem im vergangenen Jahr pünktlich zum 30-jährigen Flugplatzjubiläum die magische Zahl von 1.000 eingeflogenen Flugzeugen deutlich geknackt wurde. Trotzdem war es auch in diesem Jahr eine Riesenparty, bei der der Wettergott den Tannheimern mal wieder mehr als gnädig war! Die starken Unwetter mit Sturm und Hagel, die vom 20. bis 22. Juli viele Teile Süddeutschlands heimsuchten, zogen allesamt an EDMT vorbei. Nur ein paar heftige Regenschauer kamen nachts herunter, die der guten Stimmung aber keinen Abbruch taten.

So konnten die eingeflogenen Crews sowie unzählige weitere Besucher auch in diesem Jahr drei Tage lang den „Spirit of Tannkosh" genießen. Denn diesen hat sich das Fly-In in Tannheim trotz seiner gigantischen Größe bewahrt. Begonnen hat alles 1993 mit einem kleinen Fly-In für UL-Piloten. Dieser Geheimtipp sprach sich jedoch schnell herum und mittlerweile sind alle Klassen der Allgemeinen Luftfahrt in Tannheim vertreten. Denn es ist bei Tannkosh egal, ob man Pilot eines Trikes oder einer Zwei-Mot ist – alle sind in Tannheim willkommen, fachsimpeln und feiern gemeinsam. Und schon allein ein Spaziergang bei Sonnenuntergang entlang der nicht enden wollenden Flight-Line, lässt Gänsehaut-Feeling aufkommen.

Zu der guten Stimmung trugen aber auch die vielen Airshow-Piloten bei, die fantastische Vorführungen zeigten. Ob Formationsflug, Solo-Kunstflug oder Displays von Oldtimern und Warbirds – es war für jeden Geschmack etwas dabei!

Auch für Unternehmen hat sich Tannkosh längst zum jährlichen Pflichttermin entwickelt. Viele namhafte Flugzeughersteller, sowie zahlreiche Firmen und Dienstleister präsentierten ihre Produkte. Als Interessenvertreter der Allgemeinen Luftfahrt war die AOPA-Germany selbstverständlich ebenfalls in Tannheim vor Ort. Am AOPA-Stand standen Sibylle Glässing-Deiss, Christof Curati und Kathrin Diederich nicht nur bei vielen Fragen rund um die AOPA und die Allgemeine Luftfahrt Rede und Antwort, sondern konnten auch zahlreiche unterschriebene Mitgliedsanträge mit zurück nach Egelsbach nehmen.

Interessante Workshops ergänzten das Programm von Tannkosh. So berichtete zum Beispiel der DULV über den Stand der Einführung einer „LSA"-Klasse in Europa und die OUV brachte den Zuhörern den Traum vom selbstgebauten Flugzeug näher.

Am Samstagabend trafen sich alle zur traditionellen Hangarparty mit Live-Musik und Mitternachtsfeuerwerk. Piloten, Sponsoren, Aussteller sowie die zahllosen Helfer feierten bis tief in die Nacht hinein und genossen die einzigartige Atmosphäre von Tannkosh.

Übrigens: Trotz des eher durchwachsenen Wetters, das sicher einigen Piloten das „Durchkommen" nach Tannheim unmöglich machte, sind auch in diesem Jahr etwas mehr als 1.000 Flugzeuge bei Tannkosh gelandet. Vielleicht gibt es 2008 doch wieder neue Rekorde, wenn das Wetter mitspielt.

Kathrin Diederich

Die P 3 Flyers

Tannkosh Mission Control

Romanian Aerobatic Team YAK52
Foto von Torsten Meier

Das Pioneer Team aus Italien

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-SeaSurvival in Nordholz am 01.10.2007
Kosten: 600 € für AOPA-Mitglieder, 700 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 04. - 07.10.2007
Pauschale: 100 € für AOPA-Mitglieder, 150 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 27. - 28.10.2007
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007
Pauschale: 40 € für AOPA-Mitglieder, 60 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

☐ AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007
Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

Stendal

Angaben für Teilnehmer am AOPA-Trainingscamp in Stendal - Bitte ankreuzen!

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

Theoriestunden - Allgemeiner Theorieunterricht ist in der Camppauschale enthalten, voraussichtliche Themen sind JAR-FCL, GPS-Nutzung, Flugplanung, Aerodynamik, Human Factors und Verhalten in besonderen Fällen.

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ IFR ☐ Ich will ein Flugzeug über die AOPA chartern
☐ Mein Flugzeug soll noch mit weiteren Personen benutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig). Bitte teilen Sie uns die Namen bei der Anmeldung mit.

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

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

Bestätigung und Anmeldung - Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort und Datum

Unterschrift

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

Kontonummer

Bankleitzahl

Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 schicken. **Bitte legen Sie bei der Anmeldung zu fliegerischen Veranstaltungen eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Vielen Dank!**

AOPA-Sea Survival in Nordholz am 01.10.2007

Die AOPA-Germany vermittelt wieder den bewährten Lehrgang "Überleben auf See". Dieser wird von den Sea-Survival-Profis vom Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin" in Nordholz veranstaltet.
Termin ist Montag, der 01. Oktober 2007. Die Anreise erfolgt bereits am Sonntag Abend, man trifft sich traditionell zum gemeinsamen Abendessen am Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN).
Die Übernachtung findet in der Marinefliegerkaserne statt. Der Lehrgang beginnt morgens mit einer umfassenden theoretischen Einweisung in die Gefahren, die notgewasserten Piloten drohen, vor allem durch Unterkühlung.
Nach dem Mittagessen steht im gut temperierten Schwimmbecken der praktische Umgang mit den verschiedenen Rettungsmitteln auf dem Programm. Es wird mit Schwimmwesten, Rettungsinseln und Signalgeräten geübt, Höhepunkt des Lehrgangs ist der Ausstieg aus einem Cockpit unter Wasser.
Zwei bis drei Stunden im Wasser knapp unter Körpertemperatur hören sich unkompliziert an, fördern aber bereits deutlich den Respekt vor dem kalten Meer.
Die Kosten für diesen Lehrgang betragen EUR 600 pro Teilnehmer (für Nicht-AOPA-Mitglieder EUR 700), Verpflegung und Unterkunft in der spartanisch eingerichteten Kaserne sind in dem Betrag inbegriffen.
Eine Investition, die sich wirklich lohnt. Speziell für diejenigen, die öfter über offenes Wasser fliegen und wissen wollen, was denn zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt. Das richtige Entfalten und Sichern einer Rettungsinsel ist ohne vorheriges Üben nämlich nicht einfach, das Einsteigen auch nicht, ein Wiederaufrichten nach einer Kenterung erst recht nicht und garantiert nicht, wenn Sie gerade die erste Notwasserung Ihres Lebens absolviert haben, unter Schock stehen und plötzlich in aufgewühlter See in eiskaltem Wasser schwimmen müssen.
Sea-Survival, eine Veranstaltung, die nicht nur sehr lehrreich ist und Ihr Leben retten kann, sondern Ihnen bestimmt auch noch eine Menge Spaß macht. Den Ablaufplan des Lehrgangs fordern Sie bitte über die AOPA-Geschäftsstelle an.
Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf Seite 15. Anmeldeschluß ist der 01.09.2007.

AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007

mit Referent Arnim Stief

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts an ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab.

Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen.
Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren. Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und in diesem Jahr seinen 38. Überführungsflug über den Nordatlantik absolviert hat.

Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat.

Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf S.15. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 140,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 180,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Anmeldeschluß ist der 24.10.2007.

AOPA-Fluglehrerfortbildung vom 27. - 28.10.2007

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 27.10.2007 um 09:00 Uhr in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch Jochen Pieper. Ende soll gegen 19:00 Uhr sein. Sonntag, den 28.10. beginnt die Fortbildung ebenfalls um 09:00 Uhr und endet gegen 17:30 Uhr.

Das Programm beinhaltet eine Reihe von sehr interessanten Themen, die von hochkarätigen Referenten vorgetragen werden. Dieser Fluglehrer-Fortbildungslehrgang erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 1.355 (a))
- JAR-FCL 2.355 FI (H) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.400 IRI (H) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 2.355 (a))

Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre). Dieses gilt für (FI A/H) (IRI A/H).
Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf S.15. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 130,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 180,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Anmeldeschluß ist der 27.09.2007.

11. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 04. - 07.10.2007

Für Privatpiloten vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen am Flugplatz Stendal-Borstel (EDOV)

Programm:
Das Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, dem 04. Oktober um 9:00 Uhr und bietet sowohl theoretische als auch praktische Inhalte. Die Theorie umfaßt Themen wie JAR-FCL, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors, etc. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechnik, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen wie Trudeln auf einer Kunstflugmaschine. Modernes Fluggerät kann gechartert werden, auch die Teilnahme mit dem eigenen Flugzeug ist selbstverständlich möglich.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nord-Osten Deutschlands: Die Ostsee, Rügen, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit zeitlich möglich - bereits am Mittwochabend, dem 03.10. erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewußt auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Blockstunden der Fluglehrer entsprechen 60 Minuten, davon entfallen 45 Minuten auf die Flugzeit und 15 Minuten auf das Bodenbriefing. Eine Blockstunde entspricht EUR 25,00 und sind zusätzlich zur Pauschale direkt an die Fluglehrer zu entrichten.

Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf S.15. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 100,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 150,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Anmeldeschluß ist der 04.09.2007.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsach-verständigen e.V.
Vorsitzender: RA W. Hirsch, Uhlandstr. 19, D-70182 Stuttgart
Bewertung von Luftfahrzeugen - Beurteilung von Schäden - Weg/Zeit-Berechnungen - Technische Beratung bei Schadensbehebungen etc.
Internet: www.luftfahrt-sv.de phone: (049) 7 11 / 2 37 33 15
e-mail: info@luftfahrt-sv.de fax: (049) 40 / 36 03 08 78 65

AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007

mit Claus P. Kindt

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständliche und umständliche „Funkerei" ist für alle Beteiligten zumindest lästig, sie kann aber auch leicht zum Sicherheitsrisiko werden. Das muß nicht sein. Claus P. Kindt, Fluglotse im (Un-) Ruhestand, bietet mit seinen Flugfunkrefresher-Seminaren fachkundig und humorvoll Unterstützung an. Ob für den VFR-Piloten auf Deutsch oder Englisch, oder eben auch den AZF-Stoff für IFR-Piloten, bei ihm liegen Sie immer richtig! Die Teilnahmegebühr beträgt 30,- EUR für Mitglieder und 50,- EUR für Nicht-Mitglieder.

Anmelden können Sie sich über das Anmeldeformular auf S.15. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 40,00 für AOPA-Mitglieder und EUR 60,00 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Anmeldeschluß ist der 10.10.2007.

Datum:	10. November 2007
	von 9:00 - 18:00 Uhr
Ort:	Egelsbach
Referent:	Claus P. Kindt

Anzeige

AIRCRAFT GUARANTY®
Latin America Europe Asia The Middle East
You can "legally" have
FAA "N" Registration !!!
For Trouble Free Solutions - CALL:
AIRCRAFT GUARANTY TITLE & TRUST
Houston, Texas 77060 USA Tel: +1 281 445 7594
agc@agcorp.com
www.agcorp.com
For German, Spanish, French, English languages speakers:
Constantin Woelki
- General Agent -
Europe/Asia/Middle East
+49 (0)173-66 222 99
For Austrian, German, Swiss, English languages speakers:
Fritz Winkler @ WinAir
+49 (0)6332-97200
THE GLOBAL STANDARD

Antonovs in Torun

HMS Arc Royal – Leider kein Ausweichflugplatz

Danziger Altstadt

Rückblick auf das Polen Fly-Out

Bislang hatten wir bei unseren Fly-Outs immer so viel Glück mit dem Wetter, daß die ganz überwiegende Zahl der Teilnehmer am geplanten Anflugtag anreisen, und am geplanten Abflugtag wieder abreisen konnte. Einmal musste diese Glückssträhne abreißen, bei unserem Polen-Fly Out war es leider so weit.

Der Hinflug unserer insgesamt 25 Flugzeuge mit fast 60 Teilnehmern am Donnerstag, den 24. Mai 2007, lief noch völlig problemlos ab. Einige mittelhohe Wolken garnierten den Himmel auf dem Weg nach Schönhagen (EDAZ), wo wir unseren Zwischenstop vor dem Grenzüberflug geplant hatten. Mancher Pilot rieb sich die Augen und befürchtete Halluzinationen: Schönhagens Vorfeld wuselte voller gelber Punkte. Die Lösung fand sich beim zweiten Hinsehen aus der Nähe: Die Deutsche Post drehte auf dem Vorfeld einen Werbespot mit ganzen Heerscharen von uniformierten Statisten und gelben Postautos, über denen große postgelbe Fahnen wehten.

Nach dem Auftanken der Flugzeuge kamen auch die Besatzungen nicht zu kurz: Die netten Damen aus dem Vertrieb von Cirrus Deutschland hatten in ihrem Hangar ein tolles kaltes Buffet für die AOPA-Piloten aufgebaut. Die Freunde von warmer Kost konnten sich im Flugplatzrestaurant satt essen, das neuerdings italienische Küche anbietet.

Der Weiterflug nach Danzig war unkompliziert, nur die Dame von Poznan Info forderte von unseren zum Teil irritierten VFR-Crews hartnäckig den IFR-Waypoint „DEKUT“ zu reporten, der aber auf unseren VFR-Karten, die uns von Jeppesen großzügig gesponsort wurden, nun einmal nicht eingezeichnet sein kann. Eine Crew musste wieder nach Schönhagen zurückfliegen, weil der deutsche FIS den per Fax eingereichten Flugplan nicht finden konnte. Eine Aufgabe im Flug war nicht möglich, weil Polen eine halbe Stunde vor dem Grenzüberflug informiert werden muß.

Wie auch im letzten Jahr war unser AOPA-Flugzeug eine Columbia 400. Die Columbia Generalvertretung auf dem Siegerlandflughafen hatte uns ihre Vorführmaschine für einen guten Preis vermietet. Wir, das sind unser Schatzmeister und IFR-Fluglehrer Constantin Woelki, seine Ehefrau und ich, kamen in Schönhagen etwas später los als die meisten anderen Crews, jedoch kamen wir nicht als letzte in Danzig an. In FL110 lief unsere N1280Z mit gemütlichen 180 kts True Air Speed, immerhin schafft sie in FL250 stolze 235 kts! Während des Fluges hatten wir unsere Mitflieger auch elektronisch im Blick: Auf den Bildschirmen des Garmin 1000 werden auch Transpondersignale anderer Flugzeuge mit Angabe der Flughöhe angezeigt. Ein Traffic Advisory System 9900BX des Unternehmens Ryan macht es möglich. So konnten wir sehen, wie ein Flugzeug nach dem anderen präzise auf dem idealen Routing nach Danzig flog. Nähert sich ein Flugzeug kritisch an, wird die Besatzung automatisch von einer Frauenstimme alarmiert: „Traffic! One O'clock high! Two miles!“ Schade, dass es solche Verkehrsinformationen noch nicht für alle unsere AL-Flugzeuge gibt, die meisten der leider immer wieder vorkommenden Kollisionen könnte man so verhindern. Die derzeit verfügbaren Systeme wie das Ryan sind entweder noch sehr teuer, oder funktionieren wie das preisgünstige FLARM-System nur zwischen Flugzeugen, die ebenfalls mit diesem System ausgestattet sind. Die AOPA arbeitet derzeit im Rahmen des europäischen Flugsicherungsprojektes SESAR an Lösungen, wie auch alle Flugzeuge der AL zu vertretbaren Kosten elektronisch sichtbar werden können. Die Abkürzung der Zukunft dürfte ADS-B werden, bei dem alle Flugzeuge ihre über GPS ermittelten Positionen ausstrahlen, die von anderen Flugzeugen empfangen werden können. Das ist viel preisgünstiger als Radar, und zudem auch noch präziser.

AOPA-Flightline in Torun

In Danzig waren bereits andere Fly-Out Teilnehmer auf der TWR-Frequenz zu hören, wir wurden aber zu einem anderen Vorfeld dirigiert. Denn wir hatten angefragt, ob die Columbia einen Hallenplatz erhalten kann, denn schließlich sollte sie unmittelbar nach der Rückkehr nach Siegerland an den Käufer abgeliefert werden. Irgendwelche Dellen kommen dann besonders schlecht an.
Auf dem Vorfeld der Kollegen wartete schon Blazej Krupa, der Präsident der polnischen AOPA, der uns bereits bei der Vorbereitung des Fly-Outs sehr engagiert unterstützt und wichtige Vorgespräche geführt hatte. Ohne seine Landeskenntnisse und Kontakte hätten wir uns nie nach Polen getraut. Jetzt organisierte er das Betanken und verteilte Formulare, mit denen das Tanken in Polen wesentlich günstiger wird: Wir brauchten keine Mineralölsteuer bezahlen.

Daß wir auf einem separaten Vorfeld im Osten des Flughafens abgestellt würden, das wußten wir, deshalb hatten wir einen Bus bestellt, der für uns mehrere Stunden zur Verfügung stand. Wir wußten auch, daß es in Danzig keinen Taxiway parallel zur Runway gibt, aber bei dem geringen Verkehrsaufkommen wäre das auch kein Problem. Was wir nicht wußten war, daß es in Danzig keinen parallelen Wirtschaftsweg für Fahrzeuge gibt. Kleine Jeeps und Follow-Me Autos hatten sich eine Sand- und Matsch-Piste in die Wiese neben der Runway gegraben, auf denen der Bus und die Tanklaster aber nicht fahren konnten. Wollten die großen Fahrzeuge zu unserem Vorfeld und zurück, mussten sie auf die Piste, geführt von einem Follow-Me, und eskortiert von einem Security-Jeep. Ein denkbar nerviges Verfahren, das die Fahrer nur so oft wie unbedingt nötig durchführen wollten. Das wiederum nervte natürlich unsere Crews, die mit gut gefüllten Blasen dringend auf eine Toilette wollten. Für die Pilotinnen bot der Flughafenzaun wesentlich weniger Erleichterung als für die Piloten.

Unser Shuttle-Bus brachte uns schließlich in einer halben Stunde vom Haupt-Terminal zum Hotel nach Sopot, dem Seebad von Danzig. Das Grandhotel Sopot war frisch renoviert und gehört zur Sofitel-Kette. Das ehemalige Casinogebäude hat eine mondäne Ausstrahlung und bietet einen traumhaften Ausblick auf die Danziger Bucht. Ich hatte ein Zimmer unter dem Dach mit Ausblick auf den englischen Flugzeugträger „Arc Royal“, der unweit der Küste vor Anker lag. Seine Flugzeuge hatte er nicht dabei, die waren wohl in Afghanistan im Einsatz. Etwas „Touch and Go“ auf seinem Deck zu üben wäre sicherlich eine Abwechslung für uns und seine Besatzung gewesen, aber es hätte ebenso sicher gegen mindestens tausend Navy-Vorschriften verstoßen, ebenso gegen meinen Chartervertrag und die Versicherungsbedingungen.
Am nächsten Morgen, Freitag, Briefing. Wir wollten mit 15 Crews nach Torun an der Weichsel fliegen, etwa 80 NM im Süden. Die anderen machten eine Stadtführung in Danzig, geführt von Kathrin Diederich, unserer Mitarbeiterin aus der Geschäftsstelle in Egelsbach, oder sie machten „Wellness“ im Hotel. Danzig und Wellness waren sicherlich die beiden entspannenderen Alternativen des Tages. Danzig hat sich nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges und der Mangelwirtschaft der Sozialisten prächtig entwickelt, das erzählten mir die anderen hinterher, es ist wirklich so schön wie in den Reiseführern.

Ich wollte aber mit den anderen fliegen. Flüge von und zu kontrollierten polnischen Flugplätzen verlangen die Aufgabe eines Flugplans. Blazej Krupa war bei uns, er wollte als mein Co und Navigator mitfliegen. Er hatte sich bei AIS informiert, man hatte ihm vorgeschlagen die 15 Flugzeugkennungen einfach auf zwei Sammelfugpläne zu schreiben, dann hätte AIS weniger Arbeit. Man wollte ja nur die Kennungen auf dem Flugplan haben, damit man etwas für die Dokumentation hat, dem Towerlotsen wäre das alles sowieso egal.

Die beiden Flugpläne schickten wir schnell per Fax an AIS. Na ja, das hätten wir gerne getan, aber das topmoderne Hotelfax vertrug sich nicht mit dem Steinzeitfax von AIS. Eine andere Nummer? Ja, aber die ging auch nicht. Blazej Krupa ärgerte sich, er wollte uns doch zeigen, daß es in Polen vorwärts geht und machte den verlegenen Hotelangestellten Vorwürfe. Auf Polnisch,

Die schnellste im Feld – Columbia 400

Marienburg

Rückblick auf das Polen Fly-Out

ich verstand nichts, aber die Körpersprache auf beiden Seiten sprach Bände. Schließlich gaben wir die Flugpläne per Handy aus dem Shuttlebus durch.

Der Weg raus aus dem Terminal am Vorabend war kurz, in entgegengesetzter Richtung brauchten wir für die gleich kurze Strecke aber sehr viel länger. Es gibt in Danzig noch kein separates GAT, wir bekamen also ein separates Airline Gate für die Security-Kontrolle zugeteilt!
Security Guards sind leider weltweit vom gleichen Kaliber, so ergaben sich diese Dialoge auf deutsch/polnisch eingefärbtem Englisch: Eine Wasserflasche? Die ist für Passagiere verboten! - Wir sind aber Piloten und brauchen Wasser an Bord, wir haben keinen Caterer - Nein, Wassermitnahme ist für Passagiere verboten! - Wir sind aber keine Passagiere! - Sie dürfen kein Wasser mitnehmen, mit Wasser lassen wir sie nicht durch!
Als Satire im Fernsehen hätten wir das witziger gefunden.

Die nächste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten. Unser Hangartor ging nicht auf, der Mann mit dem Schlüssel war weg. Wo er war? Die Kollegen suchten ihn. Einen Ersatzschlüssel? Nein, wir sollten etwas warten, sagte man uns freundlich, aber bestimmt.

Die ersten Maschinen starteten, dann immer mehr, ich bekam irgendwie ein ungutes Gefühl. Als sich die Hangartore doch noch öffneten, zogen wir die Columbia schnell heraus und liessen den Funk an, requesteten Taxi, wir hatten es eilig.
Nicht so der Tower Controller, der war nämlich gereizt. Unser Flugplan sei abgelaufen. Wir wären schließlich der Leader eines Pulks gewesen, unser Pulk aber seit fünf Minuten weg. So ginge es ja nicht, wir sollten einen neuen Flugplan aufgeben.
Blazej Krupa wurde offensichtlich wieder sauer und übernahm den Funk. Ich hörte wieder Polnisch, ich verstand wieder nichts, aber die Tonlage sprach Bände. Unsere Abmachung mit AIS interessierte den Lotsen offensichtlich überhaupt nicht. Er sei der Tower, und AIS wäre AIS. Motor aus. Blazej Krupa marschierte - inzwischen stocksauer - zu AIS.

Schließlich kamen wir doch noch weg, in Torun waren wir in 30 Minuten Flugzeit. Dort standen die anderen Flugzeuge sauber aufgereiht auf dem Vorfeld. Die Crews waren in der Stadt, die dank ihrer prachtvollen Backsteingotik zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt worden ist. Den Crews gefiehl es dort sehr. Die Stadt war voller Schulkinder. Die Abiturienten schrieben ihre Abschluss-Klausuren, da hatte man die Kleinen auf Ausflüge geschickt, damit es in der Schule leise war. Bis in die Stadt kam ich leider nicht mehr, denn wir füllten für die Mitflieger Flugpläne aus. Schön für jedes Flugzeug einen, wie es der Tower wollte. Das Flugplatz-Fax von Torun war zum Glück schon alt, es vertrug sich mit dem von AIS und verschickte brav alle 15 Flugpläne.

Wir machetn uns nach den anderen auf den Rückweg und flogen über die Marienburg, dem größten ganz aus Backstein geschaffenen Gebäude Europas. Sie wurde von Ordensrittern ab 1300 gebaut, die geschlagen aus dem gelobten Land zurückkamen und hier eine neue Heimat fanden. Die Sonne schien, und wir genossen das Fliegen, bis auf der FIS-Frequenz der Ton hitziger wurde.
Unsere Kollegen wollten zurück nach Danzig, und der FIS-Lotse hatte im Umgang mit so vielen Flugzeugen offenbar wenig Übung. Es staute sich, da die Flugzeuge in recht kurzen Abständen gestartet waren, schließlich mußten wir die Flugpläne ja für die anderen Crews aufgeben, es galt also die Estimate Time of Departure plus/minus 30 Minuten.
Dumm war, dass FIS ungefähr 5 Flugzeuge in der gleichen Höhe über einem Meldepunkt über der Ostsee kreisen ließ. Die Frage, ob er das für sicher halten würde, ließ ihn nicht kooperativer werden. Die Crews wollten sich auf Deutsch abstimmen, ich bin hier, wo bist du, siehst du mich? Das mochte der Lotse gar nicht: No Deutsch on this frequency! - Wie lange müssen wir noch im Holding bleiben? - Standby! Blazej Krupa ärgerte sich wieder, diesmal ganz still. Wir landeten schließlich als letzte und hangarierten die Columbia. Blazej verabschiedete sich für heute, er flog mit seinem Flugzeug weiter nach Ketrzyn/ Rastenburg an den masurischen Seen, wo die AOPA-Poland ein Meeting hatte und wo eine Flugzeugmesse erste Gehversuche machte. Wir wollten ihn dort morgen besuchen.

Im Hotel trafen sich die Crews, die zum Teil noch immer stinksauer auf den FIS-Lotsen waren. Und über die Security-Kontrollen, und das Flugplanverfahren. Warum sind wir nicht an einen unkontrollierten Platz gegangen? Da gäbe es wenigstens diese Kontrollen nicht. Ich konnte den Mitfliegern nur die Gegenfrage stellen, ob sie denn ihre Autos in Polen auf eine unbewachte, nicht eingezäunte Wiese stellen würden. Es war Freitagabend, und in der Innenstadt von Sopot herrschte doppelte Aufbruchsstimmung: Es war zum einen Frühling, und zum anderen wurde überall gebaut. Und zwar sehr ansprechend, Sopot putzt sich heraus.

Samstag morgen. Die Wettervorhersage war gar nicht gut. In Deutschland gab es Unwetter, nachts zog schon ein erstes lautstark in Sopot durch. Für Sonntag, unseren geplanten Rückreisetag, wurden linienartig auftretende schwere Unwetter angesagt. Am Freitag hatte ein schweres Gewitter Berlin praktisch lahmgelegt.
Und am Montag, unserem Reservetag, sollte es da besser werden? Der DWD-Berater aus Hamburg, der unser Fly-Out betreute, blieb skeptisch: „Am besten fliegen sie heute morgen zurück. Nachmittags wird es schon stark gewittern" Was natürlich bedeutete, nicht nach Rastenburg zu fliegen, keinen gemütlichen Ruhetag am Strand einzulegen und das Fly-Out vorzeitig aufzulösen. Wir besprachen uns kurz, schauten die Vorhersagekarten aus pc-Met an und trafen die einstimmige Entscheidung, im Briefing die sofortige Abreise anzusagen.
Einige Crews entschieden sich noch zu bleiben, sie hatten keinen Zeitdruck, doch die meisten kamen mit. Kofferpacken, auschecken, Flugplanaufgabe per Telefon, Busfahren. Wieder Security Kontrollen, einige Crews wurden mürrisch, doch es half halt nichts. Der Bus brachte uns zum Vorfeld. Eigentlich sollte auch der Tanklaster zum Vorfeld kommen, aber der tauchte nicht auf. Zum Glück hatten alle genug Sprit, um zumindest nach Schönhagen zu kommen. Alle Maschinen hoben nach einer kurzen Verabschiedung zügig ab, wir wollten erst nach den anderen abfliegen. Es herrschte Unruhe unter dem Flughafenpersonal, wir erlebten warum: Die Präsidentenmaschine landete kurze Zeit später. Sie wurde sofort von schwarzen Limousinen umstellt, die innerhalb von wenigen Minuten im Konvoy davon fuhren, zum Sommersitz des Präsidenten auf der Halbinsel Hela, mit eigenem Luftsperrgebiet.

Der Rückflug war für uns recht unproblematisch: In Polen war das Wetter gut, aber zwischen Berlin, Hannover und Magdeburg lag eine einzige große, schwarze Wolke, die schon auf der Significant Weather Chart als böses Monstrum eingezeichnet war. Auch Airliner umflogen sie mit Respekt, liessen sich von den Lotsen Freigaben zum Umfliegen geben. Wir haben mit der Columbia das Gleiche getan. Solange man Abstand von der Wolke hielt, herrschte Sonnenschein. Wir umflogen sie südlich über Erfurt und landeten in Siegerland. Die anderen kamen auch alle gut nach Hause, zwei Crews allerdings erst mit Verspätung, der hohe Norden Deutschlands war schon komplett „dicht".

Mein Fazit: Ich fliege sehr gerne wieder nach Polen. Aber mit einem so großen Pulk von Flugzeugen muß man Geduld mitbringen. Alle Flughafen- und Flugsicherungs-mitarbeiter waren grundsätzlich sehr freundlich, aber mit so vielen Maschinen und Crews zum Teil doch noch überfordert. Der Charme des Landes erschließt sich sicherlich leichter mit einer kleinen Gruppe von Flugzeugen. Und nochmals einen besonders herzlichen Dank an Blazej Krupa, ohne Dich hätten wir uns sicherlich nicht getraut nach Polen zu kommen, hätten viele bleibende Eindrücke und herzliche Gastfreundschaft verpasst!

Dr. Michael Erb

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

http://peschke-muc.de

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

Elly Beinhorn wurde 100 Jahre alt

Eine ganz besondere Buchpremiere anlässlich des runden Geburtstags der Fliegerin

Elly Beinhorn, Deutschlands legendäre Flugpionierin und Ehrenmitglied der AOPA-Germany feierte am 30. Mai 2007 ihren 100. Geburtstag.

Zu diesem Anlass hatte die Buchhandlung Bollinger in Oberursel am 5. Juni 2007 zu einer Buchpräsentation der besonderen Art eingeladen. Prof. Dr. Bernd Rosemeyer, Sohn von Elly Beinhorn und deren Enkelin Daisy Rosemeyer stellten in einer Lesung Beinhorns Autobiographie „Alleinflug“ vor, die jetzt in einer Neuauflage im Müller Herbig Verlag erschienen ist. Prof. Dr. Bernd Rosemeyer beantwortete die Fragen des Luftfahrtjournalisten Clemens Bollinger zur Lebensgeschichte seiner Mutter, Daisy Rosemeyer las dazu aus dem Buch ihrer Großmutter.

Elly Beinhorns Begeisterung für die Fliegerei wurde 1928 durch einen Vortrag von Hermann Köhl geweckt, der in einer einmotorigen Junkers W33 als erster den Nordatlantik von Ost nach West überquerte. Im Frühjahr 1929 erwarb Elly Beinhorn an der Sportfliegerschule in Berlin-Staaken ihren Luftfahrerschein und kurz darauf die Kunstflugberechtigung an der Fliegerschule Würzburg. Weitere Lizenzen folgten.

Berühmt wurde Elly Beinhorn 1931 durch ihren ersten Alleinflug nach Afrika mit einer Klemm KL 26. Der Hinflug führte sie über eine Strecke von rund 7.000 Kilometern nach Bolama. Auf dem Rückflug musste sie zwischen Bamako und Timbuktu notlanden, den viertägigen Marsch zurück in die Zivilisation bewältigte sie mit Hilfe von Eingeborenen.

Schon wenige Monate nach ihrer Rückkehr nach Deutschland hatte Elly Beinhorn neue Pläne. Sie wollte „irgendwo nach unten rechts“ auf dem Atlas fliegen. Aus dem „irgendwo“ wurde ein gesamter Weltflug, der zunächst über Indien und Singapur nach Australien führte. Dort verpackte Elly Beinhorn ihre Maschine in zwei große Kisten und schipperte nach Panama, von dort ging es weiter nach Buenos Aires. Reichspräsident Paul von Hindenburg zeichnete Elly Beinhorn 1933 für diese Leistung mit dem Hindenburg-Pokal aus, der höchsten deutschen Ehrung in der Luftfahrt. Dies spornte sie zu weiteren Flügen mit ihrer Klemm in die früheren deutschen Kolonien in Afrika, Mittel- und Südamerika an.

1935 flog Elly Beinhorn mit der neu entwickelten Messerschmidt Me 108 „Taifun“ an einem Tag von Gleiwitz in Schlesien nach Skutari am Bosporus und zurück nach Berlin-Tempelhof. In nicht einmal vierzehn Stunden hatte sie 3.470 Kilometer zurückgelegt und die Strecke Deutschland – Asien – Deutschland an einem einzigen Tag bewältigt (1993 wurde eines der letztes Exemplare der Me 108 von der Lufthansa Berlin Stiftung restauriert und von Elly Beinhorn persönlich auf ihren Namen getauft, Kennung: D-EBEI).

Am 13. Juli 1936 heiratete Elly Beinhorn den Autorennfahrer und mehrfachen Grand-Prix-Sieger Bernd Rosemeyer, der zehn Wochen nach der Geburt von Bernd junior im Januar 1938 bei einem Weltrekordversuch auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt tödlich verunglückte.

1979 gab Elly Beinhorn mit 73 Jahren und mehr als 5.000 geflogenen Stunden ihren Pilotenschein zurück. „52 Jahre sind genug“, resümierte sie damals, „ich hatte das Glück in einer Zeit fliegen zu dürfen, als das wirklich noch ein Abenteuer war. Ich habe noch diese herrlichen, unabhängigen Zeiten erlebt, als man am Himmel ganz für sich alleine war!“

In diese Zeit wurden die Besucher der Lesung zurückversetzt. Daisy und Bernd Rosemeyer berichteten von einer Frau, die trotz ihres Ruhmes immer Vorbild geblieben ist und nie den Blick für das Irdische verloren hat. Dies wird auch in ihrem Buch „Alleinflug“ deutlich, das so viel Zuversicht und positive Lebenseinstellung vermittelt, dass es auch für Nichtflieger unbedingt lesenswert ist.

Und wie hat Elly Beinhorn selbst ihren 100. Geburtstag verbracht? Auch diese Frage wurde von Daisy und Bernd Rosemeyer beantwortet. Elly Beinhorn hatte sich gewünscht, an ihrem Geburtstag den Horizont zu sehen. Und das konnte sie auch – während eines Fluges in einer Beech Bonanza, die in Formation von „ihrer“ Taifun, der Me 108 D-EBEI begleitet wurde. Organisiert wurde diese gelungene Geburtstagsüberraschung von der Deutschen Pilotinnenvereinigung VDP.

Besser informiert!

Achtung Flugsicherheitspolizei -

Vorsicht beim Flug in die Niederlande

Wie wir von mehreren Mitgliedern erfahren haben, ist die Luftsicherheitspolizei in den Niederlanden (Schiphol) nicht gerade zimperlich, bei Luftraumverletzungen werden hohe Strafen verhängt, die auch noch sofort vor Ort zu bezahlen sind. Bei einem VFR Flug nach Middelburg (EHMZ) wurden mehrere Flugzeuge nach der Landung mit einem Startverbot belegt, die Crews über mehrere Stunden von einem Sergeanten der Luftsicherheitspolizei befragt.
Eine Crew musste eine Geldstrafe in Höhe von EUR 1660,- zahlen, bei einer zweiten waren es EUR 1260,-.
Zwar ist richtig, dass eine Crew den Luftraum A verletzt hat, dafür wird auch eine Strafe akzeptiert. Gar nicht berücksichtigt wurde von dem Beamten, dass die Crew kurz darauf einen Funkausfall und Ausfall der Elektrik hatte, sie hatte nach Ansicht des Beamten eine falsche Frequenz geschaltet (eben um dieses Problem vor dem Komplettausfall noch zu melden) und wurde auch dafür mit einer Strafe belegt. Bei einer zweiten Crew kam es durch Turbulenzen zu einer kurzfristigen Überschreitung der maximal zulässigen Höhe (1800 anstatt 1500 ft), auch hierfür wurde eine saftige Geldbuße fällig. Dazu noch der Vorwurf bei beiden, keine Flugvorbereitung getroffen zu haben – dafür wurden je EUR 280,- abgerechnet. Eine schriftliche und ausführliche Vorbereitung war bei beiden Crews vorhanden und hätte jederzeit überprüft werden können, daran hatte aber der Beamte kein Interesse.
Nach Bezahlung der Strafe erklärte der Beamte die „Sache“ für erledigt, der Weiterflug wurde genehmigt.
Wir wissen nicht, ob es sich hier um einen Einzelfall und einen besonders übereifrigen Beamten handelt, oder ob diese Methoden in den Niederlanden üblich sind. Akzeptabel sind sie in keinem Fall. Unsere Kollegen von der AOPA-Niederlande sind eingeschaltet. Wir werden unsere Mitglieder bei ihrer Beschwerde gegen diese Vorgehensweise unterstützen und halten Sie informiert.

Erfolg für Fürsty!

2. Auflage des Fly-In erfüllte alle Erwartungen

Die Betreiber des Flugplatzes Fürstenfeldbruck (ETSF) hatten für den 19. Mai zum zweiten Fly-In geladen. Bei bestem Wetter informierten sich Piloten und Flugplatz-Nachbarn über den aktuellen Stand und die Zukunftspläne von Fürsty.

Obwohl der Durchbruch für Fürstenfeldbruck zu einem vollwertigen Verkehrslandeplatz für den Großraum München in Form einer neuen Betriebsgenehmigung noch nicht gekommen ist, wird der Platz trotz seiner Einschränkungen zunehmend angenommen. Die Anzahl der Flugbewegungen 2006 ist insgesamt auf fast 10.000 gestiegen. Dabei entfielen über 1.000 Bewegungen auf auswärtige Flugzeuge, deren Passagiere privat oder geschäftlich im Raum München zu tun hatten. Für 2007 wird wieder eine deutliche Steigerung erwartet. Kurzfristig erteilte Ausnahmegenehmigungen machen auch die zunehmende Abfertigung von Flugzeugen aus Nicht-Schengen-Staaten und von außerhalb der EU möglich. Mietwagenfirmen und Taxis bieten inzwischen eine sorgenfreie An- und Abfahrt an. Die nur 600 m entfernte S-Bahn-Station wird ebenfalls gerne angenommen. Die neue Betriebsgenehmigung für Fürstenfeldbruck wird im Herbst dieses Jahres erwartet. Nähere Informationen zu Fürsty findet man unter www.flugplatz-fursty.de.

Insgesamt kamen am 19. Mai bei bestem Wetter 55 Luftfahrzeuge nach Fürstenfeldbruck – und das, obwohl die Betriebsgesellschaft nur Einladungen an Plätze und Vereine im Umkreis von 150 km verschickt hatte, zudem hatte die AOPA per Internet eingeladen. Mit Luftfahrzeugen vom UL über die Zweimot bis hin zu zahlreichen Oldtimern (darunter allein fünf Jak 52) war eine breite Palette der Allgemeinen Luftfahrt vertreten.
Die Veranstaltung wurde absichtlich nicht in der lokalen Presse angekündigt, denn bei der ersten Auflage des Fly-In im September 2006 hatte es bei nur ca. 50 Flugbewegungen eine Gegenveranstaltung der Fluglärmgegner sowie zahlreiche Protestanrufe gegeben. Dieses Mal, bei doppelt so viel Betrieb, gab es eine einzige telefonische Beschwerde, die sich auf ein Flugzeug bezog, das gar nichts mit der Veranstaltung zu tun hatte. Weitere Beschwerden gingen nicht ein – und das trotz der Aufhebung der sonst amtlich verordneten Samstagsruhe. Das lässt hoffen, denn die 110 Bewegungen in 8 Stunden am 19. Mai entsprechen fast 60.000 Bewegungen pro Jahr. Damit wurde der erwartete durchschnittliche Tagesbetrieb mit 40.000 Bewegungen pro Jahr deutlich übertroffen, ohne dass es zu den von den Flugplatzgegnern prophezeiten Massenprotesten gekommen ist. Ganz unbemerkt ist die Veranstaltung trotzdem nicht geblieben: „Endlich mal was los bei Euch!“ war der Kommentar eines Anwohners.

Diesel & Diesel

Ein 170 PS starker neuer Dieselmotor, der in einer Zusammenarbeit von Diamond Aircraft Industries, Austro Engine GmbH, der MB-technology GmbH und weiteren Partnern entwickelt wurde, ist Anfang Juli erstmals an Bord einer DA40 im Flug getestet worden. Der Motor hat ein maximales Drehmoment von 570Nm und einen Treibstoffverbrauch, der gegenüber bisher eingesetzten Motoren um bis zu 20% niedriger sein soll. Die Partner wollen den Dieselmotor schnellstmöglich zur Serienreife entwickeln und zulassen.

Hinter den Kulissen gibt es offenbar erhebliche Verstimmungen zwischen Diamond und seinem bisherigen Lieferanten von Flugdieselmotoren, Thielert Aircraft Engines. Diamond CEO Christian Dries wies in einem Interview mit „Euro am Sonntag" Thielert eine wesentliche Schuld an der Notlandung eines Diamond-Flugzeugs in Speyer zu. Thielert sei zudem danach nicht in der Lage gewesen, eine Zusatzbatterie zu entwickeln. Viele Flugzeuge müssten jetzt nachgerüstet werden. Diamond werde wegen der damit verbundenen Kosten von rund einer Million Euro notfalls vor Gericht ziehen. Dries bemängelte zudem, dass bei den Thielert-Motoren „dauernd" Komponenten ausgetauscht werden müssten.

Thielert gibt sich angesichts dieser Meldungen gelassen. Man geht davon aus, auch weiterhin an Diamond zu liefern.

Vor allem verweist Thielert auf eine geplante Kooperation mit dem US-Flugzeugbauer Cessna, der seine Flugzeuge in Zukunft bereits serienmäßig ab Werk mit Thielert-Dieseln ausstatten will. Von dieser Kooperation verspricht man sich bei Thielert den Verkauf von mehreren tausend der sparsamen Dieseltriebwerke der Typen Centurion 2.0 mit 135 PS und Centurion 4.0 mit 350 PS. Cessna hält sich mit öffentlichen Angaben zu geplanten Abnahmemengen allerdings noch zurück.

Sylt – Security für Dummies?

Am Flughafen Sylt werden seit einiger Zeit Sicherheitsgebühren für Passagiere und Piloten der Allgemeinen Luftfahrt in Höhe von EUR 5.- + Mwst pro Person erhoben. Sicher, der Flughafen ist von den aus dem Luftsicherheitsgesetz resultierenden Maßnahmen ebenso betroffen wie wir alle, aber es gibt genug Beispiele, die zeigen, dass private Mitflieger im GAT-Bereich keine Sicherheitsgebühr bezahlen müssen. Begründet wird die Gebühr mit vom Gesetz auferlegten zusätzlichen Maßnahmen, die sowohl die Passagiere als auch die bereits ZÜP-überprüften Piloten betreffen. Aber wofür genau wird die Sicherheitsgebühr erhoben? Wie uns ein AOPA-Mitglied, der vor kurzem nach Sylt geflogen ist, berichtet, ist dies nicht ersichtlich. Es fand keine Sicherheitskontrolle statt, es wurden keine Personalausweise kontrolliert, ebenso wenig Fluglizenz oder Gepäck. Nachdem Landegebühr und Sicherheitsgebühr bezahlt waren, wurden Crew und Passagiere lediglich durchgewunken. Für uns ein deutliches Zeichen, dass Piloten auf Sylt nicht willkommen sind. Für wie dumm hält man uns Piloten eigentlich? Wenn eine Zahlung geleistet und keine Gegenleistung dafür erbracht wird, nennt man das normalerweise Betrug. Verstehen Sie uns nicht falsch, wir wollen keine zusätzlichen Kontrollen für Piloten, die sowieso alle schon sicherheitsüberprüft sind, aber eine Sicherheitsgebühr für nicht erbrachte Leistungen können wir erst recht nicht nachvollziehen. Unser Mitglied hat bereits die Konsequenzen gezogen und den für diesen Sommer geplanten Fliegerurlaub auf Sylt abgesagt – es gibt noch andere schöne Ziele im Norden Deutschlands. Andere Piloten werden wohl genauso denken, vielleicht denkt dann der Flughafen Sylt noch einmal über die Sicherheitsgebühr nach.

Pressemeldung von FilserElectronic: Musterzulassungen TRT800A

Filser Electronic hat in Kooperation mit esz aircraft engineering für folgende Flugzeugmuster den Einbau des Transpondermodells TRT800A zertifiziert, wobei Stand 29.6.2007 die Dokumente für die Muster mit * bereits vorliegen (die restlichen werden in den nächsten Tagen erwartet).

Dies bedeutet für den Flugzeughalter, daß der TRT800A gemäß der jeweiligen Einbaudokumentation installiert und von einem Prüfer abgenommen werden muß. Damit ist der Einbau erledigt, es werden keinerlei weitere Aufwendungen oder Gebühren außer den Kosten für den Prüfer notwendig. Private Halter (nicht gewerblich!) können den Einbau unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften somit selbst vornehmen. Aufgrund der hohen Aufwendungen für die Erstellung der entsprechenden Dokumente berechnet Filser Electronic 200,- EUR zzgl. MWSt. pro Flugzeug. Dies bedeutet eine erhebliche Ersparnis gegenüber der bisherigen Vorgehensweise. Der Preis ist nicht rabattierfähig. Filser Electronic wird diese Liste kontinuierlich erweitern. Für weitere Details der Abwicklung setzen Sie sich bitte mit Herrn Michael Frost (michael.frost@filser.de) in Verbindung.

Remoquer DR315 KB 1001	*** Robin HR 100 KB 1016**	Piper PA 34 KB 1017
*** Cessna 172 KB 539**	Diamond DA20 KB 1099	Socata TB10 KB 1063
Cessna 182 KB 549	Mooney M20 KB 555	*** DO 27 KB 514**
Cessna 150 KB 610	*** Piper PA28 KB 518**	Beech 35 KB 534
*** Cessna 210 KB 625**	Piper PA18 KB722	Beech 76 KB 1060
Robin HR200 KB 1041	Scheibe SF25 KB 653	Piaggio FWP149D KB 517
Bölkow 207 KB 643	Bölkow 208 KB 644	Bölkow 209 KB 680
Taylorcraft KB 533	SC01 KB 1066	Rockwell 112 KB 1028
Morane 880 KB 640	Morane 892 KB 657	*** Cessna T303 KB 2064**

ICAT Kommentare zu den Visionen der SPD zur Zukunft von Tempelhof

Die SPD-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses hat am 20. Juni 2007 ein achtseitiges Traktat im Zeitungsformat mit ihren Vorstellungen und Aussagen zur zukünftigen Nutzung des Areals des Flughafens Tempelhof herausgegeben und in sechsstelliger Auflage an die Einwohner verteilen lassen:

„Tempelhofer Zukunft" Das riesige Flughafengelände öffnet sich für alle!

V.i.S.d.P., also federführend und verantwortlich ist Herr Christian Gaebler, ein Mann, der schon Ende Januar diesen Jahres auf einer Informationsveranstaltung der SPD im Rathaus Schoeneberg angesprochen auf die historische Bedeutung des Flughafens tönte: "Denkmalschutz hat man, kann man aber auch wieder streichen – wir können ja ein Museum hinbauen…"! Selbst die anwesende Frau Kleber von der TAZ war sprachlos und erwähnte diesen Passus lieber nicht in ihrer Zeitung…
Bereits der dritte Satz der frisch gedruckten SPD-Märchen: „Inzwischen aber ist er (Anm.: der Flughafen) für den zunehmenden Flugverkehr nicht mehr geeignet" ist eine Falschaussage!

Die Mitglieder der ICAT und alle Mitstreiter im Kampf um den Erhalt von THF wissen: Es ist unbestritten, der Flughafen Tempelhof ist für den regelmäßigen Verkehr mit großen Linienflugzeugen nur begrenzt geeignet. Auf der Hauptstartbahn ist die Zuladungskapazität für Fluggäste, deren Gepäck und vor allem für Treibstoff so begrenzt, dass bestenfalls ein Ziel wie Barcelona erreicht werden könnte.

Aus der täglichen Arbeit bei der Abfertigung von Flugzeugen in Tempelhof – und beruflichen Erfahrungen auf anderen Flughäfen – sind wir dennoch zutiefst überzeugt, dass die Abfertigungsanlage des Flughafens Tempelhof für kleinere Fluggeräte in ihrer modernen Funktionalität nicht überboten werden kann!

Lesen Sie mehr unter:
www.icat.de/?download=spd_2.pdf

Wetter gratis vom DWD

Kaum zu glauben, es gibt etwas umsonst. Es sind zwar nur die Flugwetterübersichten, aber immerhin.

www.dwd.de/de/SundL/Luftfahrt/pcmet/Luftsportberichte/

ICAT klagt gegen Entwidmung des Flughafens Tempelhof

Der Vorstand der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V. ICAT hat am 11. Juli 2007 über die von ihm beauftragte Anwaltskanzlei beim Oberverwaltungsgericht Berlin- Brandenburg gegen den Verwaltungsbescheid der Senatsverwaltung Stadtentwicklung vom 07.06.2007, die Fläche des Flughafens Tempelhof zu entwidmen, fristwahrend Klage erhoben und beantragt:
Den Bescheid der Senatsverwaltung Stadtentwicklung vom 07.06.2007 über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tempelhof aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung aufzuheben.
Die Klageerhebung erfolgte zunächst fristwahrend. Die Begründung des gestellten Antrags wird zu gegebener Zeit innerhalb der vorgeschriebenen Fristen mit einem weiteren Schriftsatz nachgereicht.

Hohe Handlinggebühren auf Zypern

Eine böse Überraschung erwartete ein AOPA-Mitglied auf seiner Flugreise nach Griechenland und Zypern, als es um die Bezahlung der Handlinggebühren in Pathos (LCPH) auf Zypern ging. EUR 225.- sollte er zahlen, nach Protest wurde der Betrag auf Grund der Größe des Flugzeugs (MTOW 1300 kg) auf EUR 175.- reduziert.

Kurz vor Abflug machte der Station Manager eine Kopie der Visa-Karte, eine sofortige Abrechnung war nicht möglich. Eine Rechnung erhielt der Pilot ebenfalls nicht, diese sollte per Post kommen.

Die Rechnung kam nie, die Belastung der Kreditkarte erfolgt aber umgehend: Auf der nächsten Monatsrechung zeigte sich, dass EUR 426,84 belastet wurden.

Alle Aufforderungen des Piloten und auch der AOPA-Germany, endlich eine Rechnung zu stellen und die Gebühr auf einen angemessenen Betrag zu reduzieren, waren bis jetzt leider erfolglos.

Auch in Griechenland werden auf allen Flugplätzen Handlinggebühren erhoben, die zwischen EUR 60.- und EUR 80.- liegen.

Anzeige

Übern Großen Teich mit einer Cessna 414

Das Wetter war Mitte April 2006 viel versprechend, obwohl auf dem ersten Leg von Marl (EDLM) nach Stornoway (EGPO) ein strammer Wind aus 270° / 50 kt gemeldet war, der eine ziemlich heftige Gegenwindkomponente in sich barg. Ich hatte mich einige Tage vorher sehr ausführlich mit dem North Atlantic International General Aviation Operations Manual beschäftigt, welches in seinen elf Kapiteln alle wesentlichen Bestimmungen und Prozeduren für die Überquerung des Atlantik auf der Nord-Route abhandelt. Dort werden unter anderem die Anforderungen an die Lizensierung des Piloten, der Ausrüstung des Flugzeuges, der Flugplanung, des Routenverlaufes und der Communication sowie SAR umfangreich abgehandelt.

Der Flugweg würde über die Zuständigkeitsgebiete Shanwick Oceanic, Reykjavik Oceanic und Sondrestrom zum kanadischen Festland führen. Ein Blick in die Temperaturliste zeigte, dass das ganze Jahr über eine maximale Wassertemperatur von etwa +10°C (im August in der Labradorsee) zu erwarten war. Ansonsten sind etwa + 4°C prognostiziert; keine guten Aussichten für den Fall einer Notwasserung. Somit wurde der Notfallausrüstung besonders hohe Aufmerksamkeit zuteil. Da dies meine erste Atlantiküberquerung mit einem Light-Type-Flugzeug mit einer MTOM von 3300 kg war, mein Captain Achim jedoch schon mehrere Dutzend Transatlantik-Flüge über die Nord-Route durchgeführt hatte, folgte ich seinen Vorschlägen und Anweisungen natürlich genauestens.

Wir hatten in Marl voll getankt und waren um 11:56 Uhr UTC airborn. Die IFR-Streckenführung ging entlang der Standardrouten über die VOR's RKN und SPY, über den Punkt BODSO und die VOR's Pole Hill(POL) und Inverness (INS) nach Stornoway. Wir wählten FL 180, die berechnete Flugzeit war 4:53 h. Als Ausweichplatz wurde Glasgow (EGPF) gefiled. Die IFR-Clearance wurde etwa 5 min nach dem Abheben von Langen Radar übermittelt: „IFR starts when passing 4000ft" und wir stiegen mit einer Steiggeschwindigkeit von 125 kt in ca. 25 min auf FL 180. Achim wies mir diesen relativ flachen Steigwinkel an, um einen drohenden Eisansatz unter den Tragflächen zu verhindern; diesen Eisansatz würden wir ja während des Fluges bei einer Außentemperatur mit -21 °C vor Erreichen des Zieles nicht mehr loswerden und er würde uns gewichtsmäßig und aerodynamisch damit nur unnötig belasten. Mit an Bord war Heiner, stolzer Pilot eines War-Birds in Deutschland, der zusammen mit Achim nach dem Ferry-Flug von Wichita (Kansas) nach Kalifornien weiterfliegen wollte, um dort ein ausgefallenes historisches Flugzeugmuster Probe zu fliegen.

Die Holländer und Engländer ließen uns ohne Kursänderung unsere Route abfliegen und ca. 150 NM vor Stornoway wurde uns von Scottish Radar ein Shortcut direkt nach Stornoway genehmigt. Nach einer Flugzeit von 4:32 h landeten wir dort um 16:28 UTC nach einem halbstündigen Descent, der uns eine Groundspeed von 200 kt brachte und die Motoren warm hielt. Ich hatte den Eindruck, dass man von hier aus das Ende der Welt erblicken könnte, wenn man sich auf die Zehenspitzen stellte und dies trotz einer Elevation von nur 26 ft in EGPO. Ein freundlicher Flughafenangestellter nahm die Passkontrolle vor und aktivierte den bereits beim TakeOff in Deutschland aufgegebenen Flugplan für unser 2. Leg, welches uns nach Reykjavik (BIRK) führen sollte. Beim Tanken wurde in jede Fläche zusätzlich zu den 380 l AVGAS noch ein Liter Ice-inhibitor eingefüllt, um das Auskristallisieren etwaiger Wasserpartikel im Kraftstoff zu verhindern.

Auf dem ersten Leg hatten wir einen Burn-Off von 576 l, d.h. die Endurance der Maschine würde - wie im Handbuch angegeben - in FL 180 und höher mindestens 6:30 h betragen. Somit waren wir froh, für das 2. Leg mit einer errechneten Flugzeit von 3:43 h spritmäßig bestens ausgestattet zu sein. Das Flugzeug selbst war neben seiner IFR-Ausstattung natürlich mit GPS und Wetterradar ausgerüstet. Die Druckkabine funktionierte einwandfrei und ich schaute erwartungsfroh nach vorne. Schließlich hatte sich Achim noch einige Tage vor dem Flug ein GARMIN GPS Map 296 gekauft, welches als Backup für das bordeigene GPS diente. Besser ist besser bei Variationswerten von über 25°W vor Grönland! Abgesehen von einem einzigen Turbo-Prop-Flugzeug, welches in Stornoway landete, war auf der Towerfrequenz nichts zu hören, als wir auf der Startbahn 36 um 17:20 UTC in Richtung Reykjavik abhoben. Einiger Dunst versperrte uns die Sicht nach oben, aber nach ca. 25 min Steigzeit waren wir wieder ontop und das unter uns liegende Wolkenfeld brach langsam auf, um sich dann ziemlich rasch aufzulösen. Ein sorgfältiges Frequenz-Readback wurde bei der Übermittlung der IFR-Clearance durchgeführt, da unter Umständen damit zu rechnen war, dass auf dem mittleren Drittel der Strecke der Funkverkehr auf den normalen VHF-Frequenzen gestört oder nicht mehr gegeben sein könnte. Die Oceanic-Clearance erhielten wir dann etwa 25 min nach dem Start und waren damit für eine relativ lange Strecke dem Wasser ausgeliefert.

Die Zunahme der Hörfähigkeit, was Motorengeräusche angeht, ist dem Single-Engine-Piloten über Wasser ja hinlänglich bekannt. Dieses Phänomen konnte ich bei mir aber auch bei diesem Zwei-Mot-Flug feststellen. Die Motoren - vor dem Transatlantikflug noch einmal von einer Werkstatt sorgfältig gecheckt - brummten jedoch gleichmäßig vor sich hin und lieferten wie bereits auf dem ersten Leg ihre 192 kt TAS. Während wir auf dem ersten Leg lediglich eine Groundspeed von durchschnittlich 145 kt verzeichnen konnten, stieg diese wegen des abnehmenden Windes (270°/25 kt) in FL 200 auf durchschnittlich 170 kt. Nach ca. 2:30 h tauchten am fernen Horizont die ersten Berggipfel von Island auf. Bei der außerordentlich guten Sicht hatte ich seltsamerweise das Gefühl, dass wir uns kaum unserem Ziel näherten; die Berge wurden ganz einfach nicht größer. Das gleiche Phänomen ist mir während des weiteren Fluges etwa 150 NM vor Grönland nochmals aufgefallen. Die absolut saubere Luft ermöglicht Sichtweiten von weit über 200 km, die man bei uns über besiedelten Landmassen nicht zu verzeichnen hat.

Für BIRK war gutes Wetter im TAF prognostiziert: Wind aus Nord mit 7 kt, Sichten über 10 km; FEW 025; SCT 040. Das Routing von EGPO lief: STN N61 000 W010 000 DCT ROSTI G3 METIL B1 EL und als Alternate war Keflavik (BIKF) vorgesehen. Kevlavik ist übrigens der internationale Hub für Iceland Air und die übrigen Carrier, die z.T. im Low-cost-Verfahren preiswerte Flüge von Old Europe nach Island und ggf. weiter zum amerikanischen Festland anbieten. Wiederum wurde ein langer Descent mit einer Sinkrate von nur 200 ft - 300 ft pro Minute absolviert, der uns an den majestätischen Bergrücken dieser eindrucksvollen Insel mit ihren dampfenden Geysiren vorbeiführte und zu einem Visual Final Approach aus 4000 ft auf die Bahn 19 in Reykjavik führte. Die Landung erfolgte um 20:45 UTC. Die Flugzeit betrug demnach 3 h 25 min. Die bunten Häuser der isländischen Hauptstadt ließen sich in der dünnen Schneedecke im Abendlicht gut ausmachen und wir parkten unsere Cessna 414 Chancellor hinter einer 2-motorigen Beech aus den 40er Jahren, die von dem Berliner Hardy Kalitzki, einem beruflich tätigen Ferry-Piloten, von Florida nach Dänemark überführt werden sollte. Hardy war in Begleitung eines hünenhaften Amerikaners im Alter von etwa 30 Jahren, der in einer grünen, wattierten Fliegerkombi mit schwarzen Fliegerstiefeln steckte. Dieser hatte mit weiteren Profis das Flugzeug vor seinem Ferry-Flug zwecks Verkaufes nach Dänemark in einer Fachwerkstatt überholt und war als technische Unterstützung zusammen mit Hardy unterwegs. Das Flugzeug sah nach seiner Grundüberholung praktisch wie fabrikneu aus. Beide Piloten wirkten sehr entspannt, da sie von Goose-Bay (CYYR) und Narsarsuaq (BGWB) kommend mit teilweise über 50 kt Rückenwind ihre Flugzeit über die Wasserstrecke zeitlich erheblich verkürzen konnten. Deren Rückenwind würde am nächsten Tag allerdings unser Gegenwind sein.

Am nächsten Morgen zeigte sich, dass die Handling-Fee von 100 US-Dollar zwar für die Aufgabe des Flugplanes, der Beschaffung der NOTAMS und Wettermeldungen gut angelegt waren, da aber der Tankwagen zusammengebrochen war, dauerte alleine das Tanken an der 100LL Tankstelle am anderen Ende des Flughafens über eine ärgerliche Stunde, so dass wir erst um 09:30 UTC auf der Startbahn 01 (1600m) Reykjavik verließen und uns unsere turbogeladenen Motoren wiederum auf FL 180 brachten. Die Streckenführung sollte über EMBLA und die Zwischenpunkte 63N 30W, sowie 62N 40W direkt nach Narsarsuaq (BGBW) in Grönland führen. Die Gesamtstrecke belief sich auf 671 NM bei einer errechneten Flugzeit von 4 h 07 min. Als Alternate war Godthab (BGGH) vorgesehen. Nach etwa 20 min konnten wir mit dem GPS eine Windbestimmung vornehmen, die als Ergebnis 168°/40kt erbrachte und die sich auf den nächsten 2 Stunden über den Wert 193°/35kt auf 316°/25kt veränderte. Achim hatte sparsamen Umgang mit dem Sprit verordnet und so blieb für die ersten 90 min die Benzin-Zusatzheizung aus und Heiner bekam kalte Füße und wickelte sich in der Kabine in Mantel und Jacke, während es im Cockpit durch die intensive Sonneneinstrahlung doch ziemlich warm blieb. Nachdem wir den direkten Funk-Kontakt mit Island verloren hatten, gingen wir zunächst auf Standby und dann aktiv auf die Airliner-Frequenzen, um den Überflug des Meldepunktes 63 N 30 W für 10:54 UTC via Relay anzukündigen.

Übern Großen Teich mit einer Cessna 414

Ein polnischer Airliner der LOT übernahm diese christliche Fliegerpflicht gerne und wir bedankten uns. Achim konnte später unsererseits einer deutschen Cessna 182 mit einem Relay dienlich sein, die unter uns im Gegenverkehr in FL 60 nach Island flog.

Eine lange Wasserstrecke brachte uns dann von der Position 63N 30W in 1:41 h zum Punkt 62N 40 W. Mich erstaunte die Exaktheit der Flugplanung aus BIRK, die eine Flugzeit von 1:39 h berechnet hatte. Kein Schiff unter uns, hier und da eine Eisscholle, keine Ablenkung; Beobachten der GPS-Anzeigen, nur gelegentliches Feinjustieren des Heading-Bugs für George, den Autopiloten, um ja keine Meile Umweg zu fliegen. Ein kurzes Heizungsvergnügen von 15 min besserte Heiners Stimmung auf und wir klönten etwas über die Fliegerei und die Spritpreise, lobten das neue Garmin und unsere Cessna 414 und freuten uns für sie, dass zwei neue Motoren und ein neues Interieur in Wichita als Auftakt und Grundlage zu einem neuen Fliegerleben auf sie warteten. Zwei, drei Positionsmeldungen anderer GA-Maschinen bekamen wir mit, die äußerst sorgfältig zurück gelesen wurden und von den Airlinern in FL 330 und höher weiter nach Grönland oder Island gefunkt wurden. Ansonsten war genügend Zeit für jeden, seinen Gedanken nachzuhängen. Nach weiteren 40 min Flugzeit erreichten wir dann den Top of Descent, nachdem wir zuvor mindestens eine halbe Stunde lang über einen dicken Packeisgürtel vor der grönländischen Ostküste geflogen waren. Ein Blick auf die IFR-Anflugkarte von Narsarsuaq zeigt, dass dieser Anflug bei schlechter Sicht bzw. bei Nacht nur etwas für absolute Könner ist. Neben der Landebahn erhebt sich unmittelbar ein Bergmassiv bis in eine Höhe von 3000 ft, wohingegen der Platz selbst lediglich eine Elevation von 11 ft aufweist. Der Anflug unter VFR-Bedingungen hingegen war ein reines Vergnügen und wir fanden unseren Platz neben einer Boeing 757 der Iceland-Air, deren 8-köpfige Crew sich in einem winzigen Aufenthaltsraum im Abfertigungsgebäude zusammendrängte. Mein erster Weg führte zur Human drain station. Die Endurance unserer wackeren Cessna 414 übertraf die Endurance der Crew offenbar um mindestens eine Stunde. Der freundliche Dispatcher nahm unseren weiteren Flugplan nach Goose Bay (CYYR) in Kanada entgegen und der Wetterberater bestätigte nochmals die bereits in Reykjavik eingeholten Forecasts. Der Flugplatz Narsarsuaq ist wirklich ein gottverlassener Ort, der lediglich als Tankstation und Einsatzort für den SAR-Betrieb mit mächtigen Hubschraubern dient. Jedoch würden ohne den Flughafen in Narsarsuaq sicherlich die Mehrzahl der GA-Flüge gar nicht erst stattfinden könnten.

Der Flugplatz und die Stadt Goose Bay liegen am Ende eines fast 100 NM Meereseinschnittes und sind von mäßiger Vegetation umgeben. Die ortsansässige Woodworth-Aviation-Service-Station übernahm das Handling und hatte für uns, wie auch in Amerika üblich, ein vielseitiges Angebot von Snacks und Getränken. Kurz nach uns landete eine C130 der amerikanischen Coastguard von einem Einsatz auf der Ice-cap Grönland; die Crew ließ uns bereitwillig einen Blick in deren riesigen Transporter werfen, der neben dem normalen Fahrwerk auch mit Ski ausgerüstet war. Die Besatzung bestand sowohl aus Soldaten als auch aus Zivilisten. Ihr Umgang untereinander erschien mir erfrischend frei zu sein von jeglichem Vorgesetztengehabe.

Die routinierte Abwicklung der Pass- und Zollkontrolle, sowie der Tankvorgang und das Wetterbriefing dauerten wiederum nur eine knappe Stunde, so dass wir uns einvernehmlich dazu entschlossen, auch noch das nächste Leg nach Quebec (CYQB) mit einer errechneten Flugzeit von 3:09 h in Angriff zu nehmen. Der Weg würde über Sept-Iles und Charlenoix am Sankt-Lorenz-Strom führen. Bereits im Startlauf zeigte es sich, dass der linke Motor sich nicht auf Volllast hochfahren ließ. Der Turbolader hatte sich verabschiedet. Dementsprechend erbaten wir kurz nach dem Take-Off eine veränderte Clearance für die neue Flughöhe von 6000 ft anstelle der zunächst angenommenen (geplanten) Flughöhe von 18000 ft; 'Recleared 6000 ft', drang es aus den Headsets. Dann hatte uns die kanadische Einöde umfangen. Eine unbesiedelte, tundraähnliche Landschaft mit vielen kleinen, wassergefüllten Vertiefungen bewachsen mit Krüppelholz lag in den nächsten 90 min Flugzeit vor uns. Dann konnte man hie und da einige Funkfetzen von kanadischen Airlinern im Anflug auf Quebec mithören bzw. Positionsmeldungen einer Maschine in Richtung Sept-Iles. Der Sank-Lorenz-Strom endet in einen riesigen mehrere Dutzend Kilometer breiten Sund und misst in seinem Flusslauf selbst geschätzte 4-6 Kilometer Breite. Nur einzelne Schiffe waren zu erkennen, die ihren Weg zu abgelegenen Ortschaften suchten, die durch eine einzige Straße am linken Ufer des Sankt-Lorenz-Stroms verbunden sind. Allerdings ist jede kleine Stadt am Sankt-Lorenz-Strom mit einem Flughafen ausgestattet. In die Urwälder hineingeschlagen findet man breite Schneisen für die Überlandleitungen zur Elektrizitätsversorgung.

Der Anflug auf Quebec verlief äußerst routiniert und wir landeten um 23:23 UTC nach einer Flugzeit von 3:12 h. Der Towerlotse wies uns den Weg zu einem FBO (Fixed Base Operator), der uns nicht nur hinsichtlich des Tankens und der Transportation zur Unterkunft unterstützte, sondern auch am nächsten Morgen für einen sehr kompetenten Mechaniker sorgte, der das Waste-Gate des Turboladers zielsicher als den Übeltäter für unsere verminderte Flugleistung ausfindig machte und eine entsprechende Reparatur an Ort und Stelle vornahm. In Quebec verließ ich Achim und Heiner, da ich mir kurzfristig kein Einreisevisum für die USA hatte besorgen können. Die sonst üblichen Touristenvisa sind bei der Einreise mit einem Privatflugzeug nicht erhältlich sondern müssen beim Generalkonsulat in Frankfurt vorher persönlich beantragt werden. Die Lufthansa brachte mich dann von Toronto zurück nach Frankfurt, so dass der gesamte Trip nur von Dienstagmittag bis Freitagfrüh gedauert hatte, mir aber unvergessliche Erinnerungen beschert hatte.

Schlussbetrachtung:

Wenn es die Geldbörse und die persönlichen Kontakte erlauben, sollte es jeder Pilot der GA anstreben, wenigstens einmal im Leben etwas Vergleichbares als fliegerisches Highlight mitgemacht zu haben. Auf einem solchen Flug wird einem die relative Bedeutungslosigkeit eines kleinen, technikorientierten Kulturmenschen gegen über unendlich erscheinenden Naturlandschaften, Wasserwüsten und Eisfeldern vergegenwärtigt und dabei - vielleicht – das Gefühl der Demut gegenüber der Natur vermittelt.

Claus Schwöbel, Ausbildungsleiter der Flugschule Goldline Aviation in Frankfurt

Anzeige

Perfekter Start:
Mini-Abo und Zugabe

3 Hefte für nur € 9,60!

Gratis zum Abo:
Wasserdichte Armbanduhr mit Markenuhrwerk, Chrom-Gehäuse, Datumsanzeige und schwarzem Lederarmband

JEDEN MONAT NEU:
Pilot-Reports, Szene-News, Praxis-Tipps, Unfallakte, UL-Reportagen, Flug- und Reiseberichte

Schicken Sie den Coupon an:

fliegermagazin Abo-Service
Postfach 10 32 45,
D-20022 Hamburg

oder bestellen Sie per:
Tel.: +49 (0)40 / 389 06 - 750
Fax: +49 (0)40 / 389 06 - 755
E-Mail: fliegermagazin@interabo.de

Jahr Top Special Verlag GmbH&Co. KG
Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

Vertrieb: Interabo Betreuungs-GmbH
Wendenstraße 25, 20097 Hamburg
Geschäftsführer: Uwe Flashaar
Handelsregister Hamburg HRB 35763

JAHR TOP SPECIAL VERLAG

Die schönsten Seiten des Lebens.

fliegermagazin Mini-Abo jetzt bestellen!

Bitte senden Sie mir ab Heft ____/07 die nächsten drei Ausgaben von fliegermagazin. Als Dankeschön erhalte ich die Armbanduhr zusammen mit der ersten Ausgabe.

Vorname Name
Straße, Nr.
PLZ Ort
Tel.-Nr. E-Mail (Für Rückfragen und besondere Angebote.)
✗
Datum Unterschrift Geburtsjahr

Den Betrag von € 9,60 zahle ich

Aktions-Code 122M702

☐ **per Bankeinzug** (nur innerhalb Deutschland)
Konto-Nr.
BLZ
Geldinstitut
✗
Unterschrift
☐ **per Kreditkarte** Gültig bis /
☐ VISA ☐ MasterCard ☐ American Express
Karten-Nr.

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für fliegermagazin im Jahr (12 Ausgaben) € 58,80, (Österreich € 66,00, Schweiz sfr 115,20, übriges europäisches Ausland € 76,80). Andernfalls schicke ich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt. **Ich kann ein evtl. Abonnement aber auch später jederzeit fristlos beenden. Für diese Mini-Abo-Bestellung besteht jedoch kein Widerrufsrecht.**

IAOPA-News

IAOPA eNews

ICAO Issues Emergency Locator Transmitter Standards

The new ICAO standard for ELT requirements was recently released which will require all aeroplanes flying internationally to be equipped with a 406 MHz ELT beginning 1 July 2008. Aeroplanes for which an individual certificate of airworthiness is first issued after 1 July 2008 will require an automatic ELT (an automatic ELT is one which is automatically activated by crash forces and is permanently attached to the aircraft). From 1 July 2008 all aeroplanes must be equipped with any type of ELT – this includes automatic, automatic portable, automatic deployable and survival ELTs. Of all types listed for existing aeroplanes, the survival ELT may be most attractive to many private pilots. The survival ELT is defined as, „An ELT which is removable from an aircraft, stowed so as to facilitate its ready use in an emergency, and manually activated by survivors." The portability feature makes it attractive for the occasional international flyer since the device may be shared with others or rented. As the July 2008 date approaches orders for the new ELTs and installations will increase, placing a burden on the supply and services system around the world. Therefore, pilots contemplating a significant amount of international flying should be advised to investigate the acquisition of a new ELT. IAOPA has attempted to mitigate the impact of this new requirement over the past four years by requesting several modifications to the ICAO standard, all of which were rejected. The IAOPA Secretariat is still attempting to reduce the impact of the new standard by requesting that lower cost personal locator beacons be permitted as the substitute for the ELT. See the COSPAS-SARSAT Information Bulletin for more information about the system and current developments — www.cospas-sarsat.org/DocumentsInformationBulletin/Bul19-Feb07_E_web.pdf.

IAOPA Bulletin

AOPA representatives participate in EU/US Safety Conference

The annual Europe/US International Aviation Safety Conference 2007 was sponsored by the European Aviation Safety Agency and held in Prague 6-9 June under the theme "How can open data sharing contribute to global aviation safety?" Representatives from AOPA-Germany, the U.K., and the U.S. participated in the conference, bringing the general aviation perspective to the largely commercial aviation oriented proceedings.

AOPA-U.K. CEO and IAOPA European Deputy Vice President Martin Robinson reminded participants that data exchange must also include general aviation interests so that the recent European Commission initiatives to promote and support GA interests can be served. Robinson noted, "While the airlines need operational and incident data sharing, general aviation still must have standardized statistical data to better define its nature within Europe. Without this information it will be difficult for the EC to move our interests forward."

AOPA representatives participated in a number of workshops, providing the general aviation perspective. These workshops included aircraft certification, maintenance, operations, flight crew licensing, and language proficiency. Conference participants exhibited interest in all aspects of very light jets and the challenges they bring to the regulatory forums. Additionally, the subject of foreign registered aircraft operations within Europe was raised, with indications that all aircraft, regardless of registry, will likely be required to meet European operational, flight crew licensing, maintenance and certification regulations.

Conference presentations may be found online (www.easa.europa.eu/conf2007/presentations.htm).

AOPA-Brazil gains seat on government advisory board

In March 2006 the administration and regulation of Brazilian civil aviation activities passed from military to civilian control, becoming the responsibility of Agência Nacional de Aviação Civil—ANAC (National Agency for Civil Aviation). This was a welcome change for civil aviation within the country because all of its sectors would be represented in a civil aviation council, "which shall be the proper place to present and discuss the specific demands of each sector, within the safety rules and in accordance with the technical development of the aeronautical activities, covering the whole spectrum of flying equipment, in order to facilitate and promote its constant and safe development."
AOPA-Brazil now has received a permanent seat on the above mentioned council as the representative of the interests of the general aviation sector. AOPA-Brazil President George Sucupira said of the appointment, "We are pleased to have received this appointment to council. We will use our best efforts to simplify the existing excessive regulations, always within the flight safety criteria using methods method provided by ICAO and that are being implemented in all segments of the Brazilian civil aviation, under the proportionality required by each segment."

AOPA-Italy initiates general aviation Web site

Massimo Levi, AOPA-Italy president, has a vision: he wants every high school student in Italy to learn about the advantages and pleasures of general aviation. "If we are to get more people to participate in general aviation we must first tell them of its advantages and attractiveness. Our Aviazione Generale Web site will become the first step in that process," he said. "My goal is to have every high school student in Italy view this Web site. High school students are at the right age to plant the seeds for an aviation career." Visit the web site (www.aviazionegenerale.it).

AOPA Philippines asks for increased avgas availability

Aviation gasoline is not available at all Philippine airports, not even those with international landing rights. For some time this has caused a great deal of inconvenience for both domestic and international general aviation flights. AOPA-Philippines President Capt. Geronimo Amurao notes, "The lack of avgas at many airports throughout the country restricts general aviation activities within the Philippines. And, every time we have flyins from our AOPA-Japan friends, who use Laoag International Airport as entry point, the Philippine reception team has to move several drums of avgas from Manila to that far northern part of the country to accommodate our guests. We have requested our department of transportation and communications (DOTC) and air transportation office (ATO) to order the country's lone avgas supplier (Petron) to make its product available at on all international airports. We reminded our officials of the recent IAOPA resolution regarding avgas availability at general aviation airports."

AOPA-U.S. supports professional pilot careers

AOPA-U.S. has launched a new effort to support America's young men and women who are planning or already working toward a career as a professional pilot. "AOPA has always been about pilots," said AOPA-U.S. President Phil Boyer. "We have provided world-class products and services to millions of members since we were founded in 1939. This program continues that tradition—one that leverages our unique strengths so we can effectively serve an important and fast-growing segment: the next generation of career pilots."
AOPA Career Pilot provides a wide range of useful and effective resources for anyone seriously considering a career as a professional pilot, as well as those already in the early stages of flight training. The print and online resources have been developed by AOPA's world-renowned staff in conjunction with highly-respected aviation and training professionals.
In addition to the print materials, an AOPA Career Pilot Web site will offer a broad range of interactive resources. Visitors online (www.aopa.org/careerpilot) will be able to enjoy services such as participating in a mock interview session; creating a blog about their own experiences; and chatting with professional pilots, among many other planned resources.

Low altitude maneuvers

I hope that at some point in your flying career a flight instructor cautioned you about maneuvering when close to the ground. By maneuvering I mean turns with angles of bank that exceed 30 degrees, rapid changes of attitude or power, and/or concentrating on ground objects. Low altitude may be taken to mean anything less than 500 feet above ground. The reason for caution is well documented; where statistics are available, roughly one-third of all general aviation fatal accidents resulted from low altitude maneuvering flight.
Some maneuvering at low altitude is necessary, particularly in the landing pattern. But these maneuvers are well practiced and relatively standardized so they should be safe. Problems arise when non-standard events occur: a steep turn to the runway centerline caused by wind or inattention and distractions on the ground or within the aircraft are major causes of unrecoverable stalls when close to the ground.
Aerial work and some flight training maneuvers also many bring us down to low altitudes where our options begin to decrease with either insufficient altitude or airspeed with which to recover from an inadvertent stall/spin.

Worst and most inexcusable is unauthorized maneuvering flight at low altitude, usually with the intent to impress people in the aircraft or on the ground with your ability to fly or to investigate some ground feature. This practice is know as "buzzing" in some countries and is a major cause of low altitude maneuvering flight fatal accidents. This is usually a case where ego and bravado overcome reason and caution, often with disastrous results. In addition to stalls and spins, collision with ground obstacles unfortunately figures into low altitude accidents, especially with lighting conditions are poor or visibility is reduced.

Recovery from a stall in a light aircraft may require as much as 300 feet of altitude but recovery from an incipient spin may well require at least twice that amount. These figures result from planned maneuvers in which pilots are fully aware their surroundings and prepared for recovery; in real loss of control accidents pilots rarely have this luxury.

Lessons:

- Be especially aware and attentive when operating below 1,000 feet above ground.
- Reduce distractions to a minimum at low altitude.
- Know your limitations and those of your aircraft.
- No bank angles exceeding 30 degrees or abrupt attitude changes below 1,000 feet.
- Never be a low altitude showoff in your aircraft.

For further information see AOPA Air Safety Foundation Publication Maneuvering Flight –oHazardous to Your Health? online (www.aopa.org/asf/publications/sa20.pdf).

Bestellen Sie diese und weitere interessante Produkte auch in unserem Onlineshop unter http://shop.aopa.de

1 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

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

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

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

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

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

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

Unser Spezialangebot:
Artikel 1-3 zum Preis von **35,00 EUR** statt der regulären 42,00 EUR!

1

2

3

4

5

7

6

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug
Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber
☐ VISA/ Mastercard – **Bestellungen aus dem Ausland nur per Kreditkarte**
Kreditkartennummer
Gültig bis
☐ per Vorabüberweisung/Scheck – **Bankverbindung/ Anschrift siehe nächste Seite**

Versandkosten für Produkte 4+5 bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,50 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten

Bestellung

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa

Egal, ob Sie VFR oder IFR fliegen, ab sofort stehen Ihnen dafür die elektronischen Karten von Jeppesen zur Verfügung.

Elektronische Karten sind einfacher zu handhaben als herkömmliches Papier. Sie sparen Gewicht, die lästige Zeit zum Einsortieren und vermeiden das Durcheinander im Cockpit.

Zu Ihren elektronischen Flugkarten erhalten Sie die Textinformationen im digitalen XML-Format. Diese Technologie bietet einen einfachen und schnellen Zugriff zu den gewünschten Informationen.

Fliegen Sie VFR und IFR mit einem einheitlichen Standard von Jeppesen in Europa. Nur Jeppesen bietet diese komplette digitale Navigationslösung.

Für Ihren Wechsel auf den elektronischen Kartenservice oder weitere Informationen sprechen Sie mit unseren Service-Mitarbeitern **+49 6102 5070** oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite unter **www.jeppesen.com**

JEPPESEN®
Making Every Mission Possible

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:

AEROSHOP PIRZKALL WWW.AEROSHOP.DE
R. EISENSCHMIDT THE PILOT SHOP Postfach 1266, 63324 Egelsbach Flugplatz 1, 63329 Egelsbach www.eisenschmidt.de
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox SKY-FOX.COM
FRIEBE FLUGBEDARF

Termine 2007

August

▶ 04. - 11. August 2007
29. Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

▶ 05. August 2007
AOPA-Jahreshauptversammlung
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

11. - 19. August 2007
Flugplatzfest Gundelfingen (EDLI)
Info: www.lsv-gundelfingen.de

16. - 25. August 2007
Segelkunstflug Weltmeisterschaft
Info: www.segelkunstflug-wm07.at

18. August 2007
VDP Fly-In Langenlonsheim (EDEL)
Info: www.pilotinnen.de

18. - 19. August 2007
Bielefelder Flugplatzfest (EDLI)
Info: www.edli.de

24. - 26. August 2007
Rhein-Main-Classics
Oppenheim (EDGP)
Info: www.flugtag.org

24. - 26. August 2007
High Performance Aircraft (HPA)
Lehrgang bei Goldline Aviation
Info: www.goldline-aviation.de

25. August 2007
Jubiläums-Fly-In des aerokurier
am Flugplatz Bitburg (EDRB)
Info: www.aerokurier.de

25. - 26. August 2007
Airshow Hockenheim (EDFX)
Info: www.airshow-hockenheim.de

25. - 26. August 2007
Flugplatzfest Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-Degerfeld.de

26. August 2007
Flugplatzfest Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

31. August - 02. September 2007
39. JHV der VDP in Weimar
Info: www.pilotinnen.de

September

01. - 02. September 2007
Fluglehrerfortbildung
bei Goldline Aviation
Info: www.goldline-aviation.de

07. - 09. September 2007
PocketFMS Fly-In Büsum (EDXB)
Info: www.pocketfms.com/

07. - 09. September 2007
Guernsey Air Rally
Info: www.guernseyaeroclub.com/rally/

08. - 09. September 2007
50 Jahre VLP Idar-Oberstein (EDRG)
Info: bert.henn@t-online.de

08. September 2007
FSTC FliteStar Seminar
Info: www.luftfahrt-akademie.de

09. September 2007
Flugplatzfest in Egelsbach (EDFE)
Info: www.egelsbach-airport.com

15. - 16. September 2007
4. Dammer Fly-In (EDWC)
Info: www.flugplatz-damme.de

20. - 23. September 2007
FSTC IFR Refresher Training
Info: www.luftfahrt-akademie.de

Oktober

▶ 01. Oktober 2007
Sea Survival - Überleben auf See
mit dem Marinefliegern in Nordholz
Info: www.aopa.de

▶ 04. - 07. Oktober 2007
11. Nord-Ost-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

19. - 29. Oktober 2007
5. Fliegertreffen am Nil
Info: a.ring@bautext.de

▶ 27. - 28. Oktober 2007
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

▶ 10. November 2007
AOPA-Sprechfunkrefresher
mit Claus P. Kindt
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

▶ 24. November 2007
AOPA-Atlantikseminar mit Arnim Stief
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2007 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel Langen:**

Samstag **15.09.2007,** um 10:00 Uhr
Samstag **10.11.2007,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich bei dem Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax: 0711 23733-17 melden.

Alle Angaben ohne Gewähr

Impressum

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

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

Verantwortlich für den Inhalt
Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

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 2007
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage 10.000 Exemplare
2. Quartal 2007 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 auch unsere Onlineausgaben des AOPA-Letters im Adobe PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2001.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL-A ☐ PPL-C ☐ CPL ☐ ATPL
Lizenznummer | Seit
Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen
☐ Lehrberechtigung ☐ IFR ☐ 1-Mot ☐ 2-Mot ☐ Turboprob
☐ Kunstflug ☐ Wasserflug ☐ Hubschrauber ☐ Reisemotorsegler ☐ Jet
☐ Ballon

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

ILA
Berlin · Brandenburg

The focal point of aerospace.

Berlin Air Show

27. Mai – 1. Juni 2008

www.ila-berlin.de

Hosted by: LAND BRANDENBURG

Wenn Europa Ihr Markt ist, dann ist die ILA Ihre Messe. Mit der Berlin Air Show sind Sie näher am Kunden in Deutschland und vor allem näher an den Entscheidungsträgern in den sich dynamisch entwickelnden Ländern Mittel- und Osteuropas.

Deutschland zählt zu den wichtigsten Wachstumsmärkten der Business & Corporate Aviation. Das neue **ILA Corporate Aviation Center** wird auf die hohen Anforderungen im High-End-Bereich abgestimmt.

Das **ILA HeliCenter** versteht sich als internationales Kompetenzzentrum rund um den Drehflügler. Als „Messe in der Messe" bietet es den Anbietern von Hubschraubern mit HeliHalle, Chalet-Bereich, Static Display und einem eigenen Heliport beste Bedingungen für die Präsentation von Fluggerät.

Die **ILA General Aviation Avenue** ist längst zu einem Markenzeichen der ILA geworden. Die Dichte des Angebots, die kurzen Wege von Stand zu Stand und die eigene Messehalle für GA-Ausrüster und GA-Zulieferer machen die Avenue bei Ausstellern und Fachbesuchern gleichermaßen beliebt

BDLI Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

Messe Berlin