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

AOPA LETTER

Ausgabe 04/2010 | August - September 2010 | Heftpreis 2,80 Euro

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

04/10

AOPA-Fly-Out:

Über Pfingsten ins Fliegerparadies Schweden

Neu für AOPA-Mitglieder: Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung

Stärker vertreten!

3. GA Conference der AOPA in Schönhagen

Neues zum Flugplatz Fürstenfeldbruck

Fliegerisch fit!

17. AOPA-Trainingscamp in Stendal

AZF-Sprechfunkrefresher in Egelsbach

Besser informiert!

JAR-FCL einmal „europäisch“ gesehen

Unfallursache Dichtehöhe

Reisen veredelt den Geist und räumt mit allen unseren Vorurteilen auf.

Oskar Wilde

Diesen wunderbaren Wahlspruch hat Erwin Blase vor etwas mehr als 10 Jahren kurzerhand zu seinem Beruf gemacht. Und den Interline-Reiseveranstalter more.PEP in Style gegründet.

Das Besondere an more.PEP in Style? Das Portfolio! Es besteht ausschließlich aus Premium- und Luxushotels und gewährt den Zugang zu diesen exklusiven Angeboten nur dem ausgewählten Kreis von Mitarbeitern touristischer Unternehmen. Seit kurzem hat die AOPA Deutschland eine Zusammenarbeit mit more.PEP vereinbart und die Mitglieder in Deutschland können nun auf diese speziellen Reiseangebote zugreifen.

Ein kleines, hoch qualifiziertes Team aus Spezialisten berät und betreut bei der Planung der Reisen, die nur im Internet angeboten werden und lediglich registrierten Mitglieder zur Verfügung stehen. Die Auswahl ist begrenzt und soll vor allem Kunden, die das Besondere lieben und das Ungewöhnliche zu schätzen wissen, ansprechen.

Es gibt traumhafte Destinationen aus den Kollektionen der „The Leading Hotels of the World“ oder „Small Leading Hotels“: spektakuläre Luxusresorts, diskrete Hideaways oder atemberaubende Stadtresidenzen.

„Wir wollen kein Warenhaus sein, das alles Mögliche anbietet, sondern haben unser Angebot bewusst auf das Premiumsegment beschränkt. Der Markt der Luxusreisen erfordert ein intensives Wissen und hat einen hohen Beratungsbedarf. Das persönliche Gespräch mit den Kunden, in dem individuell Wünsche und Vorstellungen umgesetzt werden, steht absolut im Vordergrund“, betont Erwin Blase.

„Wir kennen die meisten unserer Produkte persönlich und haben vielleicht noch den einen oder anderen Tipp für Sie“, so Erwin Blase, „es ist uns wichtig, besondere und hochwertige Reisen vorzustellen. Wir bieten eine Mischung aus Klassikern, Newcomern und Häusern, die nicht unbedingt dem touristischen Mainstream entsprechen.

Besonders attraktiv ist z. B. das Alila Hadahaa auf den Malediven, ein Resort, das ausschließlich nach ökologischen Gesichtspunkten betrieben wird, oder das „The Pierre“ in New York – ein echtes Grand Hotel aus alter Zeit. Auch unvergleichlich: die Mutter aller Designhotels, das „Metropolitan“ in London, oder das spektakuläre „The Oberoi“ auf Mauritius.

Diese Liste ließe sich noch endlos fortsetzen. Überzeugen Sie sich am besten selbst auf **www.morepep.com** von der Einmaligkeit des Portfolios. Und planen gleich den nächsten Urlaub – wann, wenn nicht jetzt?

Premium-PEP des Monats

Shangri-La’s Villingili Resort & Spa, das neueste Highlight auf den Malediven. 6 Übernachtungen in einer Villa, inkl. Halbpension. Flug mit Emirates. 1799,- Euro pro Person. Buchbar unter www.morepep.com

more.PEP in Style

Merowinger Str. 88 • 40225 Düsseldorf
T. +49 0211 405 85 01 • F. +49 0211 405 85 27

Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin der AOPA-Germany

Wir haben den Kampf gegen die ZÜP doch noch nicht verloren

Wir hatten bereits vorab berichtet: Das Bundesverfassungsgericht hat in einem Beschluss vom 4. Mai 2010, der zuvor nicht angekündigt wurde und erst am 11. Juni 2010 mit einer Pressemitteilung veröffentlicht wurde, festgestellt, dass § 7 LuftSiG mit dem Grundgesetz vereinbar sei, da es der Zustimmung des Bundesrates nicht bedurfte und weitere Grundrechtsverletzungen nicht erkennbar seien.

Diese Pressemitteilung war irreführend. Erst aus dem später veröffentlichten Wortlaut des Beschlusses ergab sich, dass das Bundesverfassungsgericht die in unseren AOPA-Musterverfahren immer wieder gestellten rechtlichen Fragen nur teilweise geprüft hatte. Wir hatten vorrangig gerügt, dass das Grundrecht der informationellen Selbstbestimmung mit der ZÜP verletzt sei. Dies wurde in diesem Beschluss gerade nicht geprüft. Dies lag daran, dass wir als AOPA, bzw. für unseren Musterkläger die relevanten Fragen dem Bundesverfassungsgericht in Form einer Verfassungsbeschwerde noch nicht vorlegen durften. Es war das VG Darmstadt, das nur diese Frage der Bundesratszustimmung als sogenannte Richtervorlage prüfen lassen wollte. Das Thema der fehlenden Bundesratszustimmung war in unseren Musterverfahren nur ein Nebenaspekt. Immerhin hätte die Politik veranlassen können, dass der Bundesrat nachträglich zustimmt. Dennoch hatten wir mit diesem Argument etlichen Piloten bei diversen Gerichten zunächst wieder zu ihrer Lizenz verhelfen können. Viele unserer bundesweit durchgeführten AOPA-Musterverfahren wurden daraufhin seit 2007 von anderen Gerichten ausgesetzt.

Eine Verfassungsbeschwerde eines betroffenen Bürgers ist nämlich nur dann zulässig, wenn zuvor alle Instanzen ausgeschöpft wurden. Eines unserer AOPA-Musterverfahren ist bereits bei der 3. Instanz, dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Erst jetzt konnten wir beim Bundesverwaltungsgericht eine Wiederaufnahme beantragen und haben um eine schnelle Entscheidung gebeten. Danach ist der Weg zur Verfassungsbeschwerde frei. Die AOPA wird diesen Weg gehen.

Wir kämpfen aber weiterhin auch politisch. Im Koalitionsvertrag zwischen Schwarz-Gelb nach der letzten Bundestagswahl war ausdrücklich festgelegt worden, dass die ZÜP „zu überprüfen" sei. Die FDP sieht bei der ZÜP wie bei der Vorratsdatenspeicherung die Freiheitsrechte der Bürger gefährdet und hat wegen mangelhafter Gefahrenprognose die ZÜP als überflüssig bezeichnet. Die CDU hat mittlerweile auch einige kritische Stimmen verlauten lassen. Außerdem hatte unsere Nachfrage beim Bundesinnenministerium im Jahr 2009 ergeben, dass nur ca. 0,19 % der überprüften Piloten für unzuverlässig erklärt wurden (Nach unserer Kenntnis meist im Zusammenhang mit Insolvenzvergehen bei Selbständigen). Das Bundesinnenministerium hat noch nicht einmal Erkenntnisse darüber, aus welchen Gründen angeblich ein Pilot unzuverlässig sein soll. Dabei ist der Zweck der ZÜP nach § 1 LuftSiG:

Dieses Gesetz dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen.

In keinem Fall wurden von den sogenannten Luftsicherheitsbehörden Erkenntnisse über terroristische Taten oder Planungen gewonnen. Nach diesen wurde nicht einmal gezielt gesucht.

Wir wollen diesen Generalverdacht gegen alle Piloten mit deutscher Lizenz und die Existenzgefährdung bei Berufspiloten wegen nicht relevanter sonstiger Straftaten nicht hinnehmen. Wir wollen auch nicht hinnehmen, dass wie bisher schon viele Hunderte von Piloten aus diesem unserem Land ausflaggen und diejenigen, die diesen Weg nicht gehen können, zunehmend staatsverdrossen werden.

Wir hoffen auch auf die Zukunft der neuen Lizenzen bei der EASA. Denn die Entwürfe der neuen europaweit einheitlichen Vorschriften zur Lizenzierung von Piloten durch die EASA sehen ausdrücklich keine Zuverlässigkeitsüberprüfungen mehr vor. Die deutschen Behördenvertreter konnten sich europaweit mit ihrer Überwachungsmentalität nicht durchsetzen. Es hat sich also ausgezahlt, dass die europäische IAOPA ihre klare Position in Brüssel vorgetragen hat.

Einige Hardliner in Deutschland wollen allerdings auch bei diesen europäischen Lizenzen eine rein deutsche Regelung vorschalten, nach der in Deutschland nur mit ZÜP geflogen werden darf.

Deshalb kämpfen wir weiter zweigleisig: Beim Bundesverfassungsgericht und bei der Politik.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Einladung zum 4. Tag der AOPA-Vereine	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung	7

Stärker vertreten!

3. European General Aviation Conference	8
Neues aus Fürstenfeldbruck	10

Fliegerisch fit!

Fly-Out nach Schweden	12
17. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal vom 07. bis 10.10.2010	14
Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer in Egelsbach vom 08. bis 10.10.2010	15
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 23. und 24.10.2010	16
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 30.10.2010	17
VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software in Egelsbach am 13. und 14.11.2010	18
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 20.11.2010	19
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	20

Besser informiert!

Centurion Aircraft Engines AG bietet Upgrade auf Centurion 2.0	21
Flugplatz Dobersberg (LOAB)	22
JAR-FCL einmal „europäisch“ gesehen	23
Unfallursache Dichtehöhe	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Mit der Cessna nach Israel	29
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Stefan Kill (SR22 in Stegeborg, Schweden)

Wir danken ...

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

35-jährige Mitgliedschaft

Bernd Ströh

30-jährige Mitgliedschaft

Horst Linden
Dr. Rainer Schmelzeisen
Hans Karsten Kleeberg
Günther Schutz

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Klaus Undritz
Dr. Florian F. Strasser
Horst H. Pantzek
Dr. Günther Jammes
Dr. Franz F. Kleberger

Einladung zum
4. Tag der AOPA-Vereine

Die AOPA-Germany lädt alle Mitgliedsvereine herzlich zum 4. Tag der AOPA-Vereine ein:

Wo: **Flugplatz Egelsbach**
Wann: **Samstag, den 16.10.2010**
Zeit: **10-17 Uhr**

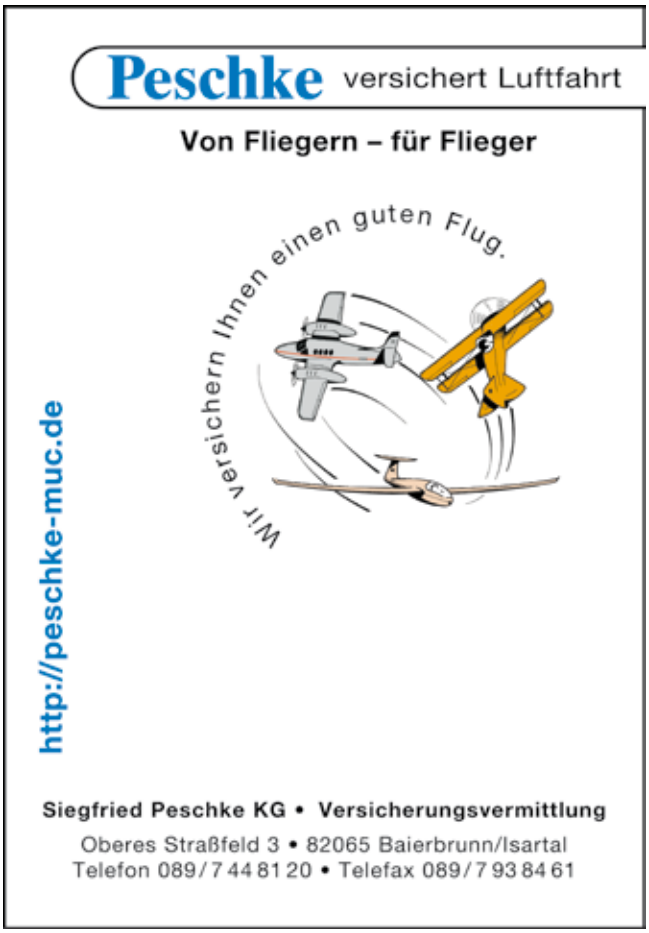
Geplante Themen sind u.a.:

- Vereine als Betreiber von Flugplätzen
- Nutzung von modernem Fluggerät im Verein
- Luftahrtversicherungen - Spezielle Angebote für AOPA-Mitglieder
- Aktuelles aus dem Vorschriften-Dschungel
- Werbung und Marketing in Vereinen

Sie haben Interesse?
Dann melden Sie sich per eMail an **info@aopa.de** oder im Internet unter **www.aopa.de/tagdervereine** mit Nennung der teilnehmenden Personen an.

Anmeldeschluss ist der **30.09.2010**. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

Anzeigen



Mitglieder werben Mitglieder

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2010 für Deutschland und weitere attraktive Prämien.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
2010 für Deutschland bestehend aus 4 Karten mit neuer Faltung und 3D-Geländedarstellung

ICAO-Kartenset 2010 der DFS
für Deutschland bestehend aus 8 Karten mit angepasster Darstellung der Lufträume in blauer Farbe

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

Jeppesen FliteStar VFR
ist die perfekte Wahl für eine genaue Flugvorbereitung. Das Programm hilft Ihnen auf Ihrem PC oder Laptop europaweit bei der Flugplanung

AOPA GERMANY

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40,- EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

AOPA-Schlüsselanhänger

Neu im AOPA-Shop

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

€ 9,50

Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung

Die AOPA-Germany hat sich für einen Partner auf dem Gebiet der Luftfahrt-Versicherung und -Finanzierung entschieden, um künftig mehr innovative Angebote für ihre Mitglieder sicherzustellen. Diesem Ziel dient eine Vereinbarung zwischen der AOPA-Germany und der Direktion für Deutsche Vermögensberatung (DVAG) Hans-Otto Buxbaum in Offenbach. Der dort eingerichtete Bereich DVAG Aviation wird von dem ausgebildeten Berufspiloten und Manager Henri-Pierre Hirts geleitet.

Mit der Übereinkunft sichert sich die AOPA für ihre Mitglieder in allen Versicherungs- und Finanzierungsfragen in der Privat- und Business Aviation besonders günstige Konditionen, die für den Markt zum Teil Pionierleistungen darstellen.

So wurde über die DVAG Aviation ein Gruppenluftfahrtunfall-Versicherungsvertrag mit der AachenMünchener Versicherung entwickelt und abgeschlossen, dem sich AOPA-Mitglieder zu einzigartig günstigen Bedingungen anschließen können. Damit ist das Flugunfallrisiko eines Piloten abgesichert, das ansonsten in der privaten Unfallversicherung grundsätzlich ausgeschlossen ist. Die Gruppen-Unfallversicherung ist bereits ab 2,38 Euro pro Monat für eine Versicherungssumme von 216.000 Euro erhältlich. Diese Luftfahrtunfallversicherung greift für den Fall, dass einem Führer eines Luftfahrzeugs durch einen Luftfahrtunfall ein dauerhafter Gesundheitsschaden entsteht. Denn Krankenversicherungen decken die Kosten der Krankenbehandlung ab, nicht aber die Risiken einer Invalidität. Zudem schließen die üblichen Unfallversicherungen das Risiko eines Unfalls beim Führen eines Luftfahrzeuges aus. AOPA-Mitglieder können dieses Risiko jetzt zuverlässig und mit geringen Kosten absichern.

Darüber hinaus wurde im Verlauf der Gespräche mit der AOPA das Angebot eines Luftfahrt-Schutzbriefs entwickelt. Damit kann sich der Flugzeughalter im Zusammenhang mit der Kaskoversicherung für sein Flugzeug gegen Unwägbarkeiten auf der Flugreise absichern. Dieses Angebot gilt auch für Flugschulen.

In der Haftpflicht- und Kaskoversicherung können beträchtliche Rabatte je nach fliegerischer Erfahrung des Piloten realisiert werden. Die Teilnahme an AOPA-Sicherheitstrainings führt zu zusätzlichen Ermäßigungen.

Weitere Informationen unter: **www.aopa.de/versicherungen**

Anzeige

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

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

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

Fragen Sie nach unseren Leistungen.

Beratung. Versicherung. Finanzierung.

dvag-aviation.com

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

3. European General Aviation Conference

Erfolgreiche Veranstaltung der AOPA im Vorfeld der ILA

Der Termin ist seit 2006 schon Tradition. Jeweils am Montag, dem Vortag der ILA-Eröffnung, trifft sich die Europäische General Aviation im Konferenzcenter des Flugplatzes Schönhagen zur Branchenkonferenz der AOPA.

Dr. Peter Ramsauer hatte die Tradition seines Vorgängers fortgesetzt und als Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wieder die Schirmherrschaft übernommen. Dr. Ramsauer betonte in seinem Grußwort die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt als Mittelstand der Luftverkehrswirtschaft.

Fachkundig moderiert durch den bekannten Aerokurier Chefredakteur Volker Thomalla kamen neun Referenten zu Wort. Vor einem gut gemischten Publikum aus Luftverkehrswirtschaft, Luftfahrtverwaltung, Politik und Individualluftfahrt wurde über aktuelle Themen diskutiert.

Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise wurde der Vortrag von Charles Park aus den USA mit besonderer Spannung erwartet. Als Direktor der Abteilung für Strategic Marketing bei Honeywell zeichnet er für den Aviation Industry Outlook verantwortlich. Die Branchenstudie von Asien über Europa bis nach Amerika ist ein wichtiger Gradmesser für aktuelle und zukünftige Entscheidungen. Nach den gedämpften Erwartungen von Honeywell wird es bis zum Jahr 2017 dauern, um die weltweite Luftverkehrswirtschaft wieder auf das Level des Jahres 2008 zu hieven. Ob dann auf diesem Niveau weiteres Wachstum entsteht, wird die nächste Krise zeigen.

Die Very Light Jets waren ein wichtiges Thema auf der ILA 2008. Kaum ein namhafter Hersteller, der damals nicht an einem eigenen Projekt gearbeitet hätte. Euphorisch schossen rund um den Erdball neue Geschäftskonzepte und Betreibermodelle aus dem Boden. Einige Airlines fürchteten schon um ihr zahlungskräftiges First Class Klientel und Flugsicherer sahen ihr System unter den schwarzen Wolken Tausender neuer Minijets zusammenbrechen. Heute, zwei Jahre und eine Wirtschaftskrise später ist von der Euphorie nichts mehr zu spüren. Prof. Ulrich Desel analysierte in seinem Vortrag „Revolution abgesagt – Evolution hält an", was aus den einzelnen Projekten geworden ist und warum sie gegebenenfalls gescheitert sind. Sein Fazit: Durchgesetzt haben sich am Ende nicht die revolutionären Ideen, sondern die Konzepte, die die klassischen LFZ- und Betreibermodelle nach unten abrunden, sofern sie ausreichend finanziert sind.

Der jeweils aktuelle Stand neuer EASA-Regelwerke hat bereits einen Stammplatz auf der General Aviation Konferenz. Stefan Ronig hatte als Manager für Zertifizierung in der Allgemeinen Luftfahrt u.a. Interessantes über künftige Flugzeugklassen zu berichten. Weit fortgeschritten ist die europäische CS-LSA (CS=Certification Standard), in der Luftfahrzeuge bis 600 kg MTOM für Sichtflüge bei Tag- und Nacht zertifiziert werden. Die CS-VLA soll von derzeit 750 auf 890 kg aufgestockt werden. Die künftigen VLA dürfen dann drei Sitzplätze haben und können für VFR- und IFR- Flüge zugelassen werden. Neu ist auch die CS 23-Light. Diese Klasse wird bis 1.200 kg MTOM reichen und auf der FAR 23 basieren. Ein Zukunftsprojekt ist noch die CS 22, nach der Luftfahrzeuge bis 900 kg MTOM zertifiziert werden können.

Großes Interesse und Zustimmung, nicht nur bei den Kollegen aus der Luftfahrtverwaltung, fand auch der Vortrag von Wolfgang Fried, dem Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg. Unter dem Titel „Luftfahrtverwaltung im Umbruch" sprach er aus der Sicht einer regionalen Oberen Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde Probleme und Anforderungen der künftigen Luftfahrtverwaltung an. Vielen Teilnehmern wurde klar, wie weit der Weg bis zu einer europaweit effizienten Luftfahrtverwaltung noch sein wird und wo die Probleme bei manchen Entscheidungen und organisatorischen Abläufen liegen.

Im August 2009 wurde das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung neu gegründet. Die General Aviation wird mit dieser neuen Behörde

mehr zu tun haben, als den meisten heute bewusst ist. Referatsleiter Dr. Karsten Baumann, als begeisterter Privatpilot selbst mit dem Flieger angereist, hielt einen pointierten Vortrag über Aufbau und Aufgaben seiner Behörde. Anschaulich beschrieb er, wo der Pilot künftig mit dieser Behörde in Berührung kommen wird (z.B. Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bei Luftraumverstößen), aber auch wie die General Aviation von einer unabhängigen Aufsichtsbehörde profitieren kann.

Kollisionen mit ganz anderen Hindernissen, nämlich dem Finanzamt, beschrieb Prof. Dr. Dr. Dr. Anton Heinrich Schröder. Nach seinem humorvollen Vortrag mit praktischen nützlichen Hinweisen zur steuerlichen Absetzbarkeit von Geschäftsreiseflugzeugen waren die Teilnehmer nach der Mittagspause wieder fit für den Nachmittag.

Nachdem unsere Verkehrsflughäfen in den letzten Jahren zu Hochsicherheitsfestungen hochgerüstet wurden, sorgt sich die Europäische Kommission nun auch um die Abwehr terroristischer Gefahren von den Flugplätzen der Allgemeinen Luftfahrt. Das Bundesministerium des Inneren hatte sich in Brüssel, in enger Abstimmung mit AOPA, DAEC, IDRF und den Ländern, sehr für die Interessen der deutschen Flugplätze eingesetzt. Gemeinsam konnte das schlimmste verhindert und durch weitgehend akzeptable Konzepte ersetzt werden. Uwe Kotzan und Thomas Mayer von der IDRF berichteten über den aktuellen Stand und die künftige Einteilung der Flugplätze in sicherheitsrelevante Kategorien.

Die Zahl der Flugplätze, die geschlossen wurden oder denen die wirtschaftliche Grundlage und der politische Rückhalt zu entgleiten droht, nimmt bundesweit dramatisch zu. In Anbetracht leerer öffentlicher Kassen entfernt sich der regionalpolitische Anspruch an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Flugplatzes vielerorts immer stärker von der Realität, bei mangelndem Verständnis über den verkehrs- und wirtschaftspolitischen Nutzen der General Aviation. Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA analysierte in seinem Vortrag, wo die Probleme liegen und in welche Richtung wir unsere Verkehrsinfrastruktur künftig steuern müssen.

Den Abschluss der Konferenz bildete ein lebendiger Vortrag über die Allgemeine Luftfahrt in Rumänien. Viforel Babaca, Honorarkonsul von Rumänien und Dorin Ivascu berichteten, wie das Land den Wandel zu einem offenen Luftverkehr erlebt. Derzeit ist vieles noch mühselig, teuer und bürokratisch, doch die Entwicklung hin zu einer funktionierenden General Aviation ist erkennbar. Wer sich noch an die ersten Flüge nach Polen Anfang der 90er Jahre erinnern konnte, fühlte sich an die gleichen Probleme erinnert. Heute fliegt man in Polen stellenweise unverkrampfter als in Deutschland. Für künftige Rumänienbesucher boten die Referenten ihre tatkräftige Unterstützung an, um die bestehenden Hürden elegant zu umfliegen.

Dank der Sponsoren Total, Stieblich Hallenbau, EBS Flughafenausrüstung und Saab konnte die Veranstaltung wieder für alle Teilnehmer kostlos und mit einem gewohnt exzellenten Catering von Gerresheim abgehalten werden.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Wir präsentieren Ihnen die ganze

WELT DES FLIEGENS

sowie News und Hintergrundberichte aus der Militär- und Zivilluftfahrt, Exklusives über die Raumfahrt, aktuelle Reportagen von den großen Luftfahrtmessen, Highlights der Luftfahrtgeschichte, Top-Hits für den Modellbauer.

Ja, ich möchte FLIEGER REVUE kennenlernen. Schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Schnupperpreis von nur 10 €. Das Probeabo soll automatisch in ein Jahresabo übergehen, wenn ich nicht eine Woche nach Lieferung des dritten Heftes abbestelle.

❑ *Mit der Abbuchung von meinem Konto bin ich einverstanden!*

NAME, VORNAME

STRASSE, NR.

PLZ, ORT

BANKLEITZAHL KONTO-NR.

BANK

DATUM, UNTERSCHRIFT

Diese Bestellung kann innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung einer schriftlichen Mitteilung an:

FLIEGER REVUE Ehrig-Hahn-Straße 4, 16356 Ahrensfelde bei Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de **leserservice@fliegerrevue.de**

DATUM, UNTERSCHRIFT

Neues aus Fürstenfeldbruck

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof wird entscheiden

Dass sich die Auseinandersetzung mit den Gegnern des Flugplatzes Fürstenfeldbruck zuspitzen würde war abzusehen. Jetzt ist es soweit: Die Wehrbereichsverwaltung Süd hat mit Schreiben vom 11. Juni mitgeteilt, dass sie Fürsti im Sofortvollzug als Flugplatz entwidmen lassen will. Damit wäre das Areal nur noch eine große Wiese mit einem großen streifen Beton in der Mitte, kein Flugplatz mehr. Hiergegen hat die Fürsti-Betreibergesellschaft unmittelbar Widerspruch eingelegt, der vom Verwaltungsgericht München jedoch als „unzulässig mangels Antragsbefugnis" zurückgewiesen wurde. Spannend zu beobachten ist, dass der Widerspruch gegen die „normale" Entwidmung noch im Januar diesen Jahres zugelassen wurde, gegen den „Sofortvollzug" in der gleichen Angelegenheit jedoch nicht mehr, da wir jetzt als nicht antragsbefugt gelten. Gegen diese für uns unverständliche Entscheidung wurde sofort bei der nächsthöheren Instanz, dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Beschwerde eingereicht. Seine Entscheidung steht aktuell noch aus.

Als Folge dieses Entwidmungsversuchs musste auf Anordnung des Luftamtes Süd der Flugbetrieb in Fürstenfeldbruck am 22. Juni vorerst eingestellt werden, auch wurde vom Luftamt Süd der Antrag auf Erteilung unserer Betriebsgenehmigung mit Hinweis auf den geänderten Landesentwicklungsplan wie erwartet abgelehnt.

Gibt es derzeit keinen Flugbetrieb in Fürsti? Doch, denn auf dem ehemaligen Taxiway Alpha fliegen die Sportfliegergruppe der Bundeswehr und die Luftrettungsstaffel Bayern über eine Außenlandegenehmigung. Gut für die Betroffenen, aber eigentlich ein Treppenwitz: Die Gemeinde Maisach sträubt sich gegen all diejenigen, die mit ihrer Fliegerei geschäftlich unterwegs sind und neues Geld in die Region bringen. Nur gegen die ansonsten so gerne als „überflüssige Stoppelhopser" diffamierten Vereinsflieger hat man offenbar nichts einzuwenden, die dürfen weiterfliegen. Es fragt sich nur für wie lange, denn der Begriff Salamitaktik ist den Fürsti-Gegnern sicherlich geläufig.

Interessant ist das Verhalten des Bundesverteidigungsministeriums: Noch am 27. Mai schrieb der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium Schmidt, dass die Entscheidung über den Widerspruch gegen die Entwidmung von Fürsti zunächst zurückgestellt sei. Diese Aussage war leider nur für gerade einmal zwei Wochen verbindlich, jetzt hat man es offenbar eiliger.

BMW stiehlt sich weiter aus der Verantwortung

Mindestens genauso interessant ist das Verhalten von BMW: Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, dass BMW unmittelbar nach der Entwidmung des Flugplatzes mit einem Großaufgebot von Fahrzeugen auf dem Flugplatz auftauchte, zu einem Zeitpunkt, als die Räumung noch nicht einmal abgeschlossen war. BMW behauptet weiterhin, mit den politischen Entscheidungen gegen die Flieger

Der BMW-Race-Director auf Erkundungsfahrt in Fürsti:
Bleibt der Flugplatz erhalten oder wird er die neue exklusive Heimat des BMW-Fahrtrainings?

in Fürsti habe man nichts zu tun. BMW scheint aber bestens über alle Schritte der Politik und der Verwaltung informiert zu sein, sowohl inhaltlich als auch im zeitlichen Ablauf. Aber Einfluss auf die Entscheidungen der Politik nimmt BMW nicht? Wie naiv sollen wir denn sein? Es ist klar, dass BMW der unmittelbare und vermutlich auch der einzige Nutznießer der Flugplatzschließung ist. Denn die Trabsportler aus Daglfing können der große Mit-Investor nicht sein, denn die erwirtschaften nach einer aktuellen Meldung der Süddeutschen Zeitung ein jährliches Defizit von 400.000 Euro.

Unsere Gesprächsangebote zu einer gemeinsamen Nutzung des riesigen Flugplatzgeländes wurden von BMW leider ignoriert. Wir haben bislang schon mehrere hundert e-Mails und Briefe an BMW von seinen verärgerten Kunden aus ganz Europa in Kopie erhalten, nicht zuletzt dank der Unterstützung durch unseren internationalen Dachverband der IAOPA. Es sind Piloten, die ihre BMW-Fahrzeuge eigentlich schätzen, aber denen ihre Flugzeuge noch mehr bedeuten, und die es BMW folglich nicht durchgehen lassen wollen, dass man ohne Not Fürsti als einzigen Flugplatz der General Aviation im Münchner Raum mit einer vernünftig dimensionierten Piste und ohne drastische Betriebseinschränkungen kaputtmachen will.

Wenn auch Sie BMW mitteilen möchten, was Sie von diesem Vorgehen halten und welche Automarke Sie aktuell besonders attraktiv oder eher weniger attraktiv finden: kundenbetreuung@bmw.de. BMW hat bereits eine Art „Krisenstab" eingerichtet, der sich Ihren Anfragen annehmen wird. Es kann nicht schaden wenn Sie die Arbeitsplätze dieser „Krisenmanager" sichern indem Sie ihnen schreiben. Der Druck der ersten Briefwelle und die damit verbundene Medienresonanz haben BMW offenbar überrascht und verärgert, aber man schaltet weiterhin noch auf stur. Fallen Ihnen Argumente ein, mit denen man BMW endgültig überzeugen kann? Dann raus damit, aber lassen Sie sich bitte von weichgespülten Standardantworten nicht einlullen!

Und wie machen wir weiter?

Die FFB GmbH hat beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (Bay VGH) Normenkontrollklage gegen die Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) eingereicht: Denn falls von ihm die im neuen LEP festgehaltene kategorische Ablehnung eines Verkehrslandeplatzes für die Region München für rechtswidrig erklärt wird, weil dadurch das Luftverkehrsgesetz in Bayern faktisch außer Kraft gesetzt würde, dann droht auch die Ablehnung unseres Antrags auf Flugplatzgenehmigung in sich zusammenzufallen. Der Bay VGH wird auch über unsere Klage auf Erteilung einer Flugbetriebsgenehmigung entscheiden. Unsere dritte beim Bay VGH liegende Klage ist die Beschwerde gegen die Entwidmung des Flugplatzes. Die Entscheidungen erwarten wir nach Druckschluss dieses AOPA-Letters, vermutlich im Spätsommer/Frühherbst.

Auf Druck der Bundesagentur für Immobilienaufgaben als Eigentümerin des Geländes mussten bis zur juristischen Klärung des Rechtsstreits zwei Rückbaumaßnahmen vorgenommen werden: Fürsti-Geschäftsführer Andreas Boehl hat inzwischen einen Zaun abgebaut, der allerdings für unseren geplanten Flugbetrieb gar nicht notwendig ist: Es ist der Zaun, der die zivilen Mitbenutzungsflächen vom früher noch laufenden militärischen Flugbetrieb abgetrennt hat. Die Container-Flugleitung wurde ebenfalls abgebaut, allerdings waren diese Container nach vielen Jahren des Einsatzes nur noch ein schlechter Schutz gegen Wind und Wetter. Bei Wiederaufnahme des Flugbetriebs könnten sie recht zügig durch neuwertiges Gerät ersetzt werden. Der Fortbestand von Fürsti hängt jetzt einzig von den Entscheidungen des Bay VGH ab. Sollten die Richter Schließung Fürstis aufhalten, dann setzen wir auch wieder auf Verhandlungen mit der Politik. Positiv ist zu vermerken, dass die CSU-Verkehrskommission sich erst kürzlich wieder für einen Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt in der Region München ausgesprochen hat.

Wir halten Sie informiert, sobald sich etwas Neues ergibt.

Dr. Michael Erb

Anzeigen

Fly-Out nach Schweden

Auch im Jahr 2010 fand wieder über Pfingsten ein AOPA-Fly-Out statt. Das Ziel war Visby auf der schwedischen Insel Gotland. Warum haben wir uns ausgerechnet Visby herausgesucht? Astrid Lindgrens Romanfigur Michel aus Lönneberga weiß die Antwort: „Nichts ist schöner als ein Sommer in Südschweden." Unsere Kollegen von der AOPA-Sweden meinten aber, dass es auf der Insel Gotland noch schöner ist als im Rest von Südschweden, da sollten wir unbedingt hinfliegen, und sie würden uns auch begleiten. Außerdem hätte man auf Gotland auch Pipi Langstrumpf gedreht, der Flughafen von Visby wäre sehr GA-freundlich, der Tourismus im Mai nur schwach ausgeprägt, die ehemalige Hansestadt Visby wunderbar erhalten, und bis zu den Flugplätzen auf dem Festland nicht weit. Was will man mehr?

Wir starten auf Siegerland am Donnerstag den 20. Mai bei mäßigen 11°C unter einem IFR-Flugplan. Wir, das sind Stefan Kill, der stolze Eigentümer der Cirrus SR 22 mit der Kennung N666KG, Kathrin Diederich aus der AOPA-Geschäftsstelle und ich.

Eine stationäre Front teilt Deutschland diagonal in zwei Hälften: Wer im deutschen Südosten fliegen will hat Pech, die Niederschläge sind immens, die Sichten schlecht. Im Nordwesten hingegen herrscht gutes Sichtflugwetter. Für den weiteren Flugverlauf sind dann noch vereinzelte Seenebelfelder über der dänischen Ostsee vorhergesagt, und über dem schwedischen Festland bauen sich Gewitter auf. Auf Gotland soll es dann aber uneingeschränkt schön und sogar warm sein. Nach Instrumentenflugregeln gibt es für uns keine Herausforderungen, für unsere VFR-Kollegen wird es aber deutlich kniffliger.

Unsere Route geht von Siegerland mit Kurs Nord-Ost entlang der Front auf die Insel Maribo. Wenn das Wetter es dort zulässt wollen wir dort landen, tanken und Mittagspause machen. Mit unserer vollgetankten Cirrus haben wir aber auch bei 1000 NM Reichweite die Option direkt nach Visby weiterzufliegen. Gut, wenn man ein schnelles Flugzeug mit großer Reichweite hat. Stefan Kill fliegt das erste Teilstück, ich übernehme den Funk. Hinter Hamburg werden die Wolken wieder dichter. Mit einer gemeldeten Bewölkung von FEW in 1500 ist Maribo (EKMB) aber gut anfliegbar, wir sinken unter die Wolkendecke, landen und schließen unseren IFR-Flugplan. Leider hat man den früher hier installierten NDB-Approach deaktiviert, Geldprobleme überall. Wir haben Glück, dass der Flugplatz hier gebaut wurde, denn den Ostteil der Insel hat der Nebel fest im Griff. Auch der Sprit ist teurer geworden in Dänemark mit jetzt 17,75 DKK bzw. 2,38 € pro Liter Avgas. Dafür bekommen wir vom freundlichen Flugplatzmanager/Flugleiter einen Kaffee und dürfen in seiner Küche unsere mitgebrachten Sandwiches essen.

Gewinner Thema Flugzeuge: Stefan Kill

Weiter geht´s, diese Strecke fliege ich. Umherwabernde Nebelschwaden verschlucken nach dem Zufallsprinzip eine Hälfte von Dänemark, die andere Hälfte Dänemarks kann die Sonne genießen. Entlang der schwedischen Südküste herrschen beste VFR-Bedingungen, einige Meilen landeinwärts stehen aber einige Cumolonimben von gigantischen Ausmaßen, die uns schon aus der Ferne auf unserem Stormscope angezeigt wurden. Nicht nur wir halten uns von ihnen fern, auch die Airliner fliegen Zick-Zack „for avoidance".

Die Bonanza einer weiteren AOPA-Crew landet kurz vor uns in Visby, wir freuen uns mit den Kollegen über 24°C und wolkenlosen Himmel. Wir tanken AVGAS für 18,8 SEK bzw. 2,- € pro Liter. Nicht wirklich billig. In Malmö berichten unsere Mitflieger gibt es den Liter für aktuell ca. 1,50 €. Billiger ist unter dem Strich die Weekly Season Card für SEK 800 (~ 80 €), mit der wir auf den meisten staatlichen schwedischen Flugplätzen landen und parken dürfen so oft wir wollen. Weiter geht es zum Parken beim Aeroclub. Ein Einweiser in kurzen Hosen kommt mir irgendwie bekannt vor. Es ist Lennart Persson, Präsident der AOPA-Schweden, der unsere Crews herzlich begrüßt und unsere Taxis zum Best Western Strandhotel herantelefoniert.

Abends treffen wir uns auf dem Marktplatz in einem netten Restaurant zum Essen, mit Heizstrahlern kann man es draußen bis spät abends gut aushalten. Ständig kommen Neuankömmlinge dazu, leider melden sich auch einige Crews per Handy, die unterwegs auf Grund schlechten Wetters hängen geblieben sind. Aber auch in Malmö, Kopenhagen und auf Rügen kann man es ja schließlich gut aushalten.

Am Freitag Morgen treffen wir uns im hoteleigenen Theatersaal zum ersten der allmorgendlichen Briefings. Die Hälfte der

Crews ist inzwischen angekommen. Die Wetterlage in Deutschland, Dänemark und Schweden ist fast unverändert. Es empfehlen sich Ausflüge zum schwedischen Festland, etwa nach Stockholm, Linköping und Stegeborg. Kathrin Diederich und Lennart Persson geben den Crews Tips zu diesen Aktivitäten, ich mache das Wetterbriefing.

Unsere Crew will jetzt fliegen. Zuerst umrunden wir den Nordteil der Insel mit seinen Steilküsten und Wäldern und kleinen Häfen in 30 Minuten, dann geht es nach der Eröffnung unseres IFR-Flugplans nach Linköping. Die Parkmöglichkeiten des vom Flugzeugbauer SAAB betriebenen Flughafens sind recht eingeschränkt, wir werden gefragt wie lange wir denn bleiben wollen? Nur kurz, wir wollen weiter nach Stegeborg, einem privaten Grasplatz, der von einem Hotelier und Restaurantbesitzer betrieben wird und der uns empfohlen wurde. In unserem auch in diesem Jahr wieder großzügig von Jeppesen gesponserten und gut ausgestatteten Trip-Kit wird er als „ES20" geführt. Wir rufen dort an, denn er hat eine PPR-Regelung. „Okay, you can come, no problem!" Nach 10 Minuten liegt der Platz unter uns. Fliegen mit Flugleiter gibt es hier nicht, nur einen Windsack, eine 800 m Grasspiste und einen Hügel direkt im Anflug auf die 08. Wir melden über Funk unsere Absichten, überfliegen den Platz, checken den Windsack und reihen uns in die Platzrunde der Piste 08 ein. Die Cirrus reagiert auf unseren Anflug mit lautstarken „Pull Up Terrain" Warnungen, denn dieser private Flugplatz ist nicht in der Database der Avionik enthalten. Deshalb wird die Warnung aktiv, die bei der Unterschreitung einer Sicherheitshöhe außerhalb eines Fluplatzes die Crew vor einer drohenden Kollission mit dem Boden warnt. Aber jetzt bei bestem Wetter nervt die Warnung, ehrlich gesagt wissen wir auch nicht wie sie auf die Schnelle abzustellen geht.

Gewinner Thema Piloten: Gregor Thamm

Stefan Kill lässt sich nicht beeindrucken und landet blitzsauber. Abgestellt wird die Cirrus auf der Parkfläche direkt neben einer Landstraße, natürlich ganz ohne Zaun, was für uns an strenge Luftfahrtautoritäten gewöhnte Deutsche doch sehr außergewöhnlich und einige Erinnererungsfotos wert ist.

Gewinner Thema Landschaft: Dr. Georg Vigh

Eine zweite Crew gesellt sich mit ihrer Piper Arrow zu uns. Gemeinsam verbringen wir einige Stunden in der Idylle des Restaurants „Hamnkrog" an der nahegelegenen Marina mit Blick auf den Gota-Kanal, bevor wir zurück nach Visby fliegen. Für den Abend ist ein gemeinsames Abendessen im Restaurant Lindgarden geplant. Alle die sich hierfür angemeldet haben sind auch angekommen. Mit dabei sind auch die Kollegen der AOPA-Sweden, die uns bei der Planung des Fly-Outs so tatkräftig unterstützt haben. Es wird ein geselliger Fliegerabend.

Fliegen macht Spaß, aber am Samstag haben wir keine Lust auf´s Fliegen und wollen uns Visby anschauen. Den meisten anderen geht es genauso. Der bestens erhaltene Kern der historischen Hansestadt und der Hafen laden zum Bummeln ein. Die Crews erkunden die Insel, zu Fuß, mit Miet-Mopeds, -Autos und -Fahrrädern. Die Schweden tauen nach einem langen und harten Winter gerade wieder auf, sie genießen Open-Air-Konzerte, sitzen zum Essen draußen. Man könnte fast meinen, das „dolce far niente" wäre nicht am Mittelmeer, sondern in Skandinavien erfunden worden.

Sonntag ist schon unser Rückflugtag. Die Wetterprognosen sprechen von leichtem Regen aus hoher Bewölkung über Visby und Südschweden, aber die gesamte Strecke nach Deutschland ist gut VFR-fliegbar, keine Gewitter, gute Sichten, aber Gegenwind sind vorhergesagt. Wir wollen die Strecke mit der Cirrus Non-Stop fliegen, am Nachmittag mit den daheimgebliebenen Familien noch etwas unternehmen. Im Hotel und am Flugplatz verabschieden wir uns voneinander.

Eine Frage hören wir oft: Wohin das nächste Fly-Out geht? Das wissen wir noch nicht. Aber wir werden schon wieder ein lohnendes Ziel finden!

Dr . Michael Erb

17. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV) vom 07. bis 10.10.2010

Sprachprüfung Level 4 möglich

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 17. Mal statt. Es beginnt am 7. 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 (06.10.) erfolgen. Das Camp steht nicht nur AOPA-Mitgliedern offen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

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

Anmeldeschluss ist der 07.09.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer

in Egelsbach (EDFE)
vom 08. bis 10.10.2010

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

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

Ablauf:

Freitag, 08.10.:
Prüfung ICAO-Sprachlevel 5

Samstag, 09.10.:
National and international regulations
Curriculum and Test Format for Aviation English
Examination Procedures
Human Factors

Sonntag, 10.10.:
ICAO rating scale
Practical exercises

Die Kursgebühr beträgt EUR 200 für AOPA/DAeC-Mitglieder inklusive Kursunterlagen und Prüfung LP5 zzgl. eines Unkostenbeitrages von EUR 30 für Catering etc.

Anmeldeschluss ist der 08.09.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 23. und 24.10.2010

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von § 96(4) LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.355(a)(2) durgeführt.

Der Lehrgang ist als anerkannte Fluglehrerfortbildung zugelassen und erfüllt die Voraussetzungen von:

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

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. 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 23.09.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

Fotos: Deutsche Flugsicherung GmbH

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

in Egelsbach (EDFE) am 30.10.2010

Sprachprüfung Level 4 möglich

Dieses Seminar befasst sich mit den IFR-Sprechfunkverfahren in Theorie und Praxis. Ziel ist die Vermittlung von vielleicht vergessenem Grundlagenwissen sowie die praktische Anwendung der AZF-Sprechgruppen.

Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

- Sprechgruppen / Sprechübungen
- Funkausfallverfahren
- Flugplan
- IFR-Wechselverfahren
- Flugsicherung / CFMU / Slots
- METARs / TAFs

Darüber hinaus wird genügend Zeit für die Beantwortung und Diskussion individueller Fragen eingeräumt werden.

Dozent ist Markus Schmal, Fluglotse bei der DFS in Langen. Gleichzeitig ist er aktiver Pilot mit CPL/IFR-Berechtigung und kennt somit die AZF-Verfahren von beiden Seiten.

Das Seminar findet in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany am Flugplatz Egelsbach statt. Seminarbeginn ist um 9:00 Uhr, das Ende ist für 17:00 Uhr vorgesehen. Im Anschluss an das Seminar kann die Sprachprüfung für Englisch Level 4 abgelegt werden (Prüfungsgebühr nicht im Seminarpreis enthalten).

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 50 für AOPA-Mitglieder und EUR 80 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 30.09.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software

in Egelsbach (EDFE)
am 13. und 14.11.2010

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)

Dozent Hans Eberhard gibt 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 zwei aufeinanderfolgenden Tagen behandelt.

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

Anmeldeschluss ist der 13.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

AOPA-Nordatlantik-Seminar

in Egelsbach (EDFE) am 20.11.2010

mit Weltumrunder Arnim Stief

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. 2010 ist er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

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

Anmeldeschluss ist der 20.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 20

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 07. bis 10.10.2010**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

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

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ IFR ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

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

Name | AOPA ID

☐ **Qualifizierungslehrgang für Sprachprüfer in Egelsbach vom 08. bis 10.10.2010**

Kosten: 200 € für AOPA/DAeC-Mitglieder zzgl. 30 € Unkostenbeitrag – Teilnehmer: Max. 10

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 23. und 24.10.2010**

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 30.10.2010**

Kosten: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ Sprachprüfung Englisch Level 4

☐ **VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software in Egelsbach am 13. und 14.11.2010**

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

☐ 13.11.2010 – VFR-Refresher ☐ 14.11.2010 – IFR-Refresher

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 20.11.2010**

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
Lizenz | seit | Flugstunden

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

Bitte legen Sie Ihrer Anmeldung für das **Trainingscamp in Stendal** eine Kopie Ihres Luftfahrerescheins und Ihres Medicals bei.

Centurion Aircraft Engines AG bietet Upgrade auf Centurion 2.0

Die Centurion Aircraft Engines AG & Co. KG aus Lichtenstein/Sachsen bietet ab sofort Eignern von Flugzeugen, die mit dem Kolbenflugmotor Centurion 1.7 ausgerüstet sind, ein Upgrade-Programm an, wenn sie sich bis zum 31. August 2010 für die Umrüstung auf die Weiterentwicklung Centurion 2.0 entscheiden. Sie erhalten einen Cash-Bonus für jede nicht geflogene Stunde der Restlebensdauer. Der Centurion 2.0 leistet ebenfalls 135 PS, ist gewichtsneutral, bringt allerdings eine um 50 Prozent längere Lebensdauer mit. Wie bei allen Centurion-Motoren entspricht die maximale Motorleistung auch der maximalen Dauerleistung im Reiseflug. Alle Flugzeuge, in die der Centurion 1.7 eingebaut ist, können mit einem Centurion 2.0 ausgerüstet werden, d.h. konkret Cessna 172, Piper PA28, Robin DR400 sowie die Diamonds DA 40 und DA 42. Der Centurion 2.0 ist mit 135 PS und identischem Gewicht mit den gleichen ergänzenden Musterzulassungen ausgestattet wie der Centurion 1.7.

Als konsequente technologische Weiterentwicklung verfügt der Centurion 2.0 gegenüber dem 1.7 über einige Vorteile, da sämtliche Felderfahrungen mit dem Vorgängermotor in seine Entwicklung eingeflossen sind. So ist die Motorlebenszeit mit 1.500 Stunden um 50 Prozent höher als beim 1.7 und die Laufzeiten für bestimmte Komponenten wie z.B. die Kupplung sind ebenfalls länger ausgelegt. Mit jedem Centurion 2.0 wird ein Gutschein zum kostenlosen Bezug einer Kupplung und eines Getriebes bei 300 Stunden ausgegeben, solange diese Komponenten noch nicht für 600 Stunden zugelassen sind. Bis Ende August gilt nun das Upgrade-Programm für die Umrüstung von 1.7-Motoren auf den Centurion 2.0. Bei kurzfristiger Bestellung eines 2.0-Umrüstkits wird die Lieferung innerhalb von vier Wochen garantiert. Zudem erstattet Centurion Aircraft Engines über das bestellende Service-Center 7,50 Euro pro nicht abgeflogener Flugstunde bis zur Erreichung der 1.000sten Stunde, maximal jedoch 1.500 Euro. Die Erstattung erfolgt nach Rückgabe des ausgebauten Centurion 1.7. Die Umrüstung selbst ist technisch unproblematisch, ähnlich dem Austausch eines 1.7-Motors gegen einen neuen Centurion 1.7 nach Ablauf der Lebensdauer.

Anzeige

Flugplatz Dobersberg (LOAB)

Immer eine Landung wert

LOAB, so lautet der ICAO Location Indicator für den nördlichsten Flugplatz Österreichs.
„LOAB Dobersberg Flugplatz", seit 1990 durch die Grenzöffnung in die Mitte Europas gerückt, hat 40 Jahre fliegerische Kompetenz im Segel- und Motorflug aufzuweisen. Was 1970 mit der Fliegerunion Waldviertel, einer Graspiste und Windenschlepp begann, zeigt sich heute als Drehscheibe des Flugsportes zwischen Wien und Prag, zwischen Portoroz, Dresden und Hamburg.
Aus einer jahrzehntelangen Grenzlage am ehemaligen Eisernen Vorhang hat sich ein Flugplatz gut überschaubarer Größe mit ganzjährig befliegbarer Asphaltpiste (12/30, Länge 749 m, Elev. 1.740 ft, Frequenz 122,50 MHz, für LFZ bis 5.700 kg) entwickelt, auf dem Segel- und Motorflugschulungen angeboten werden. Eine Tankstelle mit AVGAS, Kerosin und Superbenzin steht zur Verfügung.
Grenz-, bzw. Zollabfertigung in nicht EU-Länder werden genauso selbstverständlich abgewickelt, wie jährliche Fliegercamps und faszinierende Airshows mit knapp 10.000 Besuchern.
Großzügige neue Hangars bieten komfortable, leistbare Einstellmöglichkeiten für Fremdflugzeuge. Besonders während der Winterzeit ist das Angebot sensationell günstig, allerdings die Nachfrage nach Stellplätzen dementsprechend groß. Sehr beliebt ist der Flugplatz auch wegen der Möglichkeit mit Gutschein aus dem Air-Shampoo-Gutscheinheft die Landegebühr zu begleichen!
Unter www.loab.at sind aktuelle Anflugblätter, Orthofotos und technische Daten der Vereinsflugzeuge sowie Kontaktadressen und Ausbildungsinfos verfügbar.
Viele Piloten die „LOAB Dobersberg Flugplatz" bereits kennen, wissen um die unkomplizierten, hindernisfreien An- und Abflugbedingungen, schätzen die Gemütlichkeit der Clubräume mit offenem Kamin (beinahe immer in Betrieb) und die familiäre Aufnahme und

Flugplatz Dobersberg (LOAB)

Hilfsbereitschaft am Flugplatz. Die selbst hergestellten Waldviertler Spezialitäten wie Mohnzelten oder Schweinebraten sind legendär, immer frisch und manchmal am frühen Nachmittag bereits ausverkauft.
Für die Golfer liegen die Resorts Litschau, Haugschlag und Waidhofen in Schlagdistanz, der Transport in die Resorthotels wird gerne organisiert. Für Ausflüge in die Umgebung stehen kostenlose Fahrräder zur Verfügung.
„LOAB Dobersberg Flugplatz" ist während der Woche von 11 Uhr (UTC) bis Sunset, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 7 Uhr (UTC) bis Sunset geöffnet. Außerhalb dieser Zeiten genügt ein Anruf unter +43(0)2843 2440 um die Landewunschzeit bekanntzugeben.

Reinhard Koller, AOPA-Austria

Anzeigen

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

JAR-FCL einmal „europäisch“ gesehen

Bringt die europäische Lizenz auch Vorteile?

Im Januar des Jahres 1999 flatterte den Flugschulen und vielen anderen luftfahrtnahen Organisationen ein Rundschreiben des LBA in die Büros, das die Einführung der JAR-FCL ankündigte. Nach einigen Verzögerungen kam es dann tatsächlich im Mai 2003 zur Einführung der JAR-FCL in Deutschland, nachdem einige andere europäische Länder die JAR-FCL zuvor bereits eingeführt hatten. Selten haben Luftfahrtgesetze in Deutschland so viele Erwartungen geweckt, Irrtümer ausgelöst, Heerscharen von Luftfahrtexperten, Verwaltungsmitarbeitern, Juristen, Ausbildungsleitern in Flugschulen und Vereinen, Experten in Ämtern und Verbänden beschäftigt: es musste erklärt, organisiert, geschult, hartnäckige Irrtümer beseitigt, Anträge gestellt usw. usw. werden.
Ausnahmslos alle Beteiligten, also Ämter, Piloten, Flugschulen, Verbände, Redaktionen der Flugfachzeitschriften usw. mussten um- und neu lernen. Niemand hat bisher nachgerechnet, wie viel Arbeitskraft durch diese Neueinführung gebunden wurde, welche volkswirtschaftlichen Kosten ausgelöst wurden.

Der Praxis-Schock

Nach anfänglicher Euphorie wuchs die Kritik: schlechte Übersetzungen, Umsetzungs- und Interpretationsfehler, lückenhafte Regelungen, uninformierte Behördenmitarbeiter, eine schwer übersehbare Gesetzes- und Verordnungsvielfalt der deutschen- und EU-Gesetzgebung, die zum Teil dieselbe Materie ergänzend oder auch widersprüchlich regelte. Der deutsche Gesetzgeber hatte sich auch nicht davor gescheut, deutsche Sonderwege in die neue Ära hinüberzuretten, wie zum Beispiel die Beibehaltung der CVFR-Ausbildung (als Voraussetzung zur Umschreibung der „alten“ ICAO-Scheine auf die neuen JAR-FCL-Scheine). Der „nationale“ Schein PPL-N wurde erfunden und auch die UL-Fliegerei sowie Segelflug blieben national. Das Thema „Flugfunklizenzen“ wurde durch den Gesetz- und Verordnungsgeber miserabel abgearbeitet und groteske Einzelfälle im Lizenzierungsbereich zeigten bald, dass viele Konstellationen einfach nicht vorausbedacht waren. Da die JAR-Regelungen nicht unmittelbare Gesetzeskraft in den JAA-Ländern erlangten, sondern über nationale Verfahren in nationales Recht überführt werden mussten, konnten die nationalen Luftfahrt-Bürokratien viele Änderungen, Ergänzungen und Sonderlösungen einführen bzw. beibehalten. Fazit: JAR ist damit nach ¾ des europäischen Weges steckengeblieben.
Kritische, wutentbrannte – teils berechtigte , teils unberechtigte – Kommentare und Berichte gibt es ohne Ende (etwa: „JAR-Contra“, oder zahlreiche hervorragende Analysen von PuF) und wir wollen diese hier nicht nochmals „aufarbeiten“ oder etwa weiterführen, sondern wir wollen hier einmal fragen, was wir eigentlich durch die JAR-FCL GEWONNEN haben, und ob wir nicht auch eine positive Seite sehen können.

Die positive Seite der Bilanz…

Der Verfasser will hier, aus eigener praktischer Erfahrung als Pilot und Fluglehrer in den meisten europäischen Kernländern, einmal eine etwas andere Sicht der Dinge, oder besser: einen ergänzenden Blickwinkel einnehmen. Anlass hierzu ergibt sich auch aus der bevorstehenden Einführung der neuen EASA-Lizenzen ab April 2012, deren Konturen sich abzeichnen.
Blicken wir einmal kurz zurück: Wie war es denn vor JAR-FCL in Europa? Der Verfasser hat´s am eigenen Leibe erlebt. PPL in Österreich. Nach dem Umzug in die damalige Bundesrepublik Erwerb des deutschen ICAO-Scheins (Umschreibung). Beim Studium in England wollte er die IFR-Berechtigung erwerben, dazu musste aber erst einmal der englische PPL beantragt werden, denn eine in England erworbenen Berechtigung wurde nicht in einen deutschen Schein eingetragen! Dann erfolgte die IFR-Ausbildung, die konnte aber in England nicht abgeschlossen werden. Nach Umzug zurück nach Deutschland nahm sich das LBA der Sache an: „Wir erkennen die Ausbildung an, nicht aber 10 IFR-Approaches, die müssen Sie hier nachholen.“ Wie, werden die in UK anders als in BRD geflogen? Später wollte der Verfasser in einem dänischen Fliegerclub fliegen. Die Dänen akzeptierten zwar den deutschen Schein per Validierung, die war aber befristet. Also unterwarf sich der Autor einer dänischen PPL-Prüfung, die nach langen Verhandlungen auf

Europäische Lizenzsammlung vor JAR-FCL

Englisch abgenommen wurde (immerhin!!). Nach 6 Jahren Pilotenlaufbahn besaß der Autor 4 verschiedene, nationale, nach ICAO ausgestellte PPL-Scheine und mehrere Flugfunkzeugnisse!

Heute: die „europäische" Lizenz

Wie also sieht es heute aus ? – Im Grundsatz: die JAR-FCL haben eine europäisches Lizenz-System entwickelt, das zur automatischen Anerkennung in jedem JAA-Staat führt. Dies hat – neben neuen Komplikationen – auch zu neuen Qualitäten und Erleichterungen geführt, und dies wollen wir hier einmal in Stichworten an einigen Themen „abarbeiten":

Lizenz und Eintragungsstaat des LFZ: Die JAR-FCL haben zu einer weitestgehenden Entkoppelung von Lizenz und Eintragungsstaat des benutzten Flugzeugs geführt. Wir dürfen heute jedes in einem JAA-Staat registrierte Flugzeug mit jeder JAR-Lizenz fliegen, und zwar weltweit. Dies auf der Grundlage allgemeiner Anerkennungen der JAR-Lizenzen, die durch die JAA-Staaten eingeführt wurden (in Deutschland: § 28 Abs. 2 LuftVZO).

Erwerb von Lizenzen und Ratings: Jeder Inhaber von JAR-Lizenzen kann Zusatzberechtigungen in anderen JAA-Staaten und deren Flugschulen erwerben, diese müssen durch die nationalen Lizenzbehörden in den JAR-Schein eingetragen werden (§ 1.065 Abs. 2 JAR-FCL deutsch). Im JAA-Ausland erworbene JAR-Lizenzen gelten ohne weiteres, können aber auch in deutsche JAR-Lizenzen umgeschrieben werden (Wechsel des Aussteller-Staates).

Verlängerung von Ratings: Ende der Beiblatt-Arien und des Schriftverkehrs mit der Verlängerungsbehörde: Ratings (z.B. das SEP-class-rating) werden durch den Lehrer oder Prüfer auf der Lizenz verlängert – keine Einsendung mehr von Lizenz, Beiblatt, Check-Flug-Protokoll, Medical usw. an die Behörde! Allerdings: der Pilot selbst muss die verschiedenen Fristen von Grund-Lizenz, Ratings und Medical selbst übersehen und beachten.

Ausbildung (Organisation): Flugschulen können – meist ohne großen administrativen Aufwand – Fluglehrer und Flugzeuge aus den verschiedenen JAA-Ländern einsetzen. Werden Teile der Ausbildung in verschiedenen JAA-Ländern absolviert, anerkennen dies die meisten JAA-Länderbehörden ohne große Probleme, denn die JAA-Standardisierung ermöglicht und fordert einheitliche Qualitätsstandards.

Ausbildung (Qualität): Die FAR-FCL haben zahlreiche verbindliche Regelungen zu Ausbildungs-Inhalten und Verfahren sowie Regelungen zu deren Einhaltung eingeführt. Der hierdurch erzeugte Standardisierungsdruck hat zu teilweise deutlich spürbarem Qualitätszuwachs und Investitionen in Qualität und Prozessen in der Ausbildung geführt. Das gilt auch für viele Vereinsflugschulen.

In der Praxis …

Praktisch bedeuten diese und viele andere Regelungen für unsere europäische Flugschul-Kooperation (Pilot Training Europe), dass wir heute für unsere Kunden in ganz Europa individuelle Leistungsangebote zusammenstellen können: wer z.B. sein IFR-Rating in Spanien erwerben möchte, während seine Familie dort urlaubt, dem können wir über unsere lokalen Partner ein Angebot machen. Oder wer seine Einweisungsberechtigung (CRI = class rating instructor) erwerben möchte, kann dies z.B. in einem Intensiv-Kurs in Deutschland oder Österreich machen: das Rating muss durch die deutsche lizenzführende Behörde eingetragen werden, nachdem die ordnungsgemäße Ausbildung und Prüfung nachgewiesen ist. Benötigen wir z.B. englischsprachige Fluglehrer, so können wir ohne großen administrativen Aufwand einen Kollegen aus England einsetzen, und wenn uns ein Ausbildungsflugzeug fehlt, so besorgen wir dies ggf. aus einem anderen JAA-Land. Nach jahrelanger Erfahrung mit vielen nationalen Behörden können wir sagen, dass das neue System „angekommen" ist und dass viele einzelne – insbesondere Länder-Behörden – durchaus konstruktive und flexible Partner im neuen System geworden sind.

JAA-Standardisierung ermöglicht und fordert einheitliche Qualitätsstandards bei der Ausbildung

EASA – neues Glück?

Nein, das glauben wir nicht. Nach wie vor sehen wir zwei ganz erhebliche Defizite und Ge-

fahrenpunkte, die durch keine neue Institution oder Gesetzgebung angesprochen werden. Wir meinen hier (zum ersten) die mangelnde Fähigkeit der deutschen und anderer nationaler Verwaltungen, sich auf die neue staatliche Mangelwirtschaft einzustellen: zwar muss der Staat an Mitteln und Personal sparen, aber er spart nicht an Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften.

Während also Personal in den Ämtern der Luftfahrtverwaltungen abgebaut wird, erzeugt die Administration immer höhere Anforderungen an Inhalte, Prozesse und Ergebnisse. Trivialste Genehmigungsvorgänge in den Ämtern werden im Schneckentempo „bearbeitet", und es sind keine Bestrebungen erkennbar, die diese Problematik wirksam adressieren. Wir müssen leider sagen, bei vielen Gesprächpartnern in der Branche ist zu diesem Thema nichts als zutiefste Frustration erkennbar.

Zum zweiten besorgt uns die Zunahme der Privatisierung im Bereich der Luftfahrtverwaltung und ihre Nebenfolgen. Die Privatisierung von Behörden ohne damit verbundene Restrukturierung der Verwaltungen und der Prozesse führt nur zu einem: zu mehr Kosten und höheren Gebühren – so in vielen europäischen Luftfahrtverwaltungen zu beobachten. In einigen europäischen Behörden zahlt man für die bloße Verlängerung von zwei Ratings und einem CPL zwischen 200 und 300 € Gebühren. Wir zahlen die Verwaltung also inzwischen doppelt: über unsere Steuern und exorbitant hohe Gebühren.

Fazit

So bleibt als Fazit ein zwiespältiges Bild: Tatsächlich, JAR hat uns enorme zusätzliche Bewegungsspielräume gebracht, und dies sollte man fairerweise anerkennen. Allerdings: längst Überfälliges wurde damit nachgeholt, und zum Jubeln besteht keinerlei Anlass, denn monströse Bürokratieauswüchse und Kostensteigerungen könnten bald dazu führen, dass die neuen Freiheiten nur noch einer kleinen betuchten Minderheit zugute kommt.

Dr. Gerald Gollob

AOPA-Mitglied Dr. Gerald Gollob betreibt eine Flugschul-Kooperation (www.pilot-training-europe.com) in der der Erwerb aller PPL- und gewerblichen Lizenzen an Standorten in Österreich, Deutschland und Spanien angeboten wird.

Anzeige

VFRiCharts kennt Position, Höhe, Richtung,...

Jetzt als App auf Ihr iPhone downloaden!

VFRiCharts ist über den iTunes Store zu erwerben. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.dfs-aviationshop.de oder telefonisch unter +49 (0)6103 707-1205.

NEU:
VFRiCharts ist eine iPhone-Applikation, mit der man anhand der ICAO-Karte Deutschland und Europe Wall Chart seine Position, Höhe, Richtung und Geschwindigkeit bestimmen kann. Die enthaltenen Karten werden auf dem iPhone-Display in brillianter Qualität dargestellt.

Besuchen Sie uns in Tannkosh 2010.
Wir freuen uns auf Sie!

DFS Deutsche Flugsicherung

Unfallursache Dichtehöhe

Geringe Luftdichte = geringe Leistung

Als nach dem zweiten Weltkrieg der zivile Luftverkehr interkontinentale Dimensionen annahm, wurde es auch in der Meteorologie erforderlich, weltweit einheitliche Parameter für Wetterbeobachtung und Vorhersage zu definieren. Dieser Aufgabe ist die International Civil Aviation Organisation (ICAO), als eine Unterorganisation der United Nation Organisation (UNO), gerecht geworden, indem sie die International Standard Atmosphere (ISA) als Ausgangsbasis für verbindlich erklärte. Alle luftfahrttreibenden Nationen weltweit – und das sind inzwischen mehr als 190 Vertragsstaaten – haben sich verpflichtet, die ICAO-definierte Standardatmosphäre anzuerkennen und anzuwenden. Sie ist damit ein fester Bestandteil für alle im meteorologischen Bereich durchzuführenden Wetterbeobachtungen und -vorhersagen. Sie ist darüber hinaus die Basis für alle im Flughandbuch (Pilots Operating Handbook > POH) berechneten und veröffentlichten flugzeugspezifischen Leistungsparameter.

Die ICAO-Standardatmosphäre

Luftdruck:	1013.25 hPa
Lufttemperatur (MSL):	15°C
Luftdichte:	1.225 kg/m³
rel. Feuchte:	0%
Temperaturabnahme	
bis 11 km Höhe:	0.65°C/100m bzw. 2°C/1000ft
Höhe der Tropopause:	11km
Temperatur an der Tropopause:	-56.5°C

Setzt man Druckhöhe, Temperatur und Luftdruck nach ISA-Kriterien ins Verhältnis, sowie die daraus resultierenden maximal möglichen Triebwerkleistungen nicht aufgeladener Saugmotoren, so ergeben sich die folgenden theoretischen Leistungswerte:

Höhenband (FL)	Temperatur °C	Luftdruck (hPa)	max. verfügbare Leistung
FL -05	15.90°	1031.74	101.5%
NN (MSL)	15.00°	1013.25	100.0%
FL 10	13.01°	977.16	96.8%
FL 20	11.04°	942.13	93.6%
FL 30	9.07°	908.10	90.5%
FL 40	7.08°	875.13	87.5%
FL 50	5.13°	843.18	84.6%
FL 60	3.12°	812.04	81.7%
FL 70	1.19°	781.93	78.9%
FL 80	-0.85°	752.71	76.2%
FL 90	-2.83°	724.38	73.5%
FL 100	-4.80°	696.94	70.8%

Weicht die tatsächliche Außentemperatur von der, für eine bestimmte Flugfläche ausgewiesene ISA-Temperatur ab, so ändert sich dadurch auch die Dichtehöhe. Ist die Temperatur höher als in der Standardatmosphäre, so verändert sich die Dichtehöhe (Density Altitude > DA) gegenüber der Druckhöhe (Pressure Altitude > PA) positiv und zwar um je 120 Fuß pro 1° Cel Temperaturabweichung. Liegt sie darunter, so verringert sie sich um eben diese 120 Fuß pro 1° Cel. Sinkt die maximal mögliche Triebwerkleistung auf Grund der tatsächlichen Dichtehöhe unter den Wert von 75%, so sollte auch für den Start und den nachfolgenden Steigflug eine angepasste Treibstoffverarmung von 1:12 und für den späteren Reiseflug ein Verhältnis von 1:14 bis 1:15 vorgenommen werden, um eine maximal mögliche Triebwerkleistung, gesunde thermische Bedingungen und einen ökonomischen Verbrauch sicherzustellen.

Bei der Berechnung und Festlegung einer Dichtehöhe geht es im Wesentlichen darum, dem Piloten verlässliche Daten für die Flugplanung an die Hand zu geben. Dabei ist es von nicht so entscheidender Bedeutung, ob das Ergebnis dieser Berechnungen bis auf eine Kommastelle genau bestimmt wird, zumal dies in der Praxis auch nicht zu Buche schlagen würde. Wichtig für den Piloten ist vor

allen Dingen die Erkenntnis, dass sich bei jeder Abweichung der Dichtehöhe von der Normalatmosphäre Bedingungen einstellen, die sich im positiven wie im negativen, auf das Leistungsverhalten seines Flugzeuges auswirken. Leider ist es in der „Allgemeinen Luftfahrt" in der Vergangenheit immer wieder zu tragischen Zwischenfällen gekommen, bei der die Dichtehöhe entweder falsch berechnet oder völlig unberücksichtigt geblieben ist.

Betrachten wir deshalb zuerst einmal die unterschiedlichen Auswirkungen auf das Flugverhalten bei abnehmender Luftdichte. Betroffen sind alle Flugzeuge gleichermaßen bezüglich ihres Auftriebverhaltens und des Propellerwirkungsgrades. Je dünner die Luft, soll heißen, je geringer die Luftdichte, umso kleiner wird bei gleichbleibendem Anstellwinkel und konstanter Fluggeschwindigkeit der an den Tragflächen generierte Auftrieb. Gleiches trifft auch für den Wirkungsgrad eines Propellers zu, egal ob es sich um einen Fest- oder Verstellpropeller handelt, seine Effizienz wird schlechter. Allerdings verringert sich in diesem Zusammenhang auch der Gesamtwiderstand eines Flugzeugs. Bei abnehmender Luftdichte geht der Widerstandswert kontinuierlich zurück. Bei den Triebwerken muss zwischen aufgeladenen und nicht aufgeladenen Flugmotoren unterschieden werden. Handelt es sich um ein aufgeladenes Triebwerk, so muss mit keiner direkten Leistungseinbuße gerechnet werden, da die abnehmende Luftdichte durch die über den Lader zugeführte verdichtete Luft kompensiert wird. Betroffen bleiben von einem reduzierten Wirkungsgrad jedoch Propeller, Tragfläche und Leitwerk.

Berücksichtigt werden muss in jedem Fall die richtige Gemischreglung für das Triebwerk bei Start-, Steig- und Reiseflug, um eine optimale Triebwerkleistung sicherzustellen. Es gibt jedoch auch einen positiven Aspekt. Ist die aktuelle Lufttemperatur geringer als die in der Standardatmosphäre, so hätte das insgesamt positive Auswirkungen. Die Dichtehöhe (Density Altitude >DA) läge in einem solchen Fall unterhalb der Druckhöhe (Pressure Altitude >PA).

Ein weiteres Problem bedarf einer besonderen Betrachtung, wenn an heißen Sommertagen hochgelegene Gebirgsflugplätze angeflogen werden. Es geht um die Fahrtmesseranzeige. Jeder Fahrtmesser ist auf der Basis der Standardatmosphäre in NN geeicht worden. Je geringer die Luftdichte, umso größer wird die Differenz zwischen der angezeigten (Knots Indicated Airspeed > KIAS) zur wahren Fluggeschwindigkeit (Knots True Airspeed > KTAS). Für die Praxis heißt das, ein Flugzeug bewegt sich schneller durch die Atmosphäre, als dies auf dem Fahrtmesser dargestellt wird. Die Ursache dafür ist

Anzeige

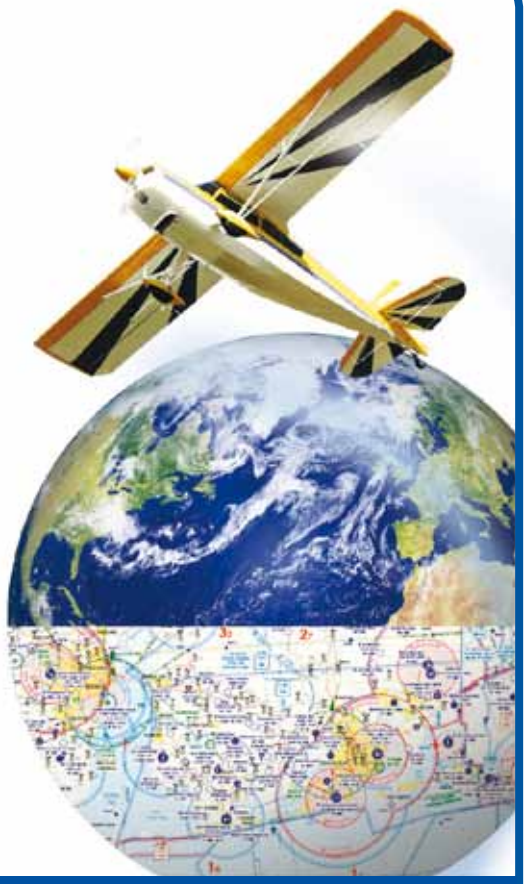
JeppDirect
JEPPESEN'S ONLINE STORE

Jeppesen
VFR+GPS®

Europa & USA VFR Navigationskarten

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

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



www.jeppesen.com/vfrgps5

der geringer werdende Differenzdruck bei abnehmender Luftdichte. Bei Anflug und Landung auf hochgelegenen Gebirgsplätzen mit kurzen Pisten, die meist auch noch in recht engen Gebirgstälern liegen, kann es dann schnell zu Problemen kommen. Obwohl die Fahrtmesseranzeige genau beachtet und die im Flughandbuch definierten Geschwindigkeitsvorgaben präzise eingehalten werden, liegt die tatsächliche Fluggeschwindigkeit über den angezeigten Werten. Beim Flug in einer Dichtehöhe von 5000 ft beträgt die Abweichung der KIAS zur KTAS immerhin schon 8%, während es in 10 000 ft bereits erschreckende 17% sind. Fliegt ein Flugzeug mit angezeigten 100 KIAS in 5000 Ft Dichtehöhe (Density Altitude > DA), so bewegt es sich tatsächlich mit 108 KTAS durch die Luft. In 10 000 ft DA sind es bei 100 KIAS bereits 117 KTAS. Da auch beim Start auf eine höhere Abhebegeschwindigkeit (VR) beschleunigt werden muss, führt das naturgemäß zu einer längeren Startrollstrecke. Sind dann auch noch Hindernisse im Abflugsektor zu überfliegen, kann es schon mal eng werden. Wer hier nicht bereits im Vorfeld genau gerechnet hat, ist nach erfolgtem Start auf dem besten Weg einem Unfall entgegenzusteuern.

Hans-Ulrich Ohl

Mooney beim Take-off, Foto: Mooney Aircraft

Beispiel für das Berechnen der Dichtehöhe

Flugplatz: Samedan/St. Moritz, LSZS, Schweiz
Flugplatzhöhe über NN: 5601 Fuß
Platzwetter: Wind 360/08 Knoten, Sicht 8 km, keine Wolken, Temperatur 27°C, QNH 965 hPa

Zuerst erfolgt die Berechnung der Druckhöhe (Pressure Altitude > PA) Diese ergibt sich aus der Differenz von 965 hPa QNH zum Standarddruck 1013.25 hPa. Sie kann aber auch direkt im Flugzeug ermittelt werden, indem man den barometrischen Höhenmesser auf den Luftdruckwert von 1013 hPa einstellt und danach die Druckhöhe am Höhenmesser abliest. Wir berechnen den Wert aus der Differenz von 1013 zu 965 und erhalten 48 hPa. Da im unteren atmosphärischen Bereich die barometrischen Höhenstufe von 1 hPa einer Höhendifferenz von ~ 30 ft entspricht, ergibt sich die folgende Rechnung: 48 x 30 = 1440 ft PA. Dieser Wert muss zu der Platzhöhe addiert werden, da sich die Druckfläche 1013 hPa unterhalb von 965 hPa befindet. Daraus errechnet sich dann die Abweichung der Druckhöhe zur Platzhöhe von 5601 + 1440 = 7041 ft Druckhöhe. Der nächste Schritt gilt nun der Ermittlung der Dichtehöhe. Die ISA-Temperatur für 7000 ft über NN beträgt 1°C. Somit beträgt die Temperaturdifferenz von tatsächlicher zur Standardtemperatur 26°C. Da 1°C Temperaturabweichung von der ISA-Temperatur einer Höhendifferenz von 120 ft entspricht, ergibt sich die folgende Rechnung: 120 x 26 = 3120 ft. Da es sich um eine positive Temperaturabweichung handelt, muss sie zu der Druckhöhe addiert werden. Die Dichtehöhe für den Start in Samedan beträgt somit 7041+3120 = 10161 t DA oder eine Höhendifferenz zur Platzelevation von 4560 ft. Bei einem nicht aufgeladenen, normalen Saugmotor ständen unter diesen Bedingungen nur noch 70,8% der ursprünglichen Leistung zur Verfügung. Bei einem 100 PS starken Triebwerk wären das rund 70 PS. Um einen nachvollziehbaren, realistischen Eindruck von der Situation vermittelt zu bekommen, kann man an einem richtig warmen Sommertag auf ausreichend langer Piste bei gezogener Vergaservorwärmung und einem nur 3/4 nach vorne geschobenem Leistungshebel einen Startlauf beginnen. Die so gewonnene Erkenntnis ist von bleibendem Wert.

Mit der Cessna nach Israel

Wir sind ein Quartett und betreiben eine Cessna P210N, die gerade ihren 30. Geburtstag feierte. Aber vor 10 Jahren bekam sie ein neues Herz in Gestalt einer Allison Turbine und wurde dabei auch in der Kabine gründlich überholt. Sie trägt jetzt den Namen Silver Eagle (http://www.onaircraft.com/Silver%20Eagle.htm).

Ein Mitglied unserer Haltergemeinschaft will nach der standesamtlichen Trauung in Frankfurt seine Ehe in Israel nach jüdischem Ritus segnen lassen. Unser Entschluss ist schnell gefasst, wir wollen auf der Feier als Überraschungsgäste auftauchen und als Transportmittel kommt nur die Silver Eagle infrage.

Allerdings war das leichter gesagt als getan. Die Sicherheitslage Israels ist bekannt, entsprechend schwierig ist es, eine Einfluggenehmigung mit einem Privatflugzeug zu bekommen. Nach Recherchen im Internet wussten wir, dass der Antrag einen Monat vor der Einreise bei der ASOC gestellt werden muss und dass in Israel eine Person befragt werden wird, die uns persönlich kennt.

Das heißt, wir mussten die Familie des Bräutigams einschalten in der Hoffnung, dass sie unseren Plan vor ihm geheim hält. Glücklicherweise gelang das Vorhaben, seine Mutter musste viele Fragen beantworten was sie in dankenswerter Weise tat. Nach 2 Wochen hin und her mit der ASOC bekamen wir die Genehmigung einschließlich der Nennung von geheimen Parolen, die bei dem ersten Kontakt mit der israelischen ATC abgerufen werden. Vorher mussten wir noch ausführlich begründen, warum wir denn die umständliche Art des Reisens mit einem „Kleinflugzeug" wählen und nicht die komfortablen Sitze eines Linienfliegers.

Daneben galt es aber auch noch, die notwendigen Genehmigungen für die Zwischenlandungen in Griechenland zu erhalten. Man schlug uns sogar vor, an einem anderen Tag zu fliegen, weil der von uns gewählte Tag in Kos ein „busy day" sei.

Fast hätten wir 2 Tage vor Abflug aufgegeben. Was wir nicht wussten: Für den Luftraum über Zypern benötigt man eine Überfluggenehmigung, die 72 Stunden vorher zu beantragen ist. Woher so schnell nehmen? Es klappte schließlich doch - per email und Telefon und wir konnten los.

Mainz-Sarajewo, EDFZ-LQSA, 645 NM 03:21 Flugzeit, über MUN ABISO DOL BOSNA. Es war ein ruhiger Flug mit Rückenwind in FL210. Anflug auf Sarajewo kein Problem bei sehr schönem Wetter. In IMC ist er jedoch wesentlich anspruchsvoller, da der Platz zwischen Bergen liegt und der Anflugkorridor genau eingehalten werden muss. Wir hatten hier nur ein Tankstopp geplant, der schnell und ohne bürokratische Hindernisse über die Bühne ging.

Sarajewo-Kos, LQSA-LGKO, 622 NM 03:15 Flugzeit, über GAC RETRA DISOR FSK LMO MES LARKI. Auch dieses Leg war sehr ruhig und ebenfalls mit leichtem Rückenwind in FL210. Das Wetter war VMC, nur in der Ferne konnten wir die Wolkentürme über dem türkischen Festland sehen.

Ein Tag Pause in Kos. Handling obligatorisch, für AOPA-Mitglieder aber erschwinglich. Das Gleich gilt auch für die Landegebühr. Die Bürokratie ist gering und es hilft den AOPA-Crew-Ausweis sichtbar zu tragen.

Der Mietwagen stand bereit, das Hotel war gut und der Retsina sehr preiswert. Die Ruinen des Hippokrates wurden gebührend bewundert. Trotzdem waren wir froh am übernächsten Tag dem beginnen-

Zwischenstopp in Sarajevo

Auf Kos bei Hippokrates

Blick auf Haifa

den Touristenrummel entfliehen zu können. KOS-Haifa, LGKO-LLHA, 547 NM 03:00 Flugzeit, über Rodos Larnaca MERVA bei wunderschönem Wetter ebenfalls in FL210. Wie vorgeschrieben versuchten wir 180 NM vor Ben Gurion VOR mit der Israelischen ATC Kontakt aufzunehmen. Selbst auf FL 210 zuerst etwas schwach, dann aber alles ok, die Parolen stimmten und Israel hieß uns willkommen. Anflug auf Haifa nur VFR. Der Controller (Militär) ließ uns statt eines Direktanflugs zuerst einen Überflug in Bahnrichtung machen und dann eine Platzrunde fliegen.

Der Empfang kam einem „großen Bahnhof" gleich. Wir wurden von einem AOPA Mitglied, Yigal Merav, bis vor das Abfertigungsgebäude eingewiesen. Der Kontakt zu ihm kam über die Firma beyerdynamic, Heilbronn, zustande, die uns auch einen Karton mit 3 Headsets und vielen „giveaways" für die Israelischen AOPA Freunde mitgegeben hatte. Einige andere Piloten und natürlich der Zoll und die Security waren zu unserem Empfang gekommen. Die Security untersuchte unser Flugzeug, nachdem wir alles ausgeräumt hatten, der Zoll drückte im Hinblick auf den mitgebrachten Rheingauer Wein ein Auge zu und auch die Passkontrolle ging relativ geräuschlos über die Bühne.

In Israel blieben wir 5 Tage. Yigal half uns bei allem: Mietwagen, Hotel, Grenzabfertigung, sowohl bei Ankunft wie Abflug. Er zeigte uns Haifa, eine schöne Stadt an einen Hügel gebaut. Sehr sehenswert sind die „Bahai Gardens". Wir hoffen, wir können ihm unseren Dank dadurch ausdrücken, das wir ihm bald bei uns einen ebensolchen Empfang bereiten können.

Am ersten Tag besuchten wir zunächst die Israelisch-Libanesische Grenze – fest verschlossen, Passieren nicht möglich – und besichtigten dort ein Höhlensystem, durch das im 2. Weltkrieg die Engländer eine Eisenbahn über Beirut nach Europa gebaut haben.

Danach folgte die Weiterfahrt nach Tel Aviv, dem eigentlichen Ziel unserer Reise, der Hochzeitsfeier, mit Zwischenstopp am See Genezareth. An seinen Ufern die Vertreter vieler Religionen, die alle den einzigen Gott reklamieren aber glücklicherweise in Frieden miteinander leben.

Der nächste Tag stand im Zeichen einer Busfahrt mit einem Teil der Hochzeitsgesellschaft nach Jerusalem zur Holocaust Gedenkstätte Yad Vachem, zur Grabeskirche, der Klagemauer und nach Bethlehem zur Geburtskirche. Speziell Yad Vachem beeindruckt und macht betroffen. Um nach Bethlehem in die autonomen Gebiete zu kommen, muss die große Mauer passiert werden, die Israel vor Jahren wegen der zunehmenden Attentate gebaut hat. Sie erinnert stark an unsere alte Zonengrenze.

Die Hochzeitsfeier fand einen Tag danach in einem Kibbuz am Meer statt. Die Anlage glich einem luxuriösen Gartenrestaurant mit im Wesentlichen einem Pavillon für die Zeremonie, einem Ensemble von Tischen für das Festessen und einer großen Tanzfläche.

Wie bereits erwähnt, wollten wir unseren Juniorpartner mit unserem Besuch überraschen. Und es ist uns gelungen. Unser Freund und Bräutigam konnte es nicht fassen und freute sich riesig. Sowohl seine Braut als auch die anderen „Wissenden" der Familie hatten dichtgehalten und sind seinem Wunsch, die „Fliegerkollegen" auch einzuladen, entgegengetreten. Wir wurden herzlich umarmt und willkommen geheißen.

Die Trauung bei Sonnenuntergang war beeindruckend, der Rabbi sprach in Hebräisch und wir konnten ahnen, was er sagte. Dann der Wechsel der Ringe und das Zertreten eines Glases, das eine rituelle Bedeutung hat. Das anschließende Festmahl und die Hochzeitsparty waren fantastisch und die letzen Gäste waren erst bei Sonnenaufgang wieder im Hotel.

Hängende Gärten, „Bahai Gardens“

Hochzeit im Kibbuz

Treffen mit der AOPA-Israel

Nach ausgiebigem Ausruhen fuhren wir zurück nach Haifa, wo uns „AOPA-Yigal“ wieder betreute.

Am Abend ein Meeting mit den dortigen AOPA-Mitgliedern, wobei die Mitbringsel von beyerdynamic verlost wurden. Die Piloten hatten viele Fragen bezüglich der Fliegerei bei uns, weil in Israel die GA leider recht eingeschränkt ist. Anschließend führte uns Yigal in ein typisches morgenländisches Restaurant. Die Vorspeisen waren umwerfend und so zahlreich, dass die vielen Teller auf dem Tisch kaum Platz fanden. Besonders Hommos (Mus aus Kichererbsen), Senfmus und das knusprige Fladenbrot hatten es uns angetan.

Am Tag darauf hieß es Abschied nehmen von Israel. Nach Security Check, Passkontrolle und Tanken ging es auf das nächste Leg.

Haifa-Zakinthos LLHA-LGZA, 816 NM 04:15 Flugzeit (geplant). Real 5:08 Std wegen eines bis 60 Knoten starken Gegenwinds. Das Routing führte in FL180 bei strahlendem Sonnenschein über MERVA, Larnaca, Rodos, Athen, Korinth und Araxos. Der Schlenker über Araxos war mandatory, ATC hat dort kein Radar und staffelt über Araxos die Flieger nach Zakinthos und Kefallinia, wobei etwa jede Minute ein neuer Position-Report verlangt wird.

LGZA empfing uns als großer Flugplatz mit vielen Passagiertreppen und Vorfeldbussen, aber ohne ein weiteres Flugzeug. Handling ist für AOPA-Mitglieder keine Pflicht, man darf zu Fuß zum Terminal laufen. Der Empfang war sehr freundlich, sogar Customs kam zum Flugzeug, weil es ihm zu lange dauerte bis wir am Terminal waren. Bei der GA wurden wir gebeten, spätestens um 11:00 (lokal) am nächsten Tag zu starten, weil dann die Urlaubsflieger einfliegen und unsere Abstellposition gebraucht wird. Da wussten wir, wofür die Busse und Treppen gebraucht werden.

Zakinthos sollte zwar nur als Übernachts- und Tankstopp dienen. Mit einem wunderschönen Hotel direkt auf einer Klippe hatten wir es jedoch gut getroffen und beim Abendessen direkt am Meer wieder mit Retsina, dem lokalen, geharzten Wein, der leider in Deutschland wenig bekannt ist, ließen wir es uns gutgehen.

Die Abfertigung am nächsten Tag ging überraschend schnell und ohne Probleme. Was uns besonders freute: Lande- und Abstellgebühr für AOPA-Crews € 0,00!!

Zakinthos-Elba, LGZA-LIRJ, 638 NM 3:58 Flugzeit (wieder Gegenwind). Das Routing führte in FL200 über Kefallinia, Crotone, Caraffa. Zum Anflug nach Elba begegneten wir dem einzigen, etwas schlechteren Wetter der ganzen Tour. Wir mussten eine Wolkenschicht mit leichter Vereisung durchqueren. Elba selbst war aber auskömmlich, 5000 Fuß Untergrenze und 8km Sicht.

Auf Elba machten wir noch einmal zwei Tage Pause und trafen uns mit Fliegerkollegen aus Mainz-Finthen, die der jährliche Vereinsausflug dorthin geführt hatte. Wir hatten wieder einen Leihwagen und machten eine sehr schöne Inselrundfahrt auf den Spuren Napoleons. Es hat uns gewundert, dass es ihm da nicht gefallen hat.

Elba-Luxemburg-Mainz, LIRJ-ELLX-EDFZ, 486 NM 02:33 Flugzeit über Torino BANKO Epinal GIVOR bis ELLX. Die Alpen lagen im hellen Sonnenschein. Es war eine Pracht darüber zu fliegen. Majestätisch grüßte der Mont Blanc.

Insgesamt brauchten wir rund 22 Flugstunden und hatten auf dem Rückflug leider nur Gegenwind. Über das Flugwetter können wir ansonsten nur Gutes berichten, keinerlei Probleme. Das Gleiche gilt für die Abfertigungen auf den besuchten Flugplätzen (Notams lesen). Die Flugpläne wurden über Jeppesen Flight Star ausgearbeitet und über DFS-AIS per Internet aufgegeben. Klappte wunderbar.

Text und Fotos:
Kurt Jaster, Walter Heck, Frank Dickhaus

eNews

EASA reneges on PPL Instructor promise

EASA is going back on its pledge to re-introduce the PPL Flying Instructor and is insisting that PPL instructors have 'demonstrated a CPL level of theoretical knowledge', despite near-unanimous demand for change from the industry and widespread political support. The Agency's excuse for doing so seems flimsy – it says comments on its original proposal to scrap the requirement have highlighted, inter alia, that it would represent a difference to an ICAO recommendation. Surely they knew that when they made the original proposal?

The U-turn represents a blow for the flight training industry, which wanted to get the experienced, high-time PPL back into instruction. Pilots with decades of flying and thousands of hours behind them balk at taking a CPL course costing somewhere over €20,000 in order to instruct part-time or in retirement. Instead, a pilot with 150 hours total time, but who has passed the CPL exams, can instruct PPLs. Who would you rather have instructing you?

The original change to delete the requirement of CPL Theoretical Knowledge as a pre-requisite for an applicant for the FI Course was agreed at the final meeting of the main EASA FCL.001 Working Group in 2009. A small FCL.001 sub-group chaired by Matthias Borgmeier, an EASA Rulemaking Officer, was formed to finalise a number of outstanding issues regarding FIs. This group met in January this year, and there was a further one-day meeting of the group at the beginning of February when the Chairman confirmed that FIs holding a PPL would be remunerated for instruction. An IAOPA representative was present at each of these meetings. Mr Borgmeier re-affirmed his February statement in mid-June. Has he also been kept in the dark?

EASA must have thought the remunerated PPL Instructor had merit, or it would not have made its original proposal. Whose comments have changed its mind? Sources at EASA mentioned Austria; but why should the ill-thought-out objections of a state carry so much weight? As a safety agency, EASA should not be taking a line of least political resistance. There are fears that EASA, having been ordered by the EC to stop reinventing the wheel and adopt JAA or ICAO standards where no change is needed, has decided to throw the baby out with the bathwater in a fit of pique. IAOPA is continuing to campaign for the reintroduction of the PPL instructor.

Blue Language

ICAO's Language Proficiency Requirements were roundly condemned in the presence of Mitchell Fox, ICAO's Director of Operations, but nothing will change. Delegates gave examples of where they were being used to shake down pilots, or where the highest level is being accorded to ATPLs without any check of proficiency. Mitchell Fox cited the case of Russian air traffic controllers in remote parts of Siberia who had managed to learn enough English to comply, but there is a gulf of difference between full time professionals and the 30-hour-a-year pilot who may not even share the western alphabet but who must learn English to a high level in order to cross a border. This is widely seen as an example of meddlesome regulation with unintended consequences and no benefits.

The European dimension

IAOPA will communicate to EASA the value of allowing national authorities to retain ratings subject to national laws where there is a demonstrated safety benefit and no equivalent rating is available through EASA regulation, and to encourage other States to consider the safety benefit of a UK IMC Rating equivalent; IAOPA will pursue through the European Commission and EASA the issue of grandfather rights to ensure like-for-like replacement of licenses without the requirement for additional training, examination or technical requirements, and to ask the Commission to address the need for instructional flight time credits to apply to overseas flight instructors. (This partly addresses the issue of instructors who hold the UK Basic CPL and will be thrown out of work by EASA.)

The American dimension

Europe should recognise that the FAA complies with ICAO standards, has a fully compliant registry with a safety record comparable to that of Europe while offering adequate oversight, and should therefore accept properly registered N-registered aircraft as compliant to operate without further requirements in Europe, where the aircraft is being used for private purposes only; IAOPA will pursue at the highest political level the need for Europe and the USA to enact bilateral certification and airworthiness agreements as they may apply to general aviation.

Movers and Shakers

The first resolution thanked AOPA Israel for hosting the Assembly, naming Yaron Efrat, Nathan Sharon, Moshe Akler, Yigal Mairav, Ronen Shapira (Chief Test Pilot of Israeli Aerospace Industries), Jeppesen, and all AOPA Israel volunteers; participating and supporting individuals and organisations including Daniel Calleja Crespo, Director Air Transport, European Commission; Mikolaj Ratajczyk, European Commission, Aviation Safety; Patrick Ky, Director of SESAR; Raymond Benjamin, Secretary General, ICAO; Mitchell Fox, Chief of Operations, ICAO.

Termine 2010

August

20. - 22.08.2010
Taifun-Treffen
in Koblenz-Winningen (EDRK)
Info: www.powerglidertaifun.de

20. - 22.08.2010
Internationaler Luftzirkus
in Soest-Bad Sassendorf (EDLZ)
Info: www.flugtage-soest.de

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

21. - 22.08.2010
Flugplatzfest mit Oldtimer- und Experimentaltreffen in Bielefeld (EDLI)
Info: www.flugplatz-bielefeld.de

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

27. - 29.08.2010
QuaxMeet 2010
in Paderborn-Lippstadt (EDLP)
Info: www.quaxmeet.com

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

29.08.2010
Flugtag
in Landshut (EDML)
Info: www.flugtag-landshut.de

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

September

03. - 05.09.2010
OUV-Sommertreffen
in Mengen (EDTM)
Info: www.ouv.de

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

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

11. - 12.09.2010
Jubiläumsflugtage
in Idar-Oberstein (EDRG)
Info: www.aero-clubidar-oberstein.de

11. - 12.09.2010
Flugtag
in Weser-Wümme (EDWM)
Info: www.flugtag2010.de

18. - 19.09.2010
Allgäu Airport Festival
in Memmingen (EDJA)
Info: www.allgaeu-airport.de

Oktober

07. - 10.10.2010
17. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

08. - 10.10.2010
Qualifizierungslehrgang Sprachprüfer
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

16.10.2010
Tag der **AOPA**-Vereine
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

23. - 24.10.2010
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

30.10.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

13. - 14.11.2010
Preflight VFR/IFR
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

23.11.2010
AOPA-Nordatlantik-Seminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID

Straße

PLZ | Ort

Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ

Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer

Gültig bis

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

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

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2010
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
2. Quartal 2010 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

AERO

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:

Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor:

aerokurier
FLUGREVUE