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

# AOPA LETTER

Ausgabe 04/2009 | August - September 2009 | Heftpreis 2,80 Euro

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

## Jersey Fly-Out, Australien, Wasserfliegen:

# Gemeinsam Spaß am Fliegen

*Mit der AOPA-Rundmail noch schneller wissen, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht!*
*Kostenloses Abonnement unter www.aopa.de*

### Stärker vertreten!

- Mineralölsteuererstattung auch für verjährte Ansprüche
- Fragen zur 90-Tage Regel

### Fliegerisch fit!

- 15. AOPA-Trainingscamp in Stendal-Borstel
- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach

### Besser informiert!

- Erhebliche VFR- und IFR-Beschränkungen in Norditalien
- Nützliche Infos für Australienflieger

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

# April 8 – 11, 2010

## The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

# Your Destination.

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUGREVUE

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

# Die EASA: Mal erfreut gelobt, mal heftig kritisiert

Wer die Luftfahrtpresse aufmerksam liest, wird vielleicht nicht so recht wissen, was er von der EASA halten soll, besonders wenn er aus der Allgemeinen Luftfahrt (AL) kommt. Auf der einen Seite werden Initiativen wie eine einfachere Einstiegsfluglizenz einzuführen, die IFR-Theorie-Ausbildung auf ein sinnvolles Maß zu verschlanken und den CPL als Voraussetzung für die PPL-Lehrberechtigung abzuschaffen von der Branche überschwenglich begrüßt.

Auf der anderen Seite droht die gleiche EASA mit einem alle sechs Jahre zu wiederholenden Prüfungsflug für Privatpiloten, mit höheren organisatorischen Auflagen für Flugschulen, mit einem Rauswurf der sog. Third Country Aircraft (also vorwiegend der N-registrierten Flugzeuge) aus Europa, und damit, dass alle Betreiber von zweimotorigen Turboprops und einmotorigen Jets auch außerhalb von Luftfahrtunternehmen umfangreiche Managementsysteme und Flugbetriebshandbücher vorhalten müssen.

Zuckerbrot und Peitsche für die Allgemeine Luftfahrt, steckt dahinter eine Logik?

Von einigen Insidern wird die EASA mittlerweile scherzhaft nicht als **E**uropean, sondern als **E**xperimental **A**viation **S**afety **A**dministration bezeichnet, nach dem Motto: „Die experimentieren offenbar in ihrer neuen Rolle noch." In der Tat haben sich die Rulemaker der EASA vorgenommen, nicht nur neue europäische Vorschriften einzuführen, sie sollen auch gleich die besten weltweit sein, und deshalb muss man folglich auch alles anders machen als etwa die FAA und die JAA.

Die Luftfahrt sicherer zu machen ist aber speziell im Bereich der AL sehr schwierig. Zum einen existieren in Europa kaum Statistiken über die AL, man kennt noch nicht einmal grob die Anzahl der Flugstunden der AL-Flotte. Zum anderen weiß man offenbar auch noch wenig über die vielen überaus unterschiedlichen Bereiche der AL, vom Heißluftballon über die klassische Einmotorige bis hin zum mehrstrahligen Business-Jet. Wer hier in Ermangelung von Faktenwissen rein nach Bauchgefühl neue Vorschriften bastelt, riskiert die AL zu strangulieren.

Wie es aussieht, hat sich die EASA mit ihren neuen Aufgaben in der Gesetzgebung völlig übernommen. Für die geplanten Vorhaben fehlt es der EASA an Personal, darüber beklagte sie sich auch kürzlich gegenüber ihrem Dienstherrn, der Europäischen Kommission.

Die Kommission wiederum antwortete ihr mit ungewöhnlich deutlichen Worten, dass sie zu ambitioniert sei und lieber auf bewährte Standards der ICAO und der JAA zurückgreifen sollte als eigene neu zu erfinden. Dieser Auffassung können wir uns nur anschließen, und dies hat unser europäischer IAOPA-Vorsitzender Martin Robinson in einem Schreiben an die EU-Kommission auch klar gemacht. Unsere Empfehlung lautet, erst einmal einen Gang herunter zu schalten und gemeinsam mit den Verbänden darüber nachzudenken, wo denn die Prioritäten liegen. Über 11.000 Kommentare sind bei der EASA zu ihrem Gesetzesentwurf zu EASA-FCL eingegangen. Diese hohe Mobilisierung der Massen ist ein deutliches Zeichen dafür, dass hier grundsätzlich etwas nicht gestimmt hat.

Eine Abänderung der Basic Regulation, das ist die Zielvorgabe der EASA, die sie von der Politik erhalten hat und die bereits viele unsinnige Aufgabenstellungen enthält, ist dringend notwendig.

Sehr positiv ist, dass die EASA zuhört, genauso wie sie auch sehr informative Workshops veranstaltet und ihre Kommentierungsverfahren bei Gesetzgebungsverfahren sehr transparent gestaltet. Sie zeigt hierbei eine Offenheit, wie sie es auf nationaler Ebene bei Behörden leider oft nicht mehr gibt, oder gar noch nie gegeben hat.

Dazu gehört, dass die EASA aktuell zwei sog. Focal Points für die General Aviation benannt hat. Mit Matthias Borgmeier und Willy Sigl stehen den Verbänden zwei kompetente Ansprechpartner zur Verfügung, die die Aktivitäten für die AL in der EASA koordinieren werden.

Und diese Offenheit der EASA wollen wir mit den europäischen AOPAs auch zukünftig weiter nutzen, um für unsere Mitglieder Vorschriften zu erreichen, die uns sowohl einen sicheren, als auch einen kostengünstigen und unkomplizierten Betrieb unserer Luftfahrzeuge erlauben. Auch hier gilt es für die AOPA wieder mit einem langen Atem am Ball zu bleiben.

## AOPA-Intern


| | |
|---|---|
| Wir danken... | 5 |
| Einladung zum 3. Tag der AOPA-Vereine | 5 |
| AOPA-Mitgliedsflugschule: FMG-FlightTraining Paderborn | 6 |


## Stärker vertreten!


| | |
|---|---|
| Mineralölsteuererstattung jetzt auch für verjährte Ansprüche | 7 |
| Emissionshandel: Neuer Ärger und Kosten drohen für Flugzeuge über 5,7 t MTOW | 8 |
| 406 MHZ ELT, die Vorschriften der 3. DVO LuftBO | 9 |
| Fliegen ohne Flugleiter stockt: IAOPA beantragt Änderung des ICAO Annex 14 | 10 |
| Mode S-Debakel im Amsterdamer Luftraum | 10 |
| AL keine signifikante Bedrohung | 11 |
| Fragen zur 90-Tage Regel | 12 |
| Fortsetzung des Gerangels um Fürstenfeldbruck und Oberpfaffenhofen | 12 |


## Fliegerisch fit!


| | |
|---|---|
| Und sie fliegen schon wieder! | 14 |
| AOPA goes to Jersey | 16 |
| 15. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal vom 08. bis 11.10.2009 | 20 |
| AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 24. und 25.10.2009 | 21 |
| VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software in Egelsbach am 07. und 08.11.2009 | 22 |
| AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 21.11.2009 | 23 |
| Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen | 24 |


## Besser informiert!


| | |
|---|---|
| Erhebliche VFR- und IFR-Beschränkungen in Norditalien | 25 |
| DFS: Grundgesetzänderung erlaubt grenzüberschreitende Aktivitäten | 25 |
| Australien – Kein Reisebericht, dafür nützliche Infos für Australienflieger | 26 |
| Let's fly floats! Wasserfliegen bei den Profis in Flensburg | 28 |
| Veranstaltungen rund ums Wasserfliegen vom 4. bis 6. September 2009 | 30 |
| Netjets ist neuer Eigentümer des Egelsbacher Flugplatzes | 31 |
| Flüge nach Sardinien: Keine Luxus-Steuer mehr | 31 |
| EASA-Zulassung für neue DA42 MNG | 31 |


## Rubriken


| | |
|---|---|
| Editorial | 3 |
| Termine 2009 | 32 |
| Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder | 33 |
| AOPA-Shop | 34 |
| Impressum / Mitgliedsantrag | 35 |


Titelbild: REMOS Aircraft GmbH (Remos GX)

# Wir danken ...

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

**45-jährige Mitgliedschaft**
Anselm Nack

**35-jährige Mitgliedschaft**
Dr. Ernst Langner

**30-jährige Mitgliedschaft**
Ernst Strassacker
Ronald Christopher
Dr. Reinhard Dinges
Walter Pfeiffer
Klaus Korte
Peter Ziehl

**25-jährige Mitgliedschaft**
Claus von Holn
Peter Hackl
Claus-D. Bufé
Hermann Münz
Helmut Erdmann
Friedrich H. Männel
Manfred Brinkmann
Ernst Bernd Gausmann
Karsten H. Severin
Heinz Mellis
Günter Wentz
Hans Wilhelm Huber
Alexander Pelz
Renate Quast

## Einladung zum 3. Tag der AOPA-Vereine

Die AOPA-Germany lädt alle Mitgliedsvereine herzlich zum 3. Tag der AOPA-Vereine ein:

**Wo:** **Flugplatz Egelsbach**
**Wann:** **Samstag, den 17.10.2009**
**Zeit:** **10-17 Uhr**

Geplante Themen sind u.a.:

- Neue EASA Regularien -
  Auf was muss man sich vorbereiten?
- Energiesteuerrückerstattung -
  Auch möglich für Vereine?!
- Neue Haftungsvorschriften im Verein -
  Entlastung für die Vorstände?
- Sponsoring, Marketing und Events -
  Wie erschließt man neue Einnahmequellen?

**Sie haben Interesse?**
Dann melden Sie sich per eMail an **info@aopa.de** mit Nennung der teilnehmenden Personen bis zum **30.09.2009** an. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

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

## Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

# FMG-FlightTraining Paderborn

„Fliegen – privat oder als Beruf", das ist bereits seit der Gründung im Jahre 1991 durch ihren heutigen Geschäftsführer Michael Gross das Motto der FMG-FlightTraining, die am Flughafen Paderborn-Lippstadt beheimatet ist. „Seit mehr als 10 Jahren decken wir fast das gesamte Spektrum aller Ausbildungen an Pilotenlizenzen und Berechtigungen ab", erläutert Michael Gross, der im Segelflug seine Begeisterung für die Fliegerei gefunden und diese – neben seinem betriebswirtschaftlichen Studium – bis zum Instrumentenfluglehrer für Berufspiloten erweitert hat. Er ist heute noch in allen Bereichen der Ausbildung tätig: sowohl in der Theorieausbildung für PPL bzw. ATPL bis zur Prüfung der zweimotorigen Instrumentenflieger im Flugzeug oder auf dem Simulator. „Nicht nur die Fliegerei an sich, sondern auch in der Lehre tätig zu sein und meine Erfahrungen weiterzugeben, macht mir immer noch große Freude", bestätigt Gross.

Der Flughafen Paderborn-Lippstadt bietet dafür die idealen Voraussetzungen, da die komplette Infrastruktur eines Verkehrsflughafens inkl. der Instrumentenanflüge mit ILS, NDB und GPS vorhanden ist. Dennoch können auch Platzrunden – selbst bei höherem Verkehrsaufkommen – geflogen werden: eine perfekte Koordination durch die Flugsicherung in Paderborn macht das möglich. Die Flugschüler lernen gemeinsam mit startenden und landenden Verkehrsflugzeugen das Fliegen und haben an anderen kontrollierten Plätzen keinerlei Probleme mit dem Funkverkehr. Trainingsflüge nach Köln oder Hamburg werden ohne Schwierigkeiten absolviert. Eine Flotte von 8 firmeneigenen Schulflugzeugen (3 Cessnas und 5 Piper) inkl. einer besonders modernen Seneca 5 runden das Gesamtbild ab und ermöglichen es der FMG, flexibel über die Flotte zu verfügen. Der moderne FNPT 2 kann neben ein- und zweimotorigen Flugzeugen auch eine King Air 200 simulieren.

Nach der Ausbildung finden Privatpiloten ein reichhaltiges Charterangebot von exzellent ausgestatteten Flugzeugen zu günstigen Preisen im Partnerverein des LSV Rietberg (www.lsvr.de), der ebenfalls am Flugplatz beheimatet ist. Eine gute Kombination, da dort die gleichen Flugzeugmuster angeboten werden, auf denen bei der FMG geschult wird.

Bei der Organisation der Ausbildungen werden schon von Anfang an die Grundlagen für spätere Weiterbildungen (z.B. IFR) gelegt. Daher finden sich im achtköpfigen Team der FMG-Fluglehrer(innen) auch nur Piloten(innen), die mindestens einen CPL/IFR haben und z.T. auch in Luftfahrtunternehmen tätig sind. Nach den einzelnen Ausbildungsabschnitten werden bei der FMG nicht nur die Pilotenanwärter geprüft, sondern auch die Theorie- und Praxislehrer von den Kunden beurteilt. Dies geschieht anhand von Feedback-Fragebögen, welche ausgewertet werden, um die Kundenzufriedenheit und Qualität der Ausbildung sicherzustellen.

„Diesen hohen Qualitätsstandard, verbunden mit einer individuellen Betreuung unserer Absolventen, haben auch die Airlines für sich entdeckt", erklärt Gross, der 2005 eine feste Kooperation zur Ausbildung und Übernahme von Verkehrspiloten mit der TUIfly (damals noch Hapagfly) geschlossen hat. Die Ausbildung der Verkehrspiloten wurde dafür noch spezifischer auf den Eintritt in eine Airline ausgerichtet: Cockpitmitflüge und spezielle Schulungen ergänzen diese besonderen Kurse. Der hohe Standard der FMG-Absolventen ist offensichtlich, denn diese fliegen nicht nur bei TUIfly, sondern auch bei weiteren namhaften Airlines wie: AirBerlin, Augsburg Airways, Cargolux, Cityline, Condor, Eurowings, Swiss European und vielen anderen mehr.

Informieren kann man sich über die FMG-FlightTraining auf deren Internetseiten (www.flugschule.de) oder auf den regelmäßig stattfindenden Infotagen, die Michael Gross mit seinen Mitarbeitern nach wie vor persönlich durchführt.

FMG

**FMG-FlightTraining**
Flughafenstr 33
33142 Büren
Tel.: 02955/748960, Fax.: 02955/748961
info@flugschule.de
www.flugschule.de

# Mineralölsteuererstattung jetzt auch für verjährte Ansprüche

## Neueste Rechtsprechung

Die Erstattung von Mineralölsteuer für den Werksflugverkehr unterliegt nicht den nationalen Verjährungsvorschriften. Diese Aussage folgt aus einem vom Autor erstrittenen Urteil des Finanzgerichts Hamburg vom 9. Juni 2009 - 4 K 268/08 -.

## Folge

Aus dem neuen Urteil kann gefolgert werden, dass von den Behörden Mineralölsteuer zurück bis in das Jahr 1993 zu erstatten ist.

## Hintergrund

Viele Erstattungsberechtigte erfuhren erst vor kurzem von der Möglichkeit einer Erstattung von Mineralölsteuer im Werksflugverkehr. Voraussetzung nach nationalem Recht war indes stets, dass bis zum 31.12. des Jahres, welches auf das Jahr folgte, in dem der Erstattungsanspruch entstanden war, ein entsprechender formeller Antrag gestellt wurde.

Nach der europäischen Richtlinie 92/81 vom 19. Oktober 1992 war die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, bis spätestens zum 31. Dezember 1992 im nationalen Recht eine Regelung vorzusehen, wonach der kommerzielle Einsatz von Mineralöl in der Luftfahrt von der Mineralölsteuer befreit ist. Der Staat hat die europäische Vorgabe nicht rechtzeitig in innerstaatliches Recht umgesetzt. Auf diese Weise hat er verhindert, dass die Erstattungsberechtigten von ihrem Recht vor Verjährung ihres Anspruchs erfuhren. Aus Sicht des Autors musste es den Behörden bei einer solchen Sachlage verwehrt sein, sich auf die nationalen Verjährungsvorschriften zu berufen.

Dieses Rechtsverständnis konnte auf ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) aus dem Jahr 1991 gestützt werden.

Der EuGH hat in dem vorbezeichneten Urteil ein Rechtsinstitut geschaffen, das als sog. „Emmottsche Fristenhemmung" bezeichnet wird. Danach kann sich ein Mitgliedstaat bis zum Zeitpunkt der ordnungsgemäßen Umsetzung einer europäischen Richtlinie nicht auf Verspätung berufen.

Mit dieser Argumentation konnte erstmals ein nach nationalem Recht verjährter Anspruch auf Mineralölsteuererstattung vor einem deutschen Finanzgericht durchgesetzt werden. Aufgrund der eindeutigen und für den Bundesfinanzhof (BFH) bindenden Aussage des EuGH wird diesseits davon ausgegangen, dass das Urteil aus Hamburg auch vor dem BFH Bestand haben wird.

## Was ist zu tun?

Es gibt bislang keine gerichtliche Entscheidung, die die nationalen Formvorschriften für unanwendbar erklärt. Auch ist nicht abschließend bestimmt, wann nun die nationalen Verjährungsregeln in Lauf gesetzt werden. Es ist daher empfehlenswert, schnellstmöglich die Anträge zurück bis in das Jahr 1993 zu stellen und dabei alle Anforderungen des nationalen Rechtes einzuhalten.

Dabei sollte dringend bei der Antragstellung und Durchsetzung fachkundiger Rat eingeholt werden. Einerseits können Formfehler den Anspruch dauerhaft ausschließen, andererseits ist bis zu einer abschließenden Entscheidung des BFH bzw. EuGH noch mit Widerstand der Behörden zu rechnen.

*Rechtsanwalt André Düwel, Schäfer & Partner Hannover*

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 05/09:
**14.09.2009**
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

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

**VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**

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

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

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

**Fliegende Juristen und Steuerberater**

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de phone: +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de fax: +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

# Emissionshandel: Neuer Ärger und Kosten drohen für Flugzeugbetreiber über 5,7 t MTOW

**Sie betreiben ein Flugzeug über 5,7 t MTOW und haben schon genug Ärger? Vorsicht, jetzt kommt noch was völlig Neues auf Sie zu. Auf der Internetseite der Deutschen Emissionshandelsstelle des Umweltbundesamtes kann man nachlesen:**

*Ab 2012 soll der Luftverkehr in den Emissionshandel der Europäischen Union (EU) einbezogen sein. Luftfahrzeugbetreiber müssen dann für jede emittierte Tonne Kohlendioxid eine Emissionsberechtigung abgeben. Vom Emissionshandel betroffen sind grundsätzlich alle Luftfahrzeugbetreiber (über 5,7 t MTOW), die Flüge innerhalb der EU oder auch Kontinentalflüge von und nach Europa durchführen. Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt, die von der Bundesregierung als zuständige Stelle für den Vollzug des Emissionshandels im Luftverkehr vorgesehen ist, hat mit der Vorbereitung der Umsetzung in Deutschland bereits begonnen. Wir wollen Ihnen so einen reibungslosen Start ermöglichen.*

Am 18. Juni wurde die AOPA per eMail gebeten, doch bis zum 26. Juni (das sind gerade einmal fünf Werktage!) einen Entwurf einer „Verordnung über die Erhebung von Daten zur Einbeziehung des Luftverkehrs sowie weiterer Tätigkeiten in den Emissionshandel" zu kommentieren. Die Zielsetzung: Alle Flugzeugbetreiber müssen am Emissionshandel teilnehmen und haben gemäß:

- § 4 dieser Verordnung bis zum 30. August 2009 einen Überwachungsplan *„zur Überwachung und Berichterstattung der durch die Luftverkehrstätigkeit ab dem 1. Januar 2010 verursachten Kohlendioxid-Emissionen nach Maßgabe der Vorschriften dieser Verordnung zu erstellen und bei der zuständigen Behörde bis zum 31. August 2009 zur Genehmigung einzureichen"* und
- § 5 der Verordnung *„die durch seine Luftverkehrstätigkeit in dem Kalenderjahr 2010 zurückgelegte Flugstrecke und die in diesem Jahr transportierte Nutzlast gemäß den Monitoring-Leitlinien zu ermitteln und der zuständigen Behörde bis zum 31. März 2011 darüber zu berichten".* Auch hierfür ist ein *„Überwachungsplan nach Maßgabe der Vorschriften dieser Verordnung zu erstellen und bei der zuständigen Behörde bis zum 31. August 2009 einzureichen".*

Natürlich fragen wir uns und haben dies auch in der Anhörung des Bundesumweltministeriums zur Verordnung getan, wie soll ein solcher Überwachungsplan aussehen? Das steht noch nicht genau fest, man verhandle noch auf EG-Ebene. Aber über die drohenden Bußgelder für die Nichteinhaltung der Fristen hat man sich schon verständigt: Gemäß § 13 sind dies bis zu 50.000 EUR. Unabhängig davon, dass diese Verpflichtung zeitlich nicht eingehalten werden kann, ist sie derart allgemein gehalten, dass der Betroffene im Unklaren gelassen wird, was denn nun für ihn konkret zu tun ist. Dies verstößt gegen das rechtsstaatliche Bestimmtheitsgebot (Art. 20 Abs. 3 GG). Wir halten die Verordnung deshalb allein aus diesem Grund für verfassungswidrig.

Was wir darüber hinaus kritisieren ist vor allem das diskriminierende Konzept der privilegierten Luftverkehrstätigkeiten. Denn gewerbliche Betreiber von Flugzeugen über 5,7 t MTOW können als sog. „Small-Emitter" eingestuft und damit vom Emissionshandel grundsätzlich ausgenommen werden, wenn sie

- weniger als 243 Flüge in jeweils drei aufeinander folgenden Jahren durchführen, oder
- weniger als 10.000 t CO2 pro Jahr produzieren (das entspricht 3,9 Mio. Liter Jet A1)

Diese Ausnahmeregeln sind recht großzügig, immerhin kann man 10.000 Flugstunden pro Jahr mit einer King Air 300 fliegen bevor man soviel CO2 produziert, dass man den Status des „Small Emitters" verliert, jedoch gelten die Ausnahmeregeln nicht für nicht-gewerbliche Flugzeugbetreiber. Für uns ist das nicht nachzuvollziehen und ein eindeutiger Diskriminierungstatbestand, CO2 bleibt CO2.

Allem Anschein nach ungeprüft geblieben ist auch, ob es weniger kostenintensive Verfahren für die Ermittlung der Daten gibt. In der Verordnung völlig unerwähnt bleibt z. B. das Projekt PAGODA der EUROCONTROL, mit dem das Ziel verfolgt wird, europaweit ein einheitliches und effizientes System zur Erfassung der Daten nach § 5 der Verordnung zu etablieren. Das zwar auch von der EG-Kommission wohlwollend betrachtete Verfahren kann daher nicht auf der Grundlage der Verordnung, sondern ggf. nur von nachgeordneten behördlichen Ausführungsregeln angewandt werden. Der Verwaltung wird insofern keine gesetzliche Verpflichtung auferlegt, das System anzuerkennen.

Wie geht es weiter? Zunächst müssen wir uns einen Überblick darüber verschaffen, wer betroffen ist. Bitte schreiben Sie uns, wenn auch Sie Unterstützung benötigen.

Wie auch unsere Kollegen von der GBAA lassen wir gerade von unseren Juristen die Erfolgsaussichten von Klagen gegen die Diskriminierung der nicht-gewerblichen Flugzeugbetreiber prüfen.

Wir suchen natürlich auch nach Möglichkeiten, wie die betroffenen Flugzeugbetreiber notfalls ein Überwachungssystem mit minimalem Aufwand betreiben können.

*Dr. Michael Erb*

# 406 MHZ ELT, die Vorschriften der 3. DVO LuftBO

In Sachen ELT interpretieren in Europa derzeit die Behörden in Frankreich, den Niederlanden und Deutschland die ELT-Standards der ICAO völlig unterschiedlich, offensichtlich zu Lasten der Flugzeugbetreiber:

Deutschland schreibt luftfahrtzugelassene 406er-ELTs für alle deutschen Flugzeuge vor, die Niederländer wollen diese 406er-ELTs in allen Flugzeugen, die in den Niederlanden grenzüberschreitend fliegen, die Franzosen wollen entweder 406er-ELTs oder sog. PLBs in allen Flugzeugen sehen, die im französischen Luftraum fliegen.

Die anderen europäischen Staaten tun bislang das, was vernünftig ist, sie überlassen die Angelegenheit der EASA, sie wird 2012 eine europaweit einheitliche Lösung finden. Das Bundesverkehrsministerium hat uns nochmals erklärt, dass es von seinen ELT-Vorschriften aus der 3. DVO LuftBO nicht abrücken will. Hier gab es auch Interpretationsprobleme: Das LBA hat uns aber inzwischen auf Anfrage bestätigt, dass luftfahrtzugelassene 406er-ELTs auch dann akzeptiert werden, wenn sie nicht fest eingebaut im Flugzeug mitgeführt werden. Erst bei Flugzeugen, die ab dem 1. Oktober 2009 zugelassen werden, sind ELT-Festeinbauten Pflicht. Bei den portablen ELTs entfällt die Notwendigkeit, sie in einem LTB fest einbauen zu lassen und der sog. „Minor- oder Major Change Approval" von der EASA, was die Kosten deutlich reduziert. Solche portable Lösungen kosten weit unter 1.000,- € und werden am Markt derzeit stark beworben. In die Niederlande kann man mit den portablen Geräten allerdings nicht legal einfliegen.

Sind Sie jetzt verwirrt und sehen in den Vorschriften keine Logik? Das wundert uns nicht, das liegt aber nicht an Ihnen oder am Verfasser dieses Artikels.

Die AOPA bleibt deshalb bei ihrer Forderung, die ELT-Frage zur Regelung komplett der EASA zu überlassen. Sobald wir Fortschritte erzielen oder Neues erfahren, werden wir Sie über unsere Internetseite und hier im AOPA-Letter informieren.

*Dr. Michael Erb*

Anzeige

# Fliegen ohne Flugleiter stockt: IAOPA beantragt Änderung des ICAO Annex 14

Um das Thema Fliegen ohne Flugleiter (FoF) ist es in der letzten Zeit leider wieder ruhiger geworden. Das liegt daran, dass uns das Bundesverkehrsministerium zu verstehen gegeben hat, dass es von den Vorschriften des ICAO Annex 14, Kapitel 9.2 und der darauf basierenden NfL I 72/83 zum Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen nicht abrücken wird. So ist der Flugleiter zwar nicht verbindlich zum „Flugleiten" vorgeschrieben, aber für den Rettungsdienst muss bei Flugbetrieb aus Haftungsgründen jemand „da sein", der in den Gebrauch von Rettungsgeräten eingewiesen ist, und das ist dann in der Folge zumeist der Flugleiter. Einige Bundesländer, die an ihren Flugplätzen FoF weiterhin zulassen, halten die Flugplätze dazu an, sich von Flugzeugbetreibern sog. Enthaftungserklärungen unterschreiben zu lassen, in denen bestätigt wird, dass man beim FoF auch bewusst ohne anwesenden Rettungsdienst fliegt.

Viele andere Staaten haben die von der ICAO gegebene Möglichkeit genutzt von diesem Standard abzuweichen und entsprechende Benachrichtigungen an die ICAO versandt. Diese Abweichungen können im Anhang zum ICAO Annex 14 nachgelesen werden. So erklärt etwa die USA, dass sie den ICAO-Rettungsdienst verbindlich nur an Flugplätzen vorschreibt, die regelmäßig von Flugzeugen im gewerblichen Einsatz mit mehr als 30 Passagieren angeflogen werden. Finnland informiert, dass Rettungsdienst nur an bemannten Flugplätzen angeboten wird.

Also müssen wir das Problem an der Wurzel angehen. IAOPA Generalsekretär John Sheehan hat sich deshalb mit einer Petition an die ICAO gewandt und die Problematik der prohibitiv hohen Kosten der Vorhaltung von Rettungsdiensten an kleinen Flugplätzen beschrieben. Die Zielsetzung ist die ICAO-Vorschriften so zu modifizieren, wie es bereits die großen Luftfahrtnationen USA, Kanada und Australien seit Jahrzehnten ohne Sicherheitsprobleme praktizieren, dass die umfangreichen Rettungsdienste nur noch verbindlich von denjenigen Flugplätzen vorgehalten werden müssen, die regelmäßig von gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen angeflogen werden. Dieser Prozess wird sicherlich Zeit benötigen, er ist aber bestimmt die Anstrengung wert.

# Mode S-Debakel im Amsterdamer Luftraum

Am 12. März 2009 wurde in der Amsterdamer Schiphol TMA die Verpflichtung eingeführt, alle Flugzeuge mit einem Mode S Transponder auszustatten.

Schon am Wochenende des 21. März kam es zum Chaos: Bedingt durch wunderschönes VFR-Wetter stiegen viele Flugzeuge auf und die Bildschirme der Flugsicherung wurden durch die vielen Signale für die Fluglotsen unlesbar.

Am 4. April wurde daraufhin der Luftraum rund um Schiphol für den VFR-Verkehr komplett geschlossen. Erst am 24. April wurde diese Sperrung auf Grund von massiven Protesten unserer niederländischen AOPA-Kollegen wieder aufgehoben. Eine neue Regelung trat in Kraft: Der VFR-Verkehr darf wieder fliegen, muss aber seinen Transponder ausschalten und darf nicht höher als 1200 ft fliegen. Wer höher fliegen will, muss sich einen Transponder-Slot erteilen lassen. Eine langfristige Lösung wird nicht vor Herbst diesen Jahres erwartet.

Mode S sollte ja einen Sicherheitsgewinn bringen, so wurde es uns vor der Einführung immer versichert, damit die Milliardeninvestitionen am Boden und in der Luft gerechtfertigt sind.

Und jetzt? Der VFR-Verkehr ist in Amsterdam für das Radar der Fluglotsen und das TCAS der Airliner gleichermaßen unsichtbar geworden, man arbeitet nur noch mit Position Reports. Fliegt ein Pilot unbeabsichtigt höher als die erlaubten 1200 ft, hat niemand die Chance das wahrzunehmen. Und ein Abweichen von der geplanten Höhe passiert ja nicht nur der AL, sondern auch Airlinern, dort heißt das Phänomen „Level Bust".

Im Jahr 2008, als es noch keine Transponderverpflichtung gab, kam es in der Schiphol TMA immerhin zu 85 Luftraumverletzungen, die den Lotsen aufgefallen sind. Das Risiko, dass sich gefährlich annähert was eigentlich von der Flugsicherung separiert werden sollte, ist also da. Wie kann es sein, dass das Mode-S-System vor seiner Einführung nicht auf Herz und Nieren getestet wurde? Hat niemand geprüft wie es auf einem Radarschirm aussieht, wenn die AL an einem schönen Wochenende massiv fliegt? Sicherlich berechtigte Fragen, auf die man bei der niederländischen Flugsicherung LVNL Antworten finden muss.

Wer übrigens glaubt, dass er jetzt auch ohne einen Mode S Transpsonder wieder nach Amsterdam fliegen kann, der irrt! Der Transponder ist zwar auszuschalten, die Verpflichtung den Mode S Transponder an Bord zu haben gilt aber weiterhin.

# AL keine signifikante Bedrohung

Das Sicherheitsrisiko, das von der Allgemeinen Luftfahrt ausgeht, wird in einem aktuellen Bericht des US Department of Homeland Security als „begrenzt und überwiegend hypothetisch" eingeschätzt.
Der Report, der als Basis für Entscheidungen der Transportation Security Administration (TSA) dienen soll, findet keine signifikanten Schwachpunkte in der Allgemeinen Luftfahrt (GA) in den USA. Denn die TSA und die Gemeinschaft der GA-Piloten und Flugplatzbetreiber hätten schon effektive Maßnahmen eingeleitet um Sicherheitsprobleme abzudecken. Das liest sich im Original wie folgt:

*"We determined that general aviation presents only limited and mostly hypothetical threats to security. We also determined that the steps general aviation airport owners and managers have taken to enhance security are positive and effective."*

Der Bericht unterstreicht in diesem Zusammenhang die große Bedeutung des AOPA-Airport Watch Programmes, das von der AOPA und der TSA gemeinsam aufgebaut wurde und die Piloten und Flugplatzmitarbeiter darüber informiert, wie die Sicherheit im Betrieb ihrer Flugzeuge und Flugplätze weiter erhöht werden kann.
Craig Fuller, der Präsident der AOPA-USA, sieht seine Verbandsarbeit bestätigt: "Der Bericht erkennt an, was die AOPA, die gesamte Branche und die Sicherheitsbehörden immer dargelegt haben. Das Risiko ist gering, aber nicht gänzlich auszuschließen. Wir müssen weiter wachsam sein. Die AOPA hat immer ihren Beitrag zur Gewährleistung einer hohen Sicherheit in der GA geleistet, und dafür stehen wir auch weiterhin."
Und was passiert in Deutschland? Der Gesetzgeber hält noch immer an der Zuverlässigkeitsüberprüfung als zentralem Pfeiler seines Anti-Terrorkampfes fest. Dass die ZÜP jedoch nur unbescholtene Bürger unter Generalverdacht stellt und keine Terroristen stoppen kann ist klar: Denn ein Ausländer, der nach Deutschland mit seinem Flugzeug einfliegt, wird natürlich nicht gezüppt. An einer Zusammenarbeit mit der AOPA, mit dem Ziel ein deutsches Pendant zum bewährten US-amerikanischen „Airport Watch-Programm" aufzubauen, hat das bundesdeutsche Innenministerium offenbar nach wie vor kein Interesse. Wir werden sehen, ob sich die Situation ändert, wenn sich das Bundesverfassungsgericht im Herbst unserer AOPA-Klage annehmen und über die Rechtmäßigkeit der ZÜP entscheiden wird.
Den Report finden Sie im Internet auf der Seite des Department of Homeland Security unter: http://www.dhs.gov/xoig/assets/mgmtrpts/OIG_09-69_May09.pdf

# Fragen zur 90-Tage Regel

In der letzten Zeit sind erneut die Regelungen des §122 LuftPersV bzw JAR-FCL 1.026 ( 90 Tages Regel) diskutiert worden, unter anderem nach einem Artikel in der Luftfahrtpresse. Dort wurden riskante Szenarien und sogar Straftatbestände wie Luftverkehrsgefährdung zitiert. Im Jahr 2001 hatte hierzu der gleiche Autor noch eine andere Meinung vertreten.

Worum geht es? Die durchaus sinnvolle Regel, Fluggäste nur dann mitnehmen zu dürfen, wenn der Pilot in den 90 Tagen davor mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftfahrzeug derselben Klasse, desselben oder ähnlichen Musters, der Art des Luftsportgerätes durchgeführt hat, ist bei Missachtung eine Ordnungswidrigkeit.

Danach ist die Mitnahme von „Fluggästen" verboten. Für den Piloten jedoch, der gerade wegen seiner Unsicherheit nach einer langen Flugpause einen „Sicherheitspiloten", also einen Inhaber einer gültigen Lizenz oder gar einen Fluglehrer bittet, mitzufliegen, ist der Begleiter gerade kein Fluggast im eigentlichen Sinne. Dieser soll den Piloten ja gerade mental unterstützen. Sinnvoll ist dies allemal und im Sinne der Luftsicherheit das beste, was er tun kann. In vielen Vereinen ist dies nach der Winterpause oder bei längeren Flugpausen manchmal sogar in der Satzung vorgeschrieben.

Die AOPA hatte sich schon früher mit dieser Thematik auseinandergesetzt. Schon 1977 wurde von den Ländern die Meinung vertreten, dass bei Flugzeugen mit einer Mindestbesatzung von einem Piloten, im Umkehrschluss aber auch gilt, dass auch mehrere Besatzungsmitglieder tätig werden können. Der Sicherheitspilot, der alle gültigen Berechtigungen haben muss, ist dann kein Fluggast. Diese Meinung wird auch im Luftrechtskommentar von Grabherr zu §122 LuftPersV vertreten. Das Luftamt Nord hat dies ebenfalls soeben bestätigt.

Dies gilt dann, wenn als Besatzung im Bordbuch bestätigt wird: 2 Piloten. Der Sicherheitspilot ist dann weder PIC noch darf er sich die Flugzeiten aufschreiben.

Das RP Baden-Württemberg hatte sich hierzu früher ebenfalls im Sinne der Piloten geäußert: „Wenn der mitfliegende Pilot ebenfalls alle Berechtigungen für die Durchführung des Fluges besitzt, kann er den verantwortlichen Piloten begleiten, auch wenn dieser nicht die Voraussetzungen nach §122 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.026 zur Mitnahme von Fluggästen erfüllt. Dies gilt nur für einen Begleiter." Das weitere Besatzungsmitglied fällt dann allerdings nicht unter die Passagierhaftpflichtversicherung. Frühere Anfragen bei Versicherungen hatten allerdings ergeben, dass diese Frage wohl nie relevant wurde.

Die AOPA hat jetzt nochmals erneut bei allen beteiligten Ministerien, Luftfahrtbehörden und Versicherungen eine Umfrage gestartet. Wir werden von dem Ergebnis berichten.

*RAin Sibylle Glässing-Deiss*
*Vizepräsidentin AOPA-Germany*

# Fortsetzung des politischen und juristischen Gerangels um Fürstenfeldbruck und Oberpfaffenhofen

Spannend ist es im Moment zu beobachten, wie die bayerische Staatsregierung mit den Bürgerinitiativen gegen Fluglärm den Schulterschluss übt. Allerdings gilt das nicht für alle Bürgerinitiativen gegen Fluglärm, sondern nur mit denen an den reichlich wenig frequentierten Flugplätzen in Oberpfaffenhofen und Fürstenfeldbruck hat man sich medienwirksam verbündet. „Obi" soll nach den Wünschen der Staatsregierung entgegen der im letzten Jahr erteilten neuen luftrechtlichen Genehmigung die Geschäftsluftfahrt nicht mehr bedienen und nur noch wie bislang als reiner Werksflughafen fungieren, und „Fürsti" soll ganz geschlossen bleiben, mit Ausnahme eines Sonderlandeplatzes für die Sportfliegergruppe der Luftwaffe. So steht in der Süddeutschen Zeitung zu lesen: *„Wir werden sicherstellen, dass der Flughafen Oberpfaffenhofen ein reiner Werks- und Forschungsflughafen bleibt",* erklärten Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) und Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) nach einem Treffen mit Vertretern von Bürgerinitiativen aus dem Fünf-Seen-Land.

Die Bürgerinitiativen gegen Fluglärm am Großflughafen München FJS, also dort wo es wirklich laut wird, erhalten diese Unterstützung nicht, die dritte Startbahn soll wie geplant gebaut und ausgelastet werden.

Diese Ungleichbehandlung erzeugt Unmut bei den Betroffenen. So schreibt etwa der Bürgermeister der Gemeinde Berglern an die Adresse der Landespolitiker: *„Die Privilegierten in Oberpfaf-*

*fenhofen werden´s Euch nicht danken, aber die Bewohner im Erdinger Moos rund um den Flughafen werden´s Euch heimzahlen!"* Denn im Erdinger Moos fallen die ca. 9.000 Flugbewegungen, die in Oberpfaffenhofen für ein ganzes Jahr erwartet werden und in dessen Nähe FDP-Minister Zeil zufällig seinen Wahlkreis hat, in nur zwei Wochen an.

Politisch will man Fürstenfeldbruck und Oberpfaffenhofen offenbar nicht mehr. Aber die Frage ist, ob es sich nicht um Scheingefechte der Politiker handelt, denn die juristische Lage lässt einen Kurswechsel eigentlich nicht mehr zu. Wenn die Gerichte die beiden Flugplätze in ihrem Bestand genehmigen, könnten die heute verantwortlichen Politiker sich fein herausreden und behaupten, sie hätten es ja zu verhindern versucht, aber leider hätten ihre Vorgänger ja bereits Fakten geschaffen, die juristisch leider nicht mehr zu kippen sind.

So hat in Sachen Fürstenfeldbruck die bayerische Landesanwaltschaft in einem Schreiben an den Verwaltungsgerichtshof selbst festgestellt, dass das Gericht kaum anders urteilen kann als den Flugbetrieb zu genehmigen, wenn es das Verfahren aufnimmt, bevor der Landesentwicklungsplan wie von der Landesregierung vorgesehen im Jahr 2010 abgeändert wird. Denn der aktuell gültige Landesentwicklungsplan in seiner Fassung von 2006 sieht nun einmal einen Verkehrslandeplatz Fürstenfeldbruck vor und die Fürsti-Betreibergesellschaft hat alle Auflagen erfüllt. Siehe dazu auch der Artikel im letzten AOPA-Letter auf S. 16.

Und jetzt kommt die gute Nachricht, die uns alle hoffen lässt: Das Gericht hat inzwischen offiziell mitgeteilt, dass es das Verfahren wegen Untätigkeit bei der Genehmigung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck noch in der zweiten Jahreshälfte 2009 aufnehmen will. Damit käme die geplante Änderung des Landesentwicklungsplanes wahrscheinlich zu spät und der Flugplatz Fürsti müsste wie beantragt genehmigt werden.

Am 16. Juli fand der erste von vier geplanten Verhandlungstagen in Sachen Oberpfaffenhofen statt, umliegende Kommunen und Privatleute haben gegen die Ausdehnung des Flugbetriebs geklagt. Wenn die Erteilung der Betriebsgenehmigung nicht rechtswidrig erfolgt ist, stehen auch hier die Chancen gut, dass die erfolgte Ausdehnung der Betriebsgenehmigung von vormals reinem Werks- und Forschungsflughafen auf Geschäftsreiseverkehr weiterhin bestand hat. Es bleibt spannend und wir halten Sie informiert!

Anzeige

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

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

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

JEPPESEN® A BOEING COMPANY

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

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

# Und sie fliegen schon wieder!

## Fünf Jahre AOPA-Seeflugtraining Neubrandenburg

Ein einfacher Dank an alle Teilnehmer reicht mir eigentlich nicht. Aber wie soll ich es sonst ausdrücken ohne in die Superlative zu fallen?

Wir hatten sehr schöne und ereignisreiche Tage in meinem „liebenswerten nahen Osten". Und viele kleine Geschichten inmitten und am Rande des nun schon fünften Trainings an der Ostsee. Wir sind herzlich aufgenommen worden. Von Mandy und Simone und denen, die uns mögen. Wir hatten einen ungewöhnlichen Meetingraum. Ein Beamer war da, der allen sichtbar machte, was sonst nur Hans in seinem Zauberkasten (PC) gesehen hätte. Theorie, Wetter und Yvonnes Mallorca Video. Und das alt bewährte „Ossigulasch" mit dem eigenen, unfehlbaren und wunderbaren Geschmack der mecklenburgischen Landschaft.

Wir waren so viele Teilnehmer wie noch nie zuvor. Alles in allem siebenundzwanzig Personen. Mit zwölf Flugzeugen, die trotz marginalem Wetter alle gekommen waren. Das Hotel ließ fast keine Wünsche offen und so habe ich beim Frühstücken auch keine „Lätschen" gesehen. Eher fast freudige Erwartung, wohin wir denn heute fliegen werden.

Machbar war die ganze Veranstaltung nur, weil alle ohne Ausnahme mitgeholfen haben. Mit ihrer Einstellung, ihrem Humor, ihrer Hilfsbereitschaft und ihrer Toleranz. Es gab kein Mosern und Meckern sondern Fröhlichkeit, Ideen und Mitarbeit. Und dem Willen alles positiv zu sehen und daran mitzuarbeiten, dass es auch so ist. Und so war es dann auch. Das Glas war immer halb voll. Auch bei Mudder Schulten, beim Chinesen und in der Mühle.

Wir haben die ganze westliche Ostsee abgegrast. Kattegatt und Skagerrak. Jütland, Seeland, Bornholm. Und Rügen. Auch ein Abstecher nach Sylt war dabei. Wunderschöne Grasplätze wurden angeflogen. Kleine Abenteuer erlebt und auch große. Immer wieder haben wir Neues entdeckt. Und trotzdem noch etwas für das nächste Jahr übrig gelassen.

### Wie war es denn nun wirklich?

Mittlerweile wissen wir ja schon wo es langgeht. Nach Norden und dann immer geradeaus. Für mich und Yvonne einen kleinen Schlenker mehr. Oder zwei. Erst einmal mit dem Auto von Landshut nach Stuttgart, dann mit der Cirrus SR20 und Gabi nach Egelsbach. Um Yvonne loszuwerden. Nein. Stimmt nicht. Sie hat eine Sonderaufgabe bekommen und die beginnt nun mal in Egelsbach. Eine Aufgabe, die uns ganze vier Tage lang ein Schmunzeln abverlangt. Aber davon später. Gabi und ich starten nach Neubrandenburg. Und auf dem Weg dorthin schlängeln wir uns an einigen CB´s vorbei, auch an solchen, die es werden wollen, und landen pünktlich und hungrig mit froher Erwartung an unserem Zielflughafen.

Irgendwie habe ich ein flaues Gefühl im Magen. Das Ulkus? Kann nicht sein. Vielleicht ist es doch ein bisschen Lampenfieber. Denn wir erwarten 12 Flugzeuge mit 27 Teilnehmern. Kommen die alle? Bleibt ein Fluglehrer übrig? Oder gar ein Teilnehmer? Wir werden sehen.

Zwei Stunden später ist alles klar. Keiner fehlt und auf dem Vorfeld und in der Halle stehen zwölf schmucke Flugzeuge, mit denen wir morgen über die Ostsee fliegen wollen. Und werden. Die Teams sind schnell definiert. Wer mit wem und warum. Es ist schon Klasse, wie sich die bunt zusammengewürfelten Crews verstehen. Jeder kann natürlich wechseln. Den Trainee oder den Instructor. Aber, wie immer, keiner macht Gebrauch davon. Gabi bringt es auf den Punkt: Never change a winning team. Wo sie Recht hat, hat sie Recht.

Die Theorie bringen wir mit einigen Beispielen und entsprechenden Kommentaren erstaunlich diskussionsfreudig und kompakt hinter uns. Yvonne spickt ihren Teil mit dem Video eines Mallorca Fly-Outs von Anfang Mai. Immerhin ging es da auch ca. 120 NM über Wasser.

Drei Großraumtaxen und ein paar Privatautos reichen, und schon sind wir alle in der City. Im Radisson SAS, seit langem unser Stammhaus. Danach Mudder Schulten, gefolgt von dem obligatorischen Absacker im Hotel. Schön war´s.

Teilnehmer und Fluglehrer

Abflug in Vejroe

Der Freitag bietet eine interessante Wetterlage. Das ZDF sagt schön, Hans sagt schlecht. Und so einigen wir uns mental auf die Mitte. Und die passt. Gabi und ich haben Sylt als Ziel. Bei einem Gegenwind von 30 kts schon eine kleine Herausforderung. Rentieren sich die 41 € Landegebühren? Eigentlich nicht. Doch der Rückflug über Föhr, Amrum und die Halligen entschädigt uns schon. Und der berühmte Leuchtturm von St. Peter Ording. Da werden Erinnerungen an frühere Reisen wach.

Bremen Info. Klar, dass wir uns da melden. Macht ja auch Sinn. Pflichtgemäß melden wir unsere Route und bitten um Verkehrsinformationen. Bekommen wir auch. Ausgesprochen freundlich und kompetent. Dieses Bremen Info. Allerdings hören wir in einem leichten Unterton in der Stimme auch die latente Sehnsucht, mit uns die Inseln abzufliegen. Und die Lust auf Kuchen auf Rügen. Leider können wir dieses Verlangen nicht befriedigen.

Tags darauf das gleiche Spiel. Neue Inseln, neuer Kuchen. Jetzt ist Bremen Info etwas neugieriger über unsere Besatzung. Das ausgeplauderte Gewicht der Pilotin und des Copiloten wird von allen auf der Frequenz mitgehört und so müssen wir uns, eigentlich ich, am Abend einige Kommentare gefallen lassen.

Auf dem Rückflug nach Rügen bekommen wir mehrere „Pireps". Ein sehr aufmerksamer Pilot unserer Truppe erinnert sich an seine Fürsorgepflicht und rettet uns sicherheitshalber mal vor virtuellen CB´s. Mit aufrichtiger Anteilnahme von Yvonne. Ja, da ist sie wieder. „The Voice". Schade, dass man Stimmen literarisch schlecht darstellen kann. N1349Z. Oder besser: Novemberrrrr – uannn – threee – forrrr – neinerrrrr – Zuluuuu. Gleichmäßig im Ton, sonor in der Stimme. Absolut korrekt und sehr gut verständlich. Mich hat es an die telefonische Zeitansage aus dem letzten Jahrhundert erinnert. Beim nächsten Ton des Zeitzeichens ist es 10 Uhrrrrr – 5 Minuten – 10 Sekunden – beeeeeep. Verstanden?

Rügen! Wie immer sind wir ganz begeistert. Flugplätze gibt es fast überall. So schöne wie Güttin eher selten. Und der Kuchen. Hmmmm. Er ist einfach eine Sünde wert. Und so sündigen wir eben ausgiebig.

Wo waren denn die anderen Teams? Eines hat so viele Instrumentenanflüge gemacht, wie ich sie nur in drei Tagen durchbringe. Eine von den beiden Zweimots war wieder auf Gras. Aerö, Samsö, Lyö und wie sie sonst noch heißen. Hamburg, Kiel, Heringsdorf. Nichts entgeht uns.

Apropos entgehen. Da war doch glatt die Tücke des Glascockpits. Der Trainee sieht plötzlich auf dem Schirm gar nichts mehr, schwarz und will im Landeanflug durchstarten. Der Instructor sieht alles klar und deutlich und wundert sich. Und so versteht keiner den anderen. Toll. Aber die Lösung ist ja ganz einfach. Eine Sonnenbrille mit polarisierten Gläsern. So kann es gehen. Noch schmunzeln wir über die Geschichte, als ein weiterer Teilnehmer kreidebleich erscheint. Geldbeutel verloren! Panik, Schweiß, Rettungspläne und Ängste. Wo ist er bloß? Der Geldbeutel. Im Taxi? Negativ. Also im Flugzeug. Oder auch nicht. Dank unserer Ute wird erst mal ganz ruhig recherchiert und so löst sich auch dieses Problem. Am anderen Tag wird der Geldbeutel unversehrt im Flugzeug gefunden und wieder war einer ganz glücklich. So ist das Leben.

Ute und Rudy haben am nächsten Tag in ihrer C152 noch ein besonderes Schmankerl vor sich. Eine Landung auf Vejroe. Einer winzigen privaten Insel mit einer 600m Grasbahn. Ein Traum. Fürwahr. Die Landegebühren jedoch ein halber Albtraum. Fünfzig Euro. Man gönnt sich ja sonst nichts. Aber die Schilderung war so reizvoll, dass alle Crews diese Insel als Ziel fürs nächste Jahr planen.

Ein schöner Abschlussabend in der alten Mühle rundet das Training ab. Am anderen Tag geht jeder wieder seine eigenen Wege. Nach Hause. Und einige haben sich schon wieder für das nächste Jahr angemeldet. ETNU 2010.

Neben den fliegerischen Aktivitäten mit allen möglichen Facetten haben wir noch einiges mehr gemacht. Übungsflüge nach JAR-FCL zur Lizenzverlängerung, IFR Checkflüge, Streckenplanungen mit Jeppesen FliteStar, Update von mobilen GPS-Geräten, Bereitstellung von Anflugblättern über JeppView, Wetterberatung und noch einiges mehr. Gefordert waren wir schon. Aber das wollten wir ja.

Vor den Gewittern sind wir noch alle nach Hause gekommen und wir sind froh, dass keine großen Probleme aufgekommen sind. Außer der Streichung eines Fluges als Folge eines „Pireps", der vor CB´s warnt, ein fast abgebrochenes Rad an einer Cessna, die eigentlich eine Piper hätte sein sollen, sowie ein defektes Drainventil einer Piper. Nichts Weltbewegendes. Wenn es nicht mehr ist können wir der Zukunft gelassen entgegen sehen. Und die hat ja schon angefangen.

*Ingolf Panzer*

# AOPA goes to Jersey

Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA Deutschland, und Charles Strasser, Präsident der AOPA Jersey, kennen sich seit geraumer Zeit und so ist es naheliegend, dass auch die Insel Jersey zum Zielort eines Fly-Out der AOPA gewählt wird. Die Einladung dazu erfolgte von Charles im letzten Jahr und es gab keinen Grund, diese herzliche Einladung auszuschlagen.

**Jersey** war bisher recht spärlich besetzt bei mir. Vom Bottlang weiß ich, dass die Anflugblätter in der Frankreich und UK Edition zu finden sind. Auf der Karte ist recht schnell zu erkennen, dass es geografisch eigentlich zu Frankreich gehören müsste. Sicherlich auch eine spannende Geschichte, das „Warum nicht?". Der andere weitaus bekanntere Teil ist, dass Jersey eine eigene Währung besitzt, nahezu autark und nicht Mitglied des Schengener Abkommens ist sowie allgemein als Steuerparadies gilt. Das wars....

Von der AOPA wurde Jeppesen gefragt, ob das Flyout im Rahmen der Navigationsservices unterstützt werden könnte. Daraufhin haben wir gerne ein umfangreiches Trip-Kit aus Strecken- und Anflugkarten für alle Teilnehmer zusammengestellt.

Auf Jersey landeten schließlich 25 Flugzeugbesatzungen mit 62 Teilnehmern. Eine beachtliche Zahl, wenn man außerdem noch bedenkt, dass in diesem Jahr die Wetterbedingungen am Anflugtag mit wenigen Ausnahmen nur Flüge unter Instrumentenflugbedingungen zuließen.

## Waschküche

Der Flug findet diesmal mit einer Cirrus SR 20 statt, die am Flugplatz Siegerland im Sauerland stationiert ist. Es ist eine elegante IFR zugelassene Reisemaschine ausgestattet mit einem Glascockpit von Avidyne. Eine Woche vor dem geplanten Reisetermin machen wir uns nochmals mit dem Flugzeug vertraut. Ich kann mich auf meine Arbeit als Navigator mit meinem elektronischen „Krempel" eingewöhnen. Der Eingewöhnungsflug findet bei herrlichem Sichtflugwetter statt und wir hoffen natürlich auf ein ähnliches Reisewetter für den 28. Mai.

Ein Blick auf die Wetterkarten am Vorabend lässt allerdings nichts Gutes erahnen. Die Wetterbedingungen am Start- und Zielort zeigen tiefe, aufliegende Wolken, Regen und nicht zuletzt auch den berüchtigten Nebel über Jersey.

Die Flugstrecke berechnet der FliteStar mit 437 Nautischen Meilen und 3,5 Stunden. Die Route verläuft konstant mit Westnordwestkurs und geht über den Luftraum Belgiens und Frankreichs. Nach Sichtflugbedingungen zu fliegen ist aufgrund der zahlreichen militärischen Beschränkungsgebiete eine fliegerische Meisterleistung und verlangt eine hohe flugnavigatorische Aufmerksamkeit inklusive des Funkverkehrs mit den zuständigen Luftbodenstellen. „Meine" Piloten, AOPA-Geschäftsführer Michael Erb und AOPA-Schatzmeister Constantin Woelki besitzen beide eine Instrumentenflugberechtigung und planen daher von vornherein einen IFR-Flug. Unter IFR Bedingungen zu fliegen bedarf eines großen Trainingsaufwands für den Piloten. Wie ich von Michael später erfahre, kämpft momentan die europäische IAOPA für ein neues Konzept zu einer vereinfachten IFR Berechtigung für Privatpiloten.

Als wir gegen halb elf in Siegerland ankommen, stehen selbst die Rettungshubschrau-

ber vom ADAC noch am Boden. Vom Kontrollturm kann man nicht mal die Piste sehen. Der Wetterbericht gibt uns eine zögerliche Auflösung ab Mittag bekannt. Allerdings werden wir über der gesamten Flugstrecke keine wesentliche Wetterverbesserung antreffen. Jersey gibt Wolkenuntergrenzen bei ca. 800 Fuß an. Constantin Woelki unterstützt Michael aktiv beim Start in die „Suppe". Schon nach wenigen Metern nach dem Abheben befinden wir uns in der kompletten Waschküche. Zum ersten Mal erlebe ich Airmanship live unter diesen Wetterbedingungen in einem Kleinflugzeug. Das Glascockpit mit der großen elektronischen Kartendarstellung erleichtert dabei die Navigation erheblich. Aber auch dieses Avidyne Gerät bedarf eines umfangreichen Trainings zur korrekten Bedienung, bevor es der Pilot zum Vorteil im Cockpit nutzen kann.

## Testflug

Ich sitze diesmal hinten als „Bordschütze" und erlebe aktiv das Geschehen am Tablet PC. Tablet Store hatte mir noch recht kurzfristig einen neuen Kleinrechner LR800 mit einem 10 Zoll Monitor zur Verfügung gestellt und gebeten, meine Flugeindrücke von diesen Gerät mitzuteilen. Einen Instrumentenflug habe ich bisher noch nicht mit dem FliteDeck verfolgen können. So ist dieser Flug eine günstige Gelegenheit dazu, die IFR-Verfahren auf dem FliteDeck kennenzulernen. Kleincomputer im Cockpit brauchen eine hohe technische Zuverlässigkeit, eine hohe Rechengeschwindigkeit für die Anzeige der digitalen Karten und die Verarbeitung der GPS-Signale zur Positionsbestimmung. Eine gute Lesbarkeit und Darstellung der JeppView Karten benötigen eine entsprechende Monitorgröße. Bei starker Sonneneinstrahlung muss der Rechner eine starke Leuchtkraft besitzen, damit die elektronischen Karten gut sichtbar bleiben. Trotzdem darf der Rechner nicht allzu groß sein, da die Platzbedingungen in einem Kleinflugzeug nicht anders als in einem normalen Kraftfahrzeug sind. Der erste Eindruck vom LR800 ist recht positiv, die Rechenleistung ist exzellent, die Karten werden zügig dargestellt und der Zoomwechsel der Karten arbeitet recht flott. Ohne vorheriges Bodentraining komme ich sehr gut mit dem neuen Rechner klar. Die Helligkeit ist ausreichend und die Wärmeentwicklung moderat.

Es geht recht schnell, und wir überfliegen den Rhein bei Köln. Es ist das letzte Mal bis zur Bretagne, dass wir Bodensicht haben. In Jersey sind die Wetterbedingungen etwas besser, tiefe Wolkenuntergrenzen, aber sehr gute Sichten. Kurz vor der Normandie lichtet sich die Wolkendecke und wir können die Küstenlinie sehen.

Nur kurz, dann geht es wieder in die Suppenküche. Inzwischen sind wir auf Jersey Radar. Im besten Englisch werden wir mit anderen Kleinflugzeugen auf den ILS Strahl gefächert und zur Piste geführt. Alles läuft sehr ruhig und hochprofessionell ab. Man muss berücksichtigen, dass Jersey eine direkte Linienverbindung u.a. mit British Airways, der Lufthansa, Air France und etlichen Low Cost Carriern besitzt und daher eine hohe Verkehrsdichte hat. Eine unserer Crews wird von einem Lotsen mit „Flieger grüß mir die Sonne..." willkommen geheißen.

# Fotowettbewerb

Gewinner Thema Flugzeuge: **Ralph Düren**
*Flugzeuge der Fly-Out Teilnehmer auf Jersey*

Gewinner Thema Landschaft: **Cornelia Grothe**
*Mont Orgueil Castle aus der Luft*

Gewinner Thema Piloten: **Peter Holland**
*Gedenktafel in St. Helier – Der erste Pilot auf Jersey*

## Alte Bekannte

Trotz der schlechten Wetterbedingungen haben es am Donnerstag fünfzehn Crews geschafft, nach Jersey zu kommen. Die restlichen Crews, wie Kollege Niels Stark mit seiner Frau, entschieden die Anreise auf den folgenden Tag zu verschieben.

Dank des Engagements von AOPA-Präsident Strasser wird die Allgemeine Luftfahrt am Flughafen Jersey vom ortsansässigen Aeroclub betreut. Aufgrund des stattfindenen Mischverkehrs darf Jersey grundsätzlich nur mit Flugplan beflogen werden. Dank der Betreuung durch den Aeroclub halten sich die anfallenden Kosten und Landegebühren in Grenzen. Das Fliegerherz schlägt höher bei den Benzinkosten, sie liegen gerade mal umgerechnet bei einem Euro.

Mit dem Taxi geht es in die Hauptstadt von Jersey, St. Helier, ins Hotel Pomme d'Or. Es liegt direkt gegenüber dem Yachthafen, zentral im Städtchen.

Am ersten Abend ist ein Empfangsdinner im Hotel geplant. Ich treffen die Herren Grothe und Funke aus Berlin wieder. Sie kamen mit ihrer Robin 3000 und SR 20 nach Jersey. Im Januar traf ich sie zum ersten Mal auf dem Trainingsseminar für den FliteStar. Andere AOPA-Crews wie Peter Hahn aus Gießen oder das Ehepaar Sensen kenne ich bereits vom Trainingscamp in Eggenfelden oder dem letzten Flyout nach Norwegen. Beim morgendlichen Briefing werden Ausflugsziele für die Insel aeronautisch oder touristisch besprochen. Im Anschluss halte ich gleich meine erste Demostunde mit dem FliteStar. Eine Crew hat Probleme mit dem Einziehfahrwerk, daher muss die anfängliche Route umgeplant werden. Gemeinsam gehen wir die Alternativen im Programm durch. Am Abend ist bereits die neue Route von ATC akzeptiert.

## Die Insel

Über Jersey lässt sich vieles schreiben wie: Geheimtipp, eine Reise wert, Linksfahren, kein Massentourismus, keine Hektik, tolle Strände und Buchten, ein exzellent ausgebautes Busnetz zum Erkunden aller Ecken der Insel, Atlantikwall, Perlen und und und...

Gegen Mittag geht es zum Flughafen, wir wollen die restlichen Crews willkommen heißen.

Der zweite Tag wird ein wenig genutzt zum Erkunden der Insel. Ein paar Hobbyhistoriker unter den Piloten haben sich zusammengefunden und wollen den „War Tunnel" besuchen. Bisher wenig bekannt ist die Episode der deutschen Besatzungszeit von Juni 1940 bis zum 9. Mai 1945 auf Jersey. Zentral in der Mitte gelegen, wurde während dieser Zeit ein Tunnelsystem in den Fels getrieben. Geplant war ein unterirdisches Feldlazarett für bis zu 300 Soldaten.

Das Tunnelsystem wurde nie vollständig komplettiert und dient heute als beeindruckendes Museum und Mahnmal im Gedenken an die Besatzungszeit. Das Museum erzählt die Geschichte der Okkupationszeit durch viele Zeitzeugenberichte sehr emotional. Viele Episoden des alltäglichen Lebens werden hautnah geschildert.

Mit dem Bus geht es weiter an die Westseite der Insel, man vermutete hier die

Es gibt Menschen mit einem besonderen Lebenslauf, dazu gehört zweifelsfrei:

**Charles G. Strasser.** Er antwortet auf meine Frage nach seinem deutschen Familiennamen und seiner Herkunft er sei ein Kosmopolit. Er spricht zu mir wie ein Großvater zu seinem Enkel und dies im fast akzentfreien Deutsch. Ich spüre sofort, dass dieser Grandseigneur eine Menge aus seinem Leben zu berichten weiß. Treffender als Kosmopolit kann man ihn kaum charakterisieren, wenn man seine Lebensgeschichte liest. Aufgeschrieben und veröffentlicht in seinem Buch „From refugee to OBE" (Officer of the Order of the British Empire).

Geboren wurde Charles im April 1927 in einem Kibbuz in Israel (damals noch unter dem britischen Mandat Palästina) als Sohn eines tschechischen Schmieds und einer Deutschen. Die ersten 11 Jahre wuchs er in Teplice in der Tschechischen Republik auf, bis es von der deutschen Wehrmacht besetzt wurde. Dank englischer Rotarier hatte er das große Glück, mit einem Kindertransport bei Pflegeeltern in Großbritannien dem Holocaust zu entkommen. Später organisierte Sir Nicolas Winton mehrere Kindertransporte und retete 664 tschechische Kinder, vornehmlich jüdischer Herkunft. Nach dem Krieg wurde Charles britischer Staatsbürger.

Noch heute ist er seinem Herkunftsland Tschechien eng verbunden. Mit Stolz trägt Charles am rechten Revers seines Hemds dezent ein kleines Abzeichen der tschechischen Staatsflagge.

Charles lebt heute den größten Teil des Jahres auf Jersey, ist stolzer Besitzer einer zweimotorigen Piper Seneca II, fliegt mit dem Jeppesen Airway Manual und last but not least: Charles Strasser ist der Präsident der AOPA Jersey.

Landung der Alliierten, daher wurde hier ein Teil des Atlantikwalles gebaut. Da sie nie in einer kriegerischen Auseinandersetzung genutzt wurden, sind diese Anlagen vollständig erhalten und zum großen Teil begehbar.

Jersey ist eine Mischung aus englischen Landsitzen im typischen viktorianischen Stil und einer wunderbaren Beimischung einer mediterranen Kultur aus dem Französischen. Meine begleitenden fliegenden Historiker entpuppen sich auch als Gourmets und wir entdecken per Zufall einen kulinarischen Geheimtipp der Insel. Am Vorabend besuchten wir auf Empfehlung vom Tourismusamt das Jersey Boathouse (www.jerseyboathouse.com). Zu Frankfurter Preisen gibt es dort frische Fischgerichte (Austern, Krabben, Muscheln) oder ein wechselndes Tagesmenü für 25 Pfund. Beim Betreten der Oysterbox (www.oysterbox.co.uk) glauben wir erst an ein Déjà-vu, als uns der gleiche Kellner vom Vorabend begrüßt. Die Sache klärt sich recht schnell, beide Restaurants gehören mit insgesamt vier weiteren dem gleichen Besitzer und unser Kellner wechselt zwischen den einzelnen Lokalitäten. Die Oysterbox bietet einen herrlichen Blick zum Sandstrand einer Bucht am südwestlichen Zipfel der Insel.

Eine Vielzahl von kleinen Villen schmiegen sich entlang der sehr engen Straßen. Trotz der geringen Breite geht es sehr gesittet zu auf Jerseys Straßen. Seinen Gegenüber vorzulassen oder im Verkehr einzufädeln scheinen oberstes Inselgebot zu sein.

## Über den Wolken

Der Jersey Flying Club veranstaltet zu Ehren der deutschen AOPA-Mitglieder ein Abschluss-Barbeque auf dem Flugplatz. Zuvor gibt es ein Vin d'Honeur unterstützt von Jersey Tourism als Gastgeber. Es werden gegenseitige Grußadressen ausgetauscht und den vielen Helfern, Organisatoren und Sponsoren gedankt. Am Clubcomputer wird schon mal eine erste Wetterberatung für den Rückflug eingeholt. Einziger Wehmutstropfen, wir werden kräftigen Gegenwind aus Richtung Ost haben. Ansonsten erwarten wir für unseren IFR Flug in Höhe von 7000 Fuß weitestgehend Sichtflugbedingungen.

Ich habe diesmal Gelegenheit auf der vorderen Cockpitseite mit FliteDeck zu navigieren. Über Frankreich ist die Bewölkung recht aufgelockert, erst über Belgien steigen die Wolken an und verdichten sich zu einer geschlossenen Decke.

Über Belgien wird in den Wolken unser Flugzeug nochmals gründlich gereinigt, ehe wir nördlich von Trier wieder im deutschen Luftraum eintreffen. Die fast komplette Auflockerung der Wolken veranlasst Michael seinen IFR-Flugplan zu schließen und den Flug unter Sichtflugregeln fortzusetzen bzw. zu beenden. Nach auf die Minute genau vier Stunden Non-Stop geht die Reise zu Ende.

Mit dem Auto geht es nun wieder zurück von Siegerland nach Langen, in Gedanken bin ich noch auf dieser wunderschönen Insel und schreibe zugleich schon an meinem Erfahrungsbericht für den AOPA-Letter.

*Holger Stenzel, Jeppesen*

# 15. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

## in Stendal-Borstel (EDOV) vom 08. bis 11.10.2009

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 15. Mal statt. Es beginnt am 8. Oktober um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

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

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

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit möglich - bereits am Mittwochabend (07.10.) erfolgen. Das Camp steht nicht nur AOPA-Mitgliedern offen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 150 für AOPA-Mitglieder und EUR 200 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit EUR 25 pro Stunde berechnet. Bei gecharterten Maschinen kommen noch die Chartergebühren hinzu. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 08.09.2009.
Anmeldeformular auf Seite 24.

# AOPA-Fluglehrerfortbildung

## in Egelsbach (EDFE) am 24. und 25.10.2009

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

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung

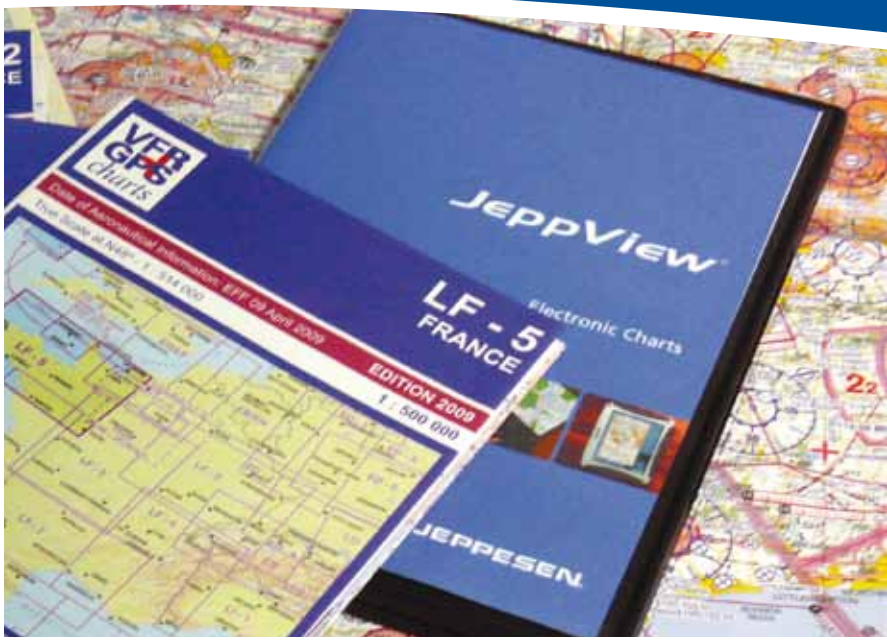
Entsprechende Bescheinigungen über die Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten Fluglehrer-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre) werden ausgestellt. Dies gilt für (FI A/H) und IRI (A).
Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs.

Die Veranstaltung findet in den Räumen der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach statt. Beginn ist an beiden Seminartagen jeweils um 9:00 Uhr, das Ende ist für 18:00 Uhr vorgesehen.

Das Programm mit der hochkarätigen Vortrags- und Referentenliste geht allen angemeldeten Teilnehmern rechtzeitig vor Seminarbeginn zu.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 130 für AOPA-Mitglieder und EUR 180 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt).

Anmeldeschluss ist der 24.09.2009.
Anmeldeformular auf Seite 24.




# VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software

## in Egelsbach (EDFE) am 07. und 08.11.2009

Flugvorbereitung? Klar, ein Strich in der Karte genügt! Eine leider weit verbreitete Ansicht, mit der oft die Freude am Flug schon vor dem Start gestorben ist. Wir kennen das Problem, dass fundierte Flugvorbereitung Zeit kostet. In diesem Seminar wollen wir Sie anleiten, Ihre Flüge in vertretbarer Zeit gründlich fundiert vorzubereiten. Das heißt:

- mittelfristige Wetteranalyse zur Terminfixierung
- Streckenwahl unter Berücksichtigung von fliegerischen und Wetter-Aspekten mit Alternativen oder Ausweichmöglichkeiten
- kurzfristige Wetter-Detailanalyse zur Flugdurchführung
- Durchführung einer kompletten Flugvorbereitung mit allen erforderlichen und zusätzlichen hilfreichen Informationen und Unterlagen. Nutzung von moderner EDV bei der Flugvorbereitung am Beispiel der Jeppesen NavSuite (FliteStar/JeppView/FliteDeck)

Sie erhalten Tipps und Hinweise über entsprechend verfügbare Quellen im Internet – mit und ohne Abonnement.

Besitzer der Jeppesen-Software, die Ihren Laptop mitbringen erhalten individuelle Betreuung in der persönlichen Nutzung dieser Software.

Da die Anforderungen an VFR und IFR Flüge unterschiedlich sind, werden die Themen auch getrennt an 2 aufeinanderfolgenden Tagen dargebracht.

Die Teilnahmegebühren betragen pro Seminartag EUR 79 für AOPA-Mitglieder und EUR 99 für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 07.10.2009.
Anmeldeformular auf Seite 24.

# AOPA-Nordatlantik-Seminar

## in Egelsbach (EDFE) am 21.11.2009

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von 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 bereits mehr als 100 Überführungsflüge 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.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 140 für AOPA-Mitglieder und EUR 180 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 21.10.2009.
Anmeldeformular auf Seite 24.

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

## ☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 08. - 11.10.2009

Pauschale: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 25 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ IFR
☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich will 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).

Name | AOPA ID

## ☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 24. und 25.10.2009

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

## ☐ VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen Software in Egelsbach am 07. und 08.11.2009

Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 99 € für Nichtmitglieder (pro Seminartag) – Teilnehmer: Min. 20

☐ 07.11.2009 – VFR-Refresher ☐ 08.11.2009 – IFR-Refresher

## ☐ AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 21.11.2009

Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

## Angaben zum Teilnehmer

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

## Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

## Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

## Einzugsermächtigung

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

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

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

# Erhebliche VFR- und IFR-Beschränkungen in Norditalien

Am 1. Juni 2009 wurden erhebliche Beschränkungen per NOTAM bekanntgegeben, das meldet die AOPA Italien. Offensichtlich aus rein politisch/finanziellen Gründen hat die weitgehend militärische Flugsicherung an vielen auch zivilen Plätzen und in den sehr großen CTR´s in Norditalien die ATC Services erheblich eingeschränkt. Ein Flug z.B. von der Schweiz oder Österreich nach Mittelitalien ist bereits im Alpenvorland durch die Treviso CTR und die sehr große Garda CTR und südlicher die Romagna (Rimini) CTR deutlich erschwert. In der Garda-CTR wurde zunächst ein VFR-Verbot verhängt, ohne die Luftraumklasse (D) zu ändern. Die ICAO-Regeln wurden nicht beachtet, indem in einem Luftraum D ein VFR-Verbot verhängt wurde. Formal wurde diese Beschränkung zwar nach den Protesten der AOPA Italia gerade aufgehoben. Dennoch bleibt es bisher de facto bei denselben Einschränkungen z.B. in der Garda CTR, da kein Service mehr angeboten wird. Die bisherigen Transitrouten werden nicht mehr bedient. Die Begründung durch NOTAM ist für fast jede Beschränkung: „controller overload".

Kurz gesagt: Die CTRs sind zu meiden, was aufgrund der Größe der CTRs in Italien ein großes Problem darstellt. Es ist nicht zu vergleichen mit dem Umfliegen, der z.B. in Deutschland im Vergleich sowohl horizontal als auch vertikal sehr kleinen CTRs.

Auch IFR Flüge (keine Linienflüge) sollten beschränkt oder nicht mehr angenommen werden.

Nach einer Klageandrohung durch die AOPA Italia wurde seitens der ENAV, bzw ENAC, Civil Aviation Authority, eine Rücknahme als möglich dargestellt.

Vor Kurzem wurden diese ersten, sehr restriktiven NOTAMs aufgrund des hohen politischen Drucks schon durch eine neue abgemilderte Serie ersetzt. Es ist aber noch nicht klar, ob sich die Situation dadurch effektiv bessern wird. Die Klage von der AOPA Italien wird unabhängig davon auf jeden Fall eingereicht, da man sich ein grundsätzliches Urteil gegen diese Behördenwillkür erhofft. Langfristiges Ziel aller GA-Interessenverbände ist eine komplette Neugestaltung des italienischen Luftraums, da dieser derzeit völlig ineffizient und viel zu restriktiv ist.

Bei der Flugplanung beachten Sie somit bitte tagesaktuell die neuesten NOTAMS.

Im Übrigen gibt es eine sehr gute private Webseite: http://www.fliegen-in-italien.de, die hervorragende Tipps, auch touristischer Art gibt. Allerdings gibt der Autor, Philipp Tiemann, über diese neuesten Beschränkungen bewusst keine Hinweise, da sich die Situation ständig ändert.

# DFS: Grundgesetz-Änderung erlaubt grenzüberschreitende Aktivitäten

Zuvor hatte bereits der Bundestag zugestimmt, jetzt hat auch der Bundesrat am 10. Juli mit einer Änderung des Artikel 87 d) des Grundgesetzes den Weg für einen einheitlichen europäischen Luftraum geebnet und zugleich eine Privatisierung der Flugsicherung in Deutschland ausgeschlossen. Jahrelang wurde eine Kapitalprivatisierung der Flugsicherung angestrebt, also ein Verkauf der Gesellschafteranteile an Airlines oder Kapitalinvestoren. Dies wurde von der DFS selbst und den Airlines vorangetrieben, vom Bundesverkehrsministerium und der großen Koalition unterstützt. Ein entsprechender Gesetzesentwurf wurde allerdings von Bundespräsident Horst Köhler im letzten Moment auf Grund von Verfassungsbedenken nicht unterschrieben. Dann sprach sich auch der SPD-Parteitag im Herbst 2007 gegen eine Privatisierung insgesamt aus, so dass dieses Vorhaben fallengelassen wurde.

Die AOPA hat ihre Kritik an einer Kapitalprivatisierung immer wieder deutlich gemacht und sieht sich durch die aktuelle Entwicklung in ihrer Auffassung bestätigt. Es ist gut, dass sich die Zuständigkeit der Flugsicherung in Deutschland und Europa nicht mehr starr an den geografischen Ländergrenzen orientiert. Aber ein Verkauf von Anteilen der Flugsicherung an Airlines oder Kapitalinvestoren würde die Unabhängigkeit der DFS massiv untergraben und sie in Zeiten einer Wirtschaftskrise wie derzeit gemeinsam mit ihren neuen Eigentümern an den Rand des finanziellen Abgrunds führen. Und von einer Flugsicherung, die finanziell genauso angeschlagen ist wie die meisten vor kurzem noch kaufwilligen Airlines, hat wirklich niemand einen Vorteil.

Anzeige

# Australien

## Kein Reisebericht, dafür nützliche Infos für Australienflieger

Mit Freunden hatte ich eine Flugreise zu den schönsten Zielen in Downunder vom 19.12.2008 bis zum 10.01.2009 geplant und durchgeführt. Ich könnte jetzt eine tolle Beschreibung vorlegen, wie wir 10.000 km von Ost zum Süden, zur Mitte, zum Westen und wieder zurück über diesen Kontinent zurückgelegt haben. Doch es sind in verschiedenen Fliegerzeitschriften schon schöne Reiseartikel dazu erschienen. Daher möchte ich allen, die irgendwann dieses einmalige Erlebnis erfliegen möchten, die wichtigsten Tipps zur Vorbereitung geben. Dies mache ich doch gerne für unsere AOPA-Mitglieder.

### Anreise, Vercharterer und Formalitäten

Wir haben 5 Monate vor Reisebeginn mit den Vorbereitungen begonnen. Außer den Linienflügen nach Sydney (sehr gut mit Etihad über Abu Dhabi) und der groben Streckenplanung in Australien war die Wahl des Vercharterers ganz wichtig.

Wir haben in Camden, einem Platz südwestlich von Sydney, die besten Bedingungen bei Airborne Aviation (www.airborne-aviation.com.au) gefunden.

2 gepflegte Cessnas 182 T mit frischer 50 Stunden-Kontrolle standen hier zu einem sehr fairen Preis zur Verfügung. Die VH-SRE ist mit einem KLN 94 GPS mit funktionalem Display sowie Autopilot ausgestattet. Die VH-SDN, mir der ich geflogen bin, hat ein Garmin 1000 und auch Autopilot. Wer wie ich 50 Stunden PIC über endlose Weiten war, weiß einen zuverlässigen Autopiloten sehr zu schätzen!

Rechtzeitig vor Reiseantritt müssen alle Formalitäten mit der CASA, der australischen Luftfahrtbehörde, geklärt werden. Ich empfehle 4 Monate Vorlauf, damit im Falle einer Nachfrage keine zeitlichen Probleme auftreten. Über das Reisebüro haben wir uns unsere VISAs besorgen lassen, die den Zeitraum des Aufenthalts in Australien bestimmten. Es ist von Vorteil, diese schon den folgenden Dokumenten beizufügen.

Über die Homepage der CASA www.casa.gov.au kann man alle notwendigen Formulare erhalten. Hier ist einmal das Formular 213 für ausländische Piloten, das zwar viele Seiten zum Ausfüllen enthält, die aber lösbar sind. Wenn wir Fragen dazu hatten, konnten wir jederzeit bei Airborne Aviation anrufen und erhielten schnell Hilfe.

Weiterhin benötigt man in Australien den ASIC-Ausweis. Dieser ist für den Zugang zu sicherheitskontrollierten Flugplätzen und deren Tankstelle wie z. B. am Ayers Rock wichtig. Dieses Formular ist ebenfalls über die Homepage der CASA erhältlich.

Da verlangt wird, die Kopien, die zur Beantragung angefordert werden, mit einem amtlichen Siegel zu versehen, sollte man dies bei einer Behörde oder einer berechtigten Person tun, die mit der Luftfahrt schon zu tun hatte. Es ist sonst zu verwirrend für den Siegelberechtigten.

## Flugvorbereitung und Kartenmaterial

Nachdem die Formulare ausgefüllt waren, wollten wir natürlich mit der Flugvorbereitung beginnen. Unsere Route sollte uns von Sydney über Melbourne nach Kangaroo Island, dann ins Landesinnere zu Port Augusta, der Flinders Range, William Creek und Ayers Rock führen. Von dort sollte es zur Ostküste nach Hamilton Island, Goldküste und zurück nach Sydney gehen.

Da jedoch das Wetter im Osten ganz schlecht war, mussten wir vom Ayers Rock nach Westen über Warburton nach Kalgoorlie, zum Wave Rock, nach Alberny. Und um nach Sydney zurück zu kommen, flogen wir die lange, lange Strecke der Nullarbor Plain nach Ceduna. Dann ging es über den Murray River und die Great Dividing Range zurück nach Sydney.

Es gibt wichtige Bücher, um sich auf das regelkonforme Fliegen im Land, auf die Flugplätze und Pisten vorzubereiten. Man kann sich diese gut über das Internet bestellen. Einmal ist es von der CASA der Visual Flight Rules Guide sowie die ERSA von Airservices Australia, das offizielle Buch der Flugplätze.

Dann gibt es von der AOPA Australiens (www.airsafety.com.au) den Pilot Touring Guide 2008/09 und die National Airfield Directory 2008/09. Hier finden sich viele nützliche Hinweise zu Plätzen, die eben nicht mehr als ein Landestrip einer Farm oder eines Camps sind.

Tja und Karten gibt es in Hülle und Fülle. Für die grobe Planung empfiehlt sich die PCA im Maßstab 1:8.300.000, auf der alle Plätze des Kontinents eingezeichnet sind. Für IFR Piloten gibt es natürlich die ERC LOW Karten 1 bis 8 zur Übersicht.

Dann sind für die großen Strecken die ICAO World Aeronautical Chart im Maßstab 1:1.000.000 mit vielen Details fürs visuelle Fliegen ganz wichtig.

Nähert man sich den Großstädten oder fliegt in deren Umgebung, sind die Visual Navigation Charts VNC 1 bis 7 im Maßstab 1:500.000 die Besten.

Die im Maßstab 1:250.000 Visual Terminal Charts der größeren Städte helfen beim Anfliegen durch Kontrollzonen usw. erheblich. Und dann gibt es für die Großstädte wie Sydney usw. die Visual Pilot Guides, in denen z.B. die Regeln für die Sightseeing Flüge von Sydney eingezeichnet sind.

Wir haben alle notwendigen Karten erst vor Ort in Bankstown dem zweiten großen GA Platz bei Sydney besorgt. Aus unserer Erfahrung ist es sinnvoll, alle möglichen Karten dabei zu haben, denn unterwegs über Land gibt es kaum noch die Chance des Erwerbs.

Wenn dann alle Vorbereitungen gut erledigt sind, der Flug auf den Fünften Kontinent überstanden ist, kann es mit dem Fliegen vor Ort losgehen.

## Checkout vor Ort

Wir hatten in 2 Tagen unsere Checkflüge, die Einweisung in das Computersystem und unsere Überprüfung der exakten Flugvorbereitungen durch unsere Fluglehrer vor Ort erledigt.

Ab dann waren wir auf uns alleine gestellt – und ich kann nur sagen: Es ist eine wahre Freude, in diesem Land zu fliegen, in dem alle so freundlich und hilfsbereit sind! Die Fotos können dies nur spärlich belegen, aber zum Appetit anregen sind sie sicherlich geeignet!

*Gabriele Mair*

# Let‘s fly floats!

## Wasserfliegen bei den Profis in Flensburg

Wasserfliegen, bis vor wenigen Jahren in Deutschland kaum denkbar, wird wieder zunehmend populär. Dies ist unter anderem den beiden Wasserflugschulen in Deutschland zu verdanken, bei denen seit einiger Zeit der Erwerb der Wasserflugberechtigung möglich ist. Zum einen ist das die „Drive&Fly“ von Norbert Klippel in Trier an der Mosel, zum anderen das Wasserflugunternehmen Clipper Aviation mit seiner Flugschule in Flensburg.

Clipper Aviation bietet am ersten Septemberwochenende ein Schnupperseminar für AOPA-Mitglieder an, um möglichst viele „Land“-Piloten mit dem Virus „Wasserfliegen“ zu infizieren. Bei der Terminvereinbarung für diese Veranstaltung auf der AERO in Friedrichshafen wird von Geschäftsführer Dietmar Knauer und Flugbetriebsleiter Heiko Harms gleichzeitig eine Einladung nach Flensburg ausgesprochen, um im Vorfeld doch selbst einmal auszuprobieren, was Clipper Aviation unseren Mitgliedern so bieten möchte. Dieses großzügige Angebot nehme ich natürlich gerne an.

Doch zunächst gilt es ein anderes Problem zu lösen: wie komme ich am vereinbarten Termin Ende Juni nach Flensburg? Da der eigene Flieger zickt und die stattdessen angecharterte Maschine ohne Prop in der Werft steht, bleibt nur die Ryanair von Frankfurt-Hahn nach Lübeck übrig. Mein Vorschlag, den Rest der Strecke mit dem Mietwagen zurückzulegen, wird von Heiko Harms nach dem Motto „das wäre ja noch schöner“ abgelehnt. Man würde mich selbstverständlich in Lübeck abholen und nach Flensburg einfliegen.

Die Ryanair landet zwanzig Minuten vor der Zeit, doch Heiko erwartet mich bereits und sofort geht es mit einer PA28 weiter zum Flugplatz Flensburg-Schäferhaus. Dort trifft fast zeitgleich der Rest der Flensburger Mannschaft mit einem zweiten Frühstück frisch vom Bäcker ein. So kann der Tag weitergehen!

Anschließend ist erst einmal Theorie angesagt. Ich erfahre einiges über richtige Wellen, Glatt- und Rauwasser, Start- und Landetechniken, das Anfliegen der ausgewählten Landefläche sowie das Anlegen an Strand, Steg und Boje. Zwei Dinge schärft mir Heiko besonders ein: Erstens: Vergiss niemals das Fahrwerk! Wer mit ausgefahrenem Fahrwerk auf dem Wasser aufsetzt, den erwartet mit 100%iger Sicherheit ein Überschlag mit allen Gemeinheiten wie volllaufender Kabine etc. Zweitens: Achte auf Deine Geschwindigkeit, damit Du nie ins Trudeln kommst! Denn die zusätzlichen Schwimmer – weit von der Trudelachse entfernt – wirken wie ein

*Beachen in der Geltinger Bucht*

Schwungrad. Und um diese Drehbewegung zu stoppen, reicht die Seitenruderfläche, die ursprünglich für Landflugzeuge konstruiert wurde, in der Regel nicht aus...

Dann ist es endlich so weit. Die knallgelbe PA18 Super Cub, D-ESEA, steht vollgetankt auf dem Vorfeld. Nach einem gründlichen Vorflugcheck entern wir im wahrsten Sinne das Cockpit, denn das „Piperle" auf ihren Amphibienschwimmern ist deutlich höher als ein herkömmliches Landflugzeug. Im Cockpit fällt als erstes die Fahrwerksanzeige auf. Hier leuchten bei ausgefahrenem Fahrwerk vier grüne Lampen – zwei für die Haupt- und zwei für die Bugräder. Im eingefahrenen Zustand werden vier blaue Lichter angezeigt. Also grün=Gras, blau=Wasser. Logisch! Zusätzlich findet man auf der Oberseite jedes Schwimmers eine zusätzliche mechanische Fahrwerksanzeige. Weiterhin gibt es an der linken Bordwand eine mechanische Betätigung zum Hochziehen der Wasserruder, um Beschädigungen bei Start und Landung zu vermeiden. Diese sind über Seilzüge mit den Seitenrudern verbunden und schlagen sinngemäß aus.

Nach dem Start fliegen wir direkt in Richtung Flensburger Förde. Über der Uferlinie erfolgt eine erneute Kontrolle der Fahrwerksanzeige und dann begeben wir uns auf die Suche nach einer geeigneten Stelle für meine erste Wasserlandung. Heiko ist zunächst enttäuscht: Glattwasser an der Wasserflugstation im Yachthafen Sonwik! Hier beim Abfangen die Höhe abzuschätzen ist mehr als schwierig. Das Wetter ist zum Wasserfliegen fast zu gut, der Wind zu still! Doch Clipper Aviation hat Außenlandegenehmigungen für die komplette Förde, die Schlei, die Ostseeküste bis nach Travemünde und die gesamte Dänische Südsee. Also geht es in 500 ft weiter nach Osten in Richtung Geltinger Bucht und hier finden wir die „ideale Welle".

Zunächst fliegen wir die ausgewählte Landefläche rechts versetzt ab, um nach Hindernissen, Bootsverkehr, Treibgut und Untiefen Ausschau zu halten, dann drehen wir mit einer 180°-Kurve in den Gegenanflug. An dessen Ende erfolgt erneut eine 180°-Sinkflugkurve ins Endteil. In 200 ft Höhe rollen wir aus, sinken mit 70 mph und maximal 500 ft/min weiter, dabei bleiben 1.200 rpm Triebwerksleistung stehen. Mit Minimalgeschwindigkeit und deutlich positivem Anstellwinkel setzen wir mit beiden Schwimmern gleichzeitig gegen den Wind auf.

Splash in! Sofort verstehe ich die Begeisterung von allen, die schon einmal gewassert haben. Das Gefühl, sich mit einem Flugzeug plötzlich mitten auf dem Wasser wiederzufinden ist schon Wahnsinn! Aber es wird noch besser: Beachen ist angesagt! Allein der Begriff lässt mich sofort an Freiheit, Unabhängigkeit und Urlaub denken. Und genauso ist es dann auch: Wir lassen die Wasserruder herunter und fahren (hier darf ich das schreiben!) mit geringer Motorleistung in Richtung Strand. Ein Schlauchbootfahrer, den wir in ausreichendem Abstand passieren, winkt freundlich herüber. Etwa 100 Meter vor dem Ufer stellen wir den Motor ab. Der leichte Wind dreht unsere Piper langsam um und treibt uns rückwärts in aller Ruhe ans Ufer. Kurz vor dem Anlegen ziehen wir die Wasserruder wieder ein.

*Sønderborg*

*Anflug auf die Ochseninseln*

Direkt nach dem Anlegen und Aussteigen sind wir von neugierigen Einheimischen und Touristen umringt. Man merkt schnell: die Wasserflugzeuge von Clipper Aviation sind absolute Sympathieträger. Man freut sich über jeden Besuch am Strand, macht Fotos und fragt, wann und wo man auch einmal mitfliegen darf. Heiko erklärt mir, dass dieses gute Verhältnis nur mit gegenseitigem Respekt und Rücksichtnahme möglich ist, ohne dass sich irgendjemand als etwas Besseres fühlt. So arbeitet man auch eng mit Naturschützern zusammen, die z.B. verständigt werden, wenn aus der Luft in Brutgebieten Fahrzeuge oder Grillstellen entdeckt oder Schweinswale in der Förde gesichtet werden. Ich habe es hier mit fliegerischen Profis in jeder Hinsicht zu tun!

Auch wenn ich es in der Geltinger Bucht noch stundenlang ausgehalten hätte, geht es bald weiter – ich bin immerhin zum Wasserfliegen hier und Heiko hat noch einiges mit mir vor.

In ausreichendem Abstand zum Ufer beginnen wir mit dem Startlauf. Dieser erfolgt mit voll gezogenem Höhenruder, die Sicht ist dabei entsprechend eingeschränkt. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Höhenruder langsam nachgelassen. Die Piper beschleunigt dabei weiter, hebt sich bei ausreichender Geschwindigkeit über die Bugwelle und geht damit von der sog. Pflug- in die Gleitphase über. Bei Erreichen der Abhebegeschwindigkeit (diese ist übrigens identisch mit der eines baugleichen Landflugzeugs) fliegt unsere Cub fast von alleine.

Für den Rest des Nachmittages sind wir kreuz und quer im Flugrevier von Clipper Aviation unterwegs. Zunächst fliegen wir zum Wassern in den Als Fjord nach Dänemark. Da wir unterhalb des Endteils der 14 des Flughafens Sønderborg unterwegs sind, nehmen wir sicherheitshalber mit dem Tower Kontakt auf. Anfliegender Verkehr bekommt dann auch mal die Info: Look out for a Piper Cub, operating flight level zero! Selbstverständlich gibt's vor dem Abflug noch ein Midfieldcrossing und ein Dankeschön an den Tower.
Nächste Station sind die Ochseninseln, zwei kleine dänische Inseln in der Flensburger Förde vor dem Ort Sønderhav, denn es ist mittlerweile Zeit für einen Nachmittagskaffee. Und den trinkt man traditionell bei Bettina im Restaurant „Oens Krø"! Also beachen wir im kleinen Hafen zwischen Segel- und Motorbooten erneut und erleben auch hier genau die gleiche Gastfreundschaft und Begeisterung wie zuvor in der Geltinger Bucht.
Auch nach dem erneuten Start sind wir noch lange nicht fertig, denn ich bin schließlich nicht zum Spaß hier! So fliegen wir noch mehrere Touch and Go's auf der Förde, ehe wir endgültig den Rückflug zum Flugplatz Flensburg antreten. Auf diesem gesellt sich noch eine Boeing Stearman für einen kurzen Formationsflug zu uns. Irgendwie bekomme ich heute alles geboten!
Nach der abschließenden Landung in Schäferhaus drückt mir Heiko als erstes eine Lenzpumpe in die Hand, denn die einzelnen Kammern der Schwimmer müssen nach jedem Einsatz überprüft und eventuell eingedrungenes Wasser herausgepumpt werden. Anschließend wird der komplette Flieger mit einem Wasserschlauch abgespritzt, um mögliche Korrosionsschäden durch Salz- oder Brackwasser zu vermeiden.
Und dann möchte mir Heiko unbedingt noch die Fulvia zeigen, ein wunderschönes Oldtimersegelschiff, das im Flensburger Museumshafen liegt. Das Schiff ist bereits für das erste Septemberwochenende reserviert und wartet darauf, mit unseren AOPA-Mitgliedern in die Flensburger Förde zu stechen.
Mit den wahrscheinlich besten Fischbrötchen der Stadt sitzen wir am Steg, genießen die Abendstimmung im Hafen und plaudern über das Wasserfliegen, Gott und die Welt. Ich freue mich schon jetzt auf unseren Termin im September, wenn es wieder heißt: Let's fly floats!

*Kathrin Diederich*

# Veranstaltungen rund ums Wasserfliegen vom 4. bis 6. September 2009

## Seminar Wasserfliegen

bei Clipper Aviation in Flensburg

„Clipper-Aviation" bietet in seiner Flugschule in Flensburg ein Seminar zum Thema „Wasserflug" an. Dazu stehen eine Piper Pa-18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine Cessna 206 und eine DHC-2 „Beaver" zur Verfügung. Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee". Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, „Schnupperflüge" auf verschiedenen Wasserflugzeugen zu absolvieren, um einen Eindruck in diese faszinierende Art der Fliegerei zu erhalten.

Es sind noch Restplätze frei. Die Teilnahmegebühren betragen EUR 150 für AOPA-Mitglieder und EUR 200 für Nichtmitglieder zzgl. Fluggebühren.

Weiteren Infos bei Clipper Aviation unter 040-284173930 oder 0160-96836579. Anmeldung über die AOPA-Germany (siehe AOPA-Letter 03/09 oder www.aopa.de).

## German Seaplane Day

in Trier-Föhren und Bernkastel

Der erste German Seaplane Day findet vom 4. und 6. September in Trier statt. Zweck der Veranstaltung ist es, das Wasserfliegen für alle zugänglich zu machen - genau so, wie heute etwa Skifahren oder Fallschirmspringen.

Wasserflugpiloten werden aus verschiedenen Ländern Europas am Freitag anlanden. Samstag ist der große Tag für alle, die Lust haben, Neues zu sehen und zu erfahren. Mit Fotos, Filmen und Vorträgen am Flugplatz Trier-Föhren.

Die eingeflogenen Amphibienflugzeuge können am Flugplatz begutachtet werden, Wasserflugzeuge, die nur auf dem Wasser landen können, sind an der Schleuse Trier zu bestaunen.
Am Samstagabend findet ein Feuerwerk für alle Piloten und Besucher statt. Sonntag ist Abflugtag.

Alle weiteren Informationen zur Veranstaltung finden Sie auf
**www.german-seaplane-day.com**

# Netjets ist neuer Eigentümer des Egelsbacher Flugplatzes, Nutzer gründen Ausschuss

Netjets ist seit einigen Wochen der neue Mehrheitseigentümer der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach (HFG), Betreiber des größten Flugplatzes der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Nach einer zum Teil sehr kontrovers geführten Debatte haben die bisherigen Eigentümer der HFG, die Offenbacher Kreisversorgungsbeteiligungsgesellschaft mbH (39,2 Prozent), die Stadtwerke Offenbach Holding GmbH (33,5 Prozent) und die Stadtwerke Langen GmbH (6,9 Prozent) ihre Gesellschaftsanteile verkauft. Ihre Anteile nicht verkauft haben auf Grund von Bürgerprotesten die Gemeinde Egelsbach (11 Prozent) und die Stadt Langen (9,4 Prozent), in beiden Orten werden vor einem potentiellen Verkauf noch Bürgerbegehren durchgeführt. Der Verkauf der Gesellschaftsanteile war notwendig, um eine bevorstehende Insolvenz der HFG zu vermeiden, da die bisherigen Gesellschafter nicht mehr bereit waren die benötigten Finanzmittel etwa für die Landebahnsanierung aufzubringen. Netjets will in Egelsbach IFR-Verfahren einführen und die Piste um ca. 200m verlängern, um den Flugplatz auch für die eigene Flugzeugflotte wetterunabhängig nutzen zu können.

Auch Personalien haben sich inzwischen bei der HFG verändert. Scott Forbes, der Europa-Direktor von Netjets und damit auch der neue Direktor der HFG, teilte mit, dass Peter Lehmann, der HFG Geschäftsführer der letzten 15 Jahre, mit Netjets einen langfristigen Beratervertrag mit Schwerpunkt Airport Sales abgeschlossen hat.

Als Geschäftsführer der HFG Hessische Flugplatz GmbH wird Peter Lehmann von Siegmar Weegen abgelöst. Weegen hat neben zahlreichen nationalen und internationalen Projekten an Flughäfen und Flugplätzen auch viele Jahre eine Führungsposition in der Unternehmensgruppe Hamburg Airport bekleidet.

Das Managementteam und auch die Mitarbeiter der HFG haben mehrere Projekte begonnen. Dazu gehören z.B. die Sanierung von Vorfeldbereichen, Anschaffung weiterer Lärmmessstationen, optimierte Sicherheitsbestimmungen, sowie die Kommunikation mit der Flughafennachbarschaft über die Webseite, HotLine und natürlich auch die Durchführung von Gesellschafterversammlungen und Beiratssitzungen.

Bereits im Gange ist ein 7-Punkte Flughafenprogramm, das vorrangig die o.a. Erneuerung der Vorfeldoberfläche beinhaltet.

Das HFG Team wird in der zweiten Jahreshälfte des Monats Juli in das neue Bürogebäude (AIRBOS) am Flugplatz Egelsbach umziehen, die operativen Bereiche verbleiben aber an ihren bisherigen Standorten.

Auch bei den Flugplatznutzern in Egelsbach tut sich etwas: Die dort ansässigen Unternehmen und Vereine haben in einem Treffen am 24. Juni vereinbart, dauerhaft einen Ausschuss als Fachberatungsgremium für alle den Flugplatz betreffenden Belange einzurichten, der die Interessen der Nutzer des Flugplatzes gegenüber der HFG, den zuständigen Luftfahrtbehörden, der Deutschen Flugsicherung und ggf. weiteren Dritten vertritt.

# Flüge nach Sardinien: Keine Luxus-Steuer mehr

Gute Nachrichten von unseren Kollegen der AOPA Italien: Die Luxussteuer in Sardinien für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt wurde wieder abgeschafft. Diese wurde 2006 für Zweitwohnungen, Yachten und Privatflugzeuge eingeführt. Alle in Sardinien landenden Besucherflugzeuge wurden mit mindestens 150 EUR zusätzlich zu den üblichen Gebühren belastet, um ihren Beitrag dazu zu leisten.

Die AOPA Italien hatte daraufhin von Besuchen der Insel mit dem eigenen Flugzeug abgeraten. Dieser Aufforderung kamen viele Halter von Flugzeugen nach.

Der neue Gouverneur der Insel, der im Februar mit überwältigender Mehrheit gewählt worden war, hat sein Wahlversprechen eingelöst und die „Luxus"-Steuer wieder aufgehoben.

# EASA-Zulassung für neue DA42 MNG

Diamond Aircraft Industries hat am 17. Juni 2009, die EASA Zertifizierung für die DA42 MNG erhalten. Christian Dries, CEO von Diamond Aircraft nahm die Urkunde in Rahmen der Paris Air Show in Le Bourget von Frédéric Copigneaux, Deputy Director Certification entgegen.

Die nächste Generation der Multi Purpose Platform soll durch eine deutlich geringere Infrarot- und Geräuschsignatur überzeugen. Der Geräuschpegel konnte um 12 Dezibel gesenkt werden. Zusätzlich bietet die DA42 MNG durch die neuen Austro Engine Triebwerke AE300 zwanzig Prozent höhere Motorleistung, deutlich bessere Single Engine Performance, mehr Zuladung und eine größere Treibstoffeffizienz. Die DA42 MPP ist weltweit im Einsatz vor allem auch in Krisengebieten wie zum Beispiel im Irak.

# Termine 2009

## August

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

**15. - 16.08.2009**
15. Flugplatzfest
in Zwickau (EDBI)
Info: www.acz.de

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

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

**22. - 23.08.2009**
Bielefelder Flugplatzfest
mit Oldtimer- und Experimentaltreffen
Info: www.edli.de

**22. - 23.08.2009**
3. Internationales Bücker Fly-In
in Kestenholz, Schweiz
Info: www.oldtimerflugtagekestenholz.ch

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

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

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

## September

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

**04. - 06.09.2009**
German Seaplane Day
in Trier-Bernkastel
Info: www.german-seaplane-day.com

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

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

**10.09.2009**
International Air Display
in Jersey (EGJJ)
Info: www.jerseyairdisplay.org.uk

**12. - 13.09.2009**
Flugtag mit PCU-Treffen
in Bad Waldsee
Info: www.pcu-bw.de

**12. - 13.09.2009**
Wings & Wheels
in Münster-Osnabrück (EDDG)
Info: www.wings-and-wheels.de

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

**19.09.2009**
Flugplatzfest und 3. Fly-In
in Hoppstädten-Weiersbach (EDRH)
Info: www.edrh.de

## Oktober

**08. - 11.10.2009**
**15. AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

**11.10.2009**
Fly-In zum Schelmenmarkt
in Gelnhausen (EDFG)
Info: www.edfg.org

**17.10.2009**
**3. Tag der AOPA**-Vereine
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**24. - 25.10.2009**
**AOPA**-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

## November

**07. - 08.11.2009**
**AOPA**-Seminar Flight Briefing
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

**21.11.2009**
**AOPA**-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

## Arbeitskreise

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

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

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

*Alle Angaben ohne Gewähr*

# Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

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

## Roompot Ferien

### Nachlass: bis 25 %

Roompot ist mit 93 Ferienparks und 19 Campingplätzen der größte Anbieter von Ferienunterkünften in den Niederlanden. NEU – jetzt 6 x auch in Deutschland. Wer Roompot Ferienparks bucht, wird überrascht sein: Ob allein, zu zweit oder mit der Familie – es erwartet den Gast ein aufregender Urlaub. Welches Ferienziel Sie auch wählen, Sie werden sich in den gastfreundlichen Ferienparks von Roompot immer wie zu Hause fühlen.

## Designersonnenbrillen

### Nachlass: 20 %

Mister Spex ist ein Online-Optiker, der über 1.400 Sonnenbrillen von mehr als 40 Marken wie etwa Ray-Ban, Prada, Oakley, Ed Hardy, Tom Ford, Lacoste, Dolce & Gabbana oder Vogue anbietet. Zusätzlich erhalten Sie hier ca. 800 hochwertige Korrektionsbrillen von Marken wie Esprit, ck, Ray-Ban, D&G und Ralph Lauren inkl. Gläsern in Ihrer individuellen Sehstärke.

## Jollydays

### Nachlass: 12-17 %

Verschaffen Sie sich oder Ihren Lieben unvergesslichen Erlebnisgenuss! Auf jollydays.de, Deutschlands großem Erlebnisportal, können Sie außergewöhnliche Kindheitsträume wie Ferrari fahren und Hubschrauber fliegen verwirklichen oder Ihre Abenteuerlust beim Klettern oder Bungee Jumping ausleben. jollydays.de bietet über 700 unvergessliche Erlebnisse aus den unterschiedlichsten Themenbereichen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## AOPA-Shop-Bestellkarte

**Liefer- und Rechnungsadresse**

Name | AOPA-ID

Straße

PLZ | Ort

Land

**Zahlungsart**

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

Kto-Nr. | BLZ

Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer

Gültig bis

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

**Bestellung**

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

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

**Bestellbestätigung**

Datum | Unterschrift

# Impressum


## Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

## Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

## Gestaltung

Kathrin Diederich

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

## Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

## Anzeigenpreise

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

## Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251


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

## Info

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

# Antrag auf Mitgliedschaft

**Mitgliedschaften** - Bitte wählen

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

*Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr*

**Persönliche Daten**

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

**Kontaktdaten**

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

**Fliegerische Daten**

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

# Sparen Sie im Schlaf !

**HRS ist Europas führendes Hotelportal.**

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

**HRS.aopa.de**

***Die Nr.1 für Hotelreservierungen***

***☎ + 49 (0) 2 21 / 20 77-600***

HRS HOTEL RESERVATION SERVICE