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

AOPA LETTER

Ausgabe 05/2009 | Oktober - November 2009 | Heftpreis 2,80 Euro

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

05/09

Flugsicherungsprojekt SESAR:

IAOPA weiterhin für die Allgemeine Luftfahrt an Bord

www.flieg-doch-mal.de – Alle Infos über die Allgemeine Luftfahrt

Stärker vertreten!

- Kein Funkzeugnis ohne Deutschkenntnisse?
- Der andere Weg zum „Fluglehrer“

Fliegerisch fit!

- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach
- AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach

Besser informiert!

- Neue „Perspective“ für die Cirrus
- Der Fluginformationsdienst FIS

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

April 8 – 11, 2010
The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

EASA stellt Pläne zu Third Country Aircraft zurück

Eigentlich sollte der Entwurf zum neuen EASA Regelwerk zu „Third Country Operators“ schon am 30. Januar 2009 veröffentlicht werden. Doch zweimal wurde die Veröffentlichung verschoben, ohne dass hierfür offiziell Gründe genannt wurden. Was der europäischen IAOPA als Inhalt des Regelwerks angekündigt wurde, hat uns jedoch alarmiert: Alle dauerhaft von europäischen Betreibern in Europa eingesetzten Luftfahrzeuge sollen zukünftig auch in einem europäischen Staat zum Verkehr zugelassen werden. Das heißt: Alle in Europa derzeit betriebenen Flugzeuge mit einer außereuropäischen Verkehrszulassung müssten entweder umgeflaggt werden oder raus aus Europa. Betroffen wären bis zu 10% unserer Flugzeugflotte in der europäischen Allgemeinen Luftfahrt.

Natürlich hat die IAOPA die Frage nach dem „Warum?“ gestellt, aber nur wenig konkrete Antworten erhalten: Man wolle ein einheitliches Sicherheitsniveau für alle Flugzeuge in Europa gewährleisten. Wir sehen aber schlichtweg kein Problem, das es zu lösen gibt. Uns wurde bestätigt, dass bei den betroffenen Flugzeugen, überwiegend handelt es sich dabei um bei der FAA der USA zugelassene Flugzeuge mit N-Registrierung, keinerlei Häufung von Unglücksfällen beobachtet wurde. Man lässt sie von europäischen Unternehmen warten, die nebenbei auch eine FAA-Autorisierung besitzen. Außerdem kann man diese Flugzeuge mit Rampchecks genauso überprüfen wie es heute bei ausländischen Airlines praktiziert wird.

Also, hat man denn bei der EASA nichts Besseres zu tun, sollte man sich nicht lieber primär um die wichtigen Probleme kümmern? Diese kritische Frage haben der EASA nicht nur die IAOPA, sondern auch die anderen europäischen Luftfahrt-Verbände und letztlich auch die Europäische Kommission als ihr Dienstherr gestellt. Die EASA hat im Moment Arbeit im Überfluss, es gilt für sie derzeit vorrangig die zehntausenden von Antworten auf die Gesetzesentwürfe zu FCL und OPS zu bearbeiten.

Das Ergebnis ist überaus erfreulich: Die EASA wird in ihrem Gesetzgebungsprogramm nunmehr Prioritäten setzen und verstärkt auf bereits bestehende Regelwerke der ICAO und der JAA zurückgreifen. Die Prioritätenliste führt auf 1. „Flight Crew Licensing“ an, danach kommt gleich auf 2. „Commercial Air Transport“. Es folgen auf 3. „Medical Requirements“, auf 4. „Other Operations (Aerial Work)“, auf 5. „Non-commercial Operations“, auf 6. „Operational Suitability Data“, auf 7. „Safety Assessment of Aircraft (Ramp checks)“.

Und wer sagt es denn: Auf Platz 8 von 8, damit mit der niedrigsten Priorität, werden „Third Country Operations“ aufgeführt.

Wir betrachten dieses Setzen von Prioritäten als Indikator dafür, dass man in Brüssel und Köln zuhört und durchaus offen für unsere Belange ist. Natürlich betrachten wir dieses Resultat auch als großen Erfolg unserer europäischen IAOPA-Verbandsarbeit.

Liebe EASA, bleib doch bitte bei dem vor einigen Jahren gegebenen Versprechen, dass die EASA so attraktiv werden wird, dass alle Betreiber von in Drittländern zugelassenen Flugzeugen freiwillig mit ihren Flugzeugen und Lizenzen zu Euch kommen werden!

Und hierzu gibt es ja sehr lobenswerte Ansätze: Etwa die EASA-Arbeitsgruppe FCL.008, deren Ziel es ist ein IFR mit abgespeckter Theorieausbildung für Privatpiloten einzuführen. Mit solch einer attraktiven Ausbildung würden viele Piloten sicherlich gerne ihr IFR in Europa absolvieren, anstatt wie bislang den Weg über die Ausbildung in den USA und das Betreiben eines N-registrierten Flugzeugs zu gehen.

Also, danke für’s Zuhören und auf eine weiterhin gute und konstruktive Zusammenarbeit!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
JHV der AOPA-Germany am 2. August 2009, Vorstand wird im Amt bestätigt	5
AOPA-Mitgliedsflugschule: Flugschule Marl	6

Stärker vertreten!

Kein Funkzeugnis ohne Deutschkenntnisse?	7
Der andere Weg zum „Fluglehrer“	8
Keine Steuer auf Sprit bei geschäftlichen Flügen nach Dänemark	9
Ein Flugzeug über Dänemark einkaufen ohne Mehrwertsteuer? Noch geht es!	9
SESAR geht weiter!	10

Fliegerisch fit!

Professionelles und erfolgreiches Wasserflugseminar bei Clipper Aviation	11
Buchtipp: Wasserfliegen von Heiko Harms	11
31. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden – Mit Sicherheit Spaß am Fliegen!	12
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 24. und 25.10.2009	14
VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software in Egelsbach am 07. und 08.11.2009	15
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 21.11.2009	16
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	17

Besser informiert!

Neue „Perspective“ für die Cirrus	18
Förderprogramm der Grumman-Vereinigung	20
Das Ende von Berlin-Tempelhof	20
AERO 2010: Große Resonanz für Helikopter-Hangar	20
Dornier-Museum in Friedrichshafen eröffnet	20
TANNKOSH 2009 – Wenn Wetter, dann richtig Wetter!	21
Langen Information, D-EXYZ – Der Fluginformationsdienst FIS	24
The American Way of Flying	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Mit der Zweimot nach Duxford zu den Flying Legends 2009	29
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelbild: Michael Ziem (Waco UPF-7)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Gernot Glatz
Hans-Werner Meier
Siegfried Wagner

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Dr. Heinz Blackholm
Klaus Poklekowski
Dieter Schlau
Kurt Wagner
Nicolaus Andreae
Dr. Heiko Meinert
Prof. Dr. Rüdiger Dörries
Ludwig Wieser
Klaus Tempus

JHV der AOPA-Germany am 2. August 2009, Vorstand wird im Amt bestätigt

Am 2. August fand in Eggenfelden die diesjährige Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany statt. Nach dem Geschäftsbericht des Präsidenten war die Neuwahl des Vorstandes zentraler Tagesordnungspunkt.
Nach langjähriger Zugehörigkeit im Vorstand verzichteten die Beiräte Otto Stein und Jochen Pieper in diesem Jahr auf eine Kandidatur. Neu gewählt wurden stattdessen Prof. Gustav Real und Oliver Will. Alle weiteren Vorstandsmitglieder wurden in ihrem Amt bestätigt.

Der neue AOPA-Vorstand setzt sich somit wie folgt zusammen:

Präsident:
Prof Dr. Elmar Giemulla

Vizepräsidenten:
Sibylle Glässing-Deiss, Thomas Neuland, Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Schatzmeister:
Constantin Woelki

Beiräte:
Jo Konrad, Gabriele Mair, Prof. Gustav Real, Oliver Will

Aufgrund der Länge des Protokolls ist ein Abdruck im AOPA-Letter leider nicht möglich. AOPA-Mitglieder können das Protokoll sowie den Geschäftsbericht des Präsidenten im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de herunterladen. Selbstverständlich können die Dokumente auch über die AOPA-Geschäftsstelle angefordert werden.

Prof. Elmar Giemulla verliest den Geschäftsbericht

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

Flugschule Marl

Dr. Peter Luthaus mit einem IFR-Schüler im ELITE FNPT II der Flugschule Marl

Der Flugplatz Marl Loemühle ist mit seinem Restaurant und Biergarten direkt an der Landebahn eine perfekte Basis für gesellige Schüler-/Lehrerrunden in lockerer Atmosphäre. Nicht zuletzt wegen des Spielplatzes auf dem Flugplatzgelände ist Loemühle auch ein Treffpunkt für die ganze Familie. Die verkehrsgünstige Lage nahe des Ruhrgebiets und des Münsterlands bietet in Verbindung mit den Öffnungszeiten des Flugplatzes (im Sommer bis 22:00 Uhr lokal, mit PPR 24 Stunden, einschließlich Nachtflug) alle Voraussetzungen für eine ideale PPL-Ausbildung und weitergehende Lehrgänge. Flughäfen mit Instrumentenflugverfahren liegen in unmittelbarer Nähe und ermöglichen eine effektive IFR-Ausbildung. Das mit der DFS koordinierte Kunstfluggebiet grenzt direkt an den Flugplatz und ist ohne den in der Kunstflugausbildung uneffektiven Horizontalflug zu erreichen. Auch zeitraubende Sicherheitskontrollen von Piloten wie an größeren Flughäfen gibt es am Verkehrslandeplatz Marl nicht.

Seit 2007 leitet der begeisterte Pilot und Fluglehrer Dr. Peter Luthaus, der nach der Promotion in Physik am CERN (Genf) als IT-Berater, Software-Architekt und Projektleiter tätig war, die Flugschule. Mit 14 Jahren begann er 1985 mit dem Segelfliegen. Später erwarb er in Australien einen CPL. Dr. Peter Luthaus verfügt über Berechtigungen für ein- und mehrmotorige Flugzeuge, die CPL/IFR-Lehrberechtigung sowie umfangreiche Lehrerfahrung im Kunstflug.

Mit diesem Hintergrund hat Dr. Peter Luthaus die Flugschule kontinuierlich ausgebaut. Seit März 2009 ist die Flugschule Marl (FSM) als Flight Training Organisation zertifiziert (D-FTO 1.111). Das Ausbildungsprogramm umfasst: PPL, CVFR, Nachtflug, IFR, Kunstflug und Sprechfunkkurse. Die Genehmigung zur Durchführung der CPL-Ausbildung wurde beim LBA Anfang Juli beantragt. Seit 2008 können am Flugplatz Teile der Ausbildungen IFR, PPL und CVFR kostengünstig und effizient auf einem ELITE FNPT II mit original-GNS430 absolviert werden. Kunstflug bildet FSM auf einer Robin 2160D aus, in der sich Schüler und Lehrer nebeneinander sitzend bestens verständigen können. Terminabsprachen sind bei allen Lehrgängen individuell möglich.

FSM bietet zudem fliegerische Weiterbildungen an, wie geführte Touren (z.B. Alpeneinweisungen mit Altiport-Landungen), Grenzflugzustände und Trudeln, Funknavigations- und IFR-Refresher (Theorie/FNPT/Flugzeug). Bestandteil eines IFR-Refreshers kann auch die Nutzung von GPS-Anflügen mit Erwerb der Qualifikation sein, die nach NFL II-120/99 und 26/00 benötigt wird um Standalone-GPS-Anflüge durchzuführen.

Eine interessante Möglichkeit zum IFR-Einstieg ist der Kurs „Grundlagen des Instrumentenflugs“ (5h FNPT, 5h Flugausbildung), welcher vollständig auf eine spätere IFR-Ausbildung angerechnet wird. Regelmäßig finden abends Veranstaltungen zum Auffrischen und Erweitern der Theoriekenntnisse statt, z.B. PC-basierte Flugvorbereitung oder Avionik.

Die Ausbildungs- und Charterflotte der Flugschule Marl besteht zur Zeit aus einer Cessna 152, einer Cessna 172, zwei Piper Archer (beide IFR-zugelassen mit 2-Achsen-Autopilot, eine mit Stormscope), einer Robin 2160D (für Reiseflug- und Kunstflugcharter) und einer Beech Bonanza A36 (IFR-zugelassen, Autopilot/Flight Director, Stormscope).

Zu den kommenden Sprachprüfungen bietet FSM spezielle Vorbereitungskurse durch von der DFS zertifiziertes Lehrpersonal an. FSM plant, die Sprachprüfungen in den eigenen Räumen selbst abzunehmen.

Engagierte Fluglehrer und Verwaltungsmitarbeiter gewährleisten im Team mit Dr. Peter Luthaus solide Ausbildungen basierend auf den Qualitätsstandards einer FTO, verbunden mit Spaß, Begeisterung und Kundennähe.

Robin 2160D der Flugschule

Flugschule Marl
Dr. Peter Luthaus
Hülsstr. 301
45770 Marl
Tel. 02365 822 49
info@flugschule-marl.de
www.flugschule-marl.de

Kein Funkzeugnis ohne Deutschkenntnisse?

In Deutschland wollte es der Gesetzgeber den Flugschulen ganz ausdrücklich ermöglichen ausländische Flugschüler auszubilden. Deshalb wurden vor einigen Jahren die Fragenkataloge der theoretischen Prüfung aus dem Deutschen ins Englische übersetzt, auch entsprechend wurden komplett englischsprachige Ausbildungslehrgänge an den Flugschulen genehmigt.

Das Ganze funktionierte völlig reibungslos, bis ein ganz findiger Mensch im Luftfahrt-Bundesamt die Eingebung hatte, dass das ja nicht sein kann. Denn in der Anlage der Flugfunkverordnung zu den „Prüfungsbestimmungen für den Erwerb von Flugfunkzeugnissen" wird unter 1.1. festgeschrieben, dass „im schriftlichen Teil in deutscher Sprache" Kenntnisse nachzuweisen sind über rechtliche Grundlagen des Flugfunkdienstes im nationalen und internationalen Bereich.

Dieser Passus gilt sowohl für die Erwerber des BZF I und II sowie des AZF. Außerdem wird auch unter 2.2.2. gefordert, Fertigkeiten nachzuweisen in der „Abwicklung eines Sprechfunkverkehrs in deutscher und englischer Sprache", sowie unter 2.2.3. einen englischen Text in die deutsche Sprache zu übersetzen.

Bislang konnten Englisch sprechende Prüflinge ohne Deutschkenntnisse bei der Bundesnetzagentur ein Sprechfunkzeugnis erwerben, in dem ausgewiesen wurde, dass der Inhaber nur Englisch spricht. Damit war der Fall erledigt und es gab auch keinerlei Probleme. Diesem ungesetzlichen Treiben wurde aber durch Intervention des LBA ein Riegel vorgeschoben, man muss auf den Deutschkenntnissen bestehen! Der Bundesnetzagentur wurde es nahegelegt, diese rein „englischen" Sprechfunkzeugnisse nicht mehr auszustellen.

Betroffen sind von diesem Umdenken des LBA alle Flugschüler, die sich in einer deutschen Flugschule in der Ausbildung befinden und jetzt nicht mehr weitermachen können. Betroffen sind natürlich auch die Flugschulen, die mit der Ausbildung ihrer Kunden derzeit nicht weiterkommen und mit Umsatzeinbußen zu kämpfen haben. So befinden sich derzeit alleine in der Flugschule Air Alliance Flight Center auf dem Flughafen Siegerland elf ATPL-Flugschüler in der Ausbildung, die als Inder, Kroaten, Polen und Portugiesen nicht über die Deutschkenntnisse verfügen, mit denen der deutsche Prüfungsstandard zu erfüllen ist.

Das deutsche Bundesverkehrsministerium (BMVBS) bedauert diese Situation auf unsere Anfragen hin außerordentlich, sieht sich aber nach einer juristischen Prüfung nicht zu einer Tolerierung der bisherigen Praxis in der Lage. Zunächst stellte man uns eine schnelle Lösung innerhalb weniger Wochen in Aussicht, am besten über einen ministeriellen Erlass.

Man hätte wohl früher einfach vergessen, die FlugfunkV entsprechend anzupassen. Auf die deutsche Prüfung zu verzichten, das bekäme man schon hin.

Inzwischen ist aber zu erfahren, dass zur Lösung des Problems die Flugfunk-Verordnung abgeändert werden muss. Das gestaltet sich aber wohl schwieriger und langwieriger als ursprünglich vermutet, denn die Bundesnetzagentur untersteht dem Bundeswirtschaftsministerium und das LBA dem BMVBS. Beide Häuser müssen sich abstimmen und das in den Zeiten des Bundestagswahlkampfes. Aber immerhin, man will das Problem lösen, es würde aber einige Monate länger dauern als gedacht.

Eine Lösung könnten ausländische Sprechfunkzeugnisse sein, denn §14 FlugfunkV besagt: „Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Flugfunkzeugnisse können anerkannt werden. Voraussetzung ist, dass das gültige Flugfunkzeugnis unter Prüfungsbedingungen erworben wurde, die denen eines entsprechenden Flugfunkzeugnisses der Bundesrepublik Deutschland mindestens gleichwertig sind." Da z.B. in England aber kein Deutsch geprüft wird, erscheint es zumindest fraglich, ob man bei den Behörden von gleichwertigen Prüfungsbedingungen ausgeht, und ob man diese Flugfunkzeugnisse anerkennen wird.

Wir finden, dass der Umgang mit dieser Thematik leider bezeichnend ist für den Zustand unserer deutschen Luftfahrtverwaltung.

Es wird nicht nach dem Sinn und Zweck von Vorschriften gefragt, es wird nicht mehr versucht sich für die Bürger und Unternehmen einzusetzen, es wird nur noch auf Paragraphen herumgeritten, auch wenn es niemandem nutzt und nur zum Schaden aller Betroffenen ist. Leider gibt es in unserem Behörden-Jungle keine klar identifizierbaren Zuständigen mehr, die Verantwortung für Vorschriften übernehmen. Man darf schon annehmen, dass das kein Zufall, sondern so gewollt ist. Armes Deutschland.

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 06/09:
13.11.2009
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

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

Der andere Weg zum „Fluglehrer“

Wie man die JAR-FCL in den Vereinsschulen wirkungsvoll einsetzen kann

Fast alle AeroClubs und vereinseigene Flugschulen klagen: Kaum ein Pilot macht noch die Ausbildung zum Fluglehrer (FI). Nach einer (inoffiziellen) Umfrage vom Verfasser wurde 2008 in einigen Bundesländern bzw. Regierungsbezirken keine einzige Lehrberechtigung neu ausgestellt, und in den übrigen Bundesländern ist die Fluglehrerausbildung dramatisch zurückgegangen. Oft liegt das Durchschnittsalter der Fluglehrer in den Vereinen deutlich über 60 Jahren, Nachwuchs ist nicht in Sicht. Die „Alten“ tragen die Hauptlast der Ausbildung vor allem in den Clubs und zunehmend wird (muss) PPL-Ausbildung in die kommerziellen Schulen verlagert werden.

Woran liegt das? Es liegt an den JAR-FCL-Vorschriften für den FI: Die JAR-FCL verlangen vom Fluglehrer-Aspiranten mindestens eine CPL-Berechtigung oder vergleichbare Theorie-Kenntnisse. Der CPL-Stoff gemäß JAR-FCL umfasst inzwischen fast den gesamten ATPL-Stoff, so dass der Lernaufwand im Gegensatz zum „alten“ CPL deutlich größer geworden ist. Der Fluglehrer-Aspirant muss ganze 125 h Theorie-Ausbildung über sich ergehen lassen und 30 h Flugausbildung überstehen. Nach Bestehen der Prüfung wird dem Fluglehrer aber erst eine beschränkt gültige Berechtigung ausgestellt, denn er muss noch mindestens 100 h Flugausbildungstätigkeit nachweisen sowie 25 Alleinflüge von Flugschülern beaufsichtigt haben, bis er die unbeschränkte Berechtigung erhält. Dies alles wird von einem „aufsichtführenden Lehrberechtigten“ überwacht (§ 1.325 JAR-FCL).

Allerdings ist klar, dass durch die JAR-FCL zusätzlicher Bedarf an Fluglehrern besteht, für die kommerzielle Flugschulen nicht erforderlich sein müssten. Fluglehrer werden benötigt, um die 2-jährigen Übungsflüge für die Verlängerung der Class Ratings abzunehmen, für Differenztrainings oder für Weiterbildung und Auffrischungsschulungen. Nicht immer und überall ist bekannt, dass ein Pilot, der z.B. von einer Cessna 152 auf eine Diamond Katana umschulen will, dies nur mit einem Fluglehrer, oder einem Einweisungsberechtigten tun kann, da die Katana einen Verstellpropeller hat, und diese Umschulung ist laut JAR-FCL nur über die sog. Differenzschulung möglich. Hat der Club sich eine Cessna 172 mit Garmin 1000 angeschafft, so muss, nach neuester Ergänzung der Vorschriften, die Einweisung ein Fluglehrer oder CRI übernehmen, denn es handelt sich um Differenz-Training!

Was also tun? – Ein Blick in die JAR-FCL hilft hier weiter, denn dort ist die frühere Einweisungsberechtigung als „Class Rating Instructor“ (CRI) wiederauferstanden, und zwar mit mehr Rechten als früher zu ICAO-Zeiten. Der class rating instructor (CRI) nach JAR-FCL hat im wesentlichen folgende Kompetenzen:

- Ausbildung für ein Class Rating , z.B. Single Engine Piston (SEP) für einen MOSe-Piloten
- Abnahme des Übungsflugs nach JAR-FCL und ICAO-alt
- Eintrag der Verlängerung des jeweiligen Ratings in die Lizenz
- Vertrautmachen und Differenzschulung nach JAR-FCL
- CVFR-Training, Einweisung auf Schleppflugzeug, Nachtflug

Gegenüber der früheren Einweisungsberechtigung darf der CRI also auch ausbilden, z.B. im Rahmen der Differenzschulung oder für Class Ratings, und er darf den Übungsflug nach § 1.245 JAR-FCL abnehmen und die Verlängerung des Class Ratings in die Lizenz eintragen. Der CRI hat also alle Kompetenzen eines Fluglehrers, außer der Grundausbildung z.B. für PPL(A) gem. JAR-FCL.

Wer kann CRI werden? So sehen die Voraussetzungen und Anforderungen gem. § 1.380 (b) JAR-FCL aus :

- mind. 300 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen
- mind. 30 Flugstunden als PIC auf der entsprechenden Klasse
- davon 10 h in den vorangegangenen 12 Monaten
- ein genehmigter Lehrgang in einer FTO
- 25 h theoretische Ausbildung (mit Schwerpunkt Pädagogik)
- mind. 3 h Flugausbildung
- praktische Prüfung, keine theoretische Prüfung

Fazit: Die Anforderungen sind also wesentlich weniger umfangreich als für den Flight Instructor (FI) gemäß JAR-FCL. Trotzdem können fast alle vergleichbaren Rechte ausgeübt werden. Das ist vor allem für die Fliegerclubs interessant, denen Fluglehrer fehlen!

AOPA-Mitglied Gerald Gollob bietet über seine Flugschulkooperation einen 6-tägigen Kompaktkurs zum Erwerb des CRI an. 2009 wurden bereits zwei CRI-Kurse erfolgreich für alle Teilnehmer durchgeführt. Wer Interesse hat, kann sich über die Website www.pilot-training-europe.com (siehe „Einweisungsberechtigung CRI“) informieren.

Gerald Gollob

Eine Anmerkung der Redaktion:

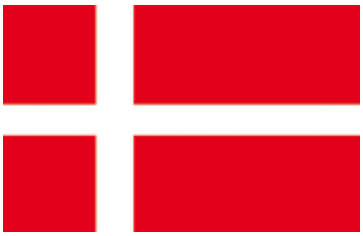
Das von Herrn Gollob diskutierte Thema ist in der Tat ein sehr ernstes. Deshalb haben wir über die europäische IAOPA der EASA wiederholt vorgetragen, dass die Fluglehrerausbildung wieder deutlich vereinfacht werden soll. Offenbar mit Erfolg: Denn in den aktuellen Gesetzesentwürfen der EASA zu FCL (genau ist es die NPA 2008-17b, FCL.915, General requirements for instructors) wird der CPL nicht mehr als Voraussetzung für Fluglehrer von Privatpiloten aufgeführt. Wann das neue EASA-FCL-Regelwerk umgesetzt wird ist schwer vorherzusagen. Geplant ist zunächst das Jahr 2012, Verspätungen im Fahrplan sind aber durchaus zu erwarten, so dass der CRI weiterhin eine interessante Alternative zum vollen FI bleibt.

Dr. Michael Erb

Keine Steuer auf Sprit bei geschäftlichen Flügen nach Dänemark

Wer bislang in Dänemark billigen Sprit getankt hat, muss heute leider nach der Anpassung der Steuersätze in Dänemark genauso tief in die Tasche greifen wie überall in Europa. Es sein denn, Sie fliegen aus geschäftlichen Gründen nach Dänemark. Sie haben aber kein lizenziertes Luftfahrtunternehmen? Das macht nichts. Denn dann können Sie beim dänischen Zoll die Rückerstattung der Energie- und der Umsatzsteuer auf Ihren in Dänemark getankten Sprit beantragen. Denn in Dänemark wird akzeptiert, anders als in Deutschland, dass Flüge „other than for private pleasure flying" von diesen Steuern befreit sind. Das System ist für Avgas und Jetfuel unterschiedlich: Für Avgas beträgt die Rückerstattung 6,00 DKK pro Liter, das sind 0,81 EUR.
Wird Jetfuel getankt, geht der dänische Zoll grundsätzlich davon aus, dass es sich nicht um „Private pleasure flying" handelt. Die Steuer wird deshalb nicht erhoben. Wird Jetfuel dennoch für rein private Zwecke getankt, ist der Käufer - zumindest theoretisch - verpflichtet die Steuern zu zahlen. Weitere Informationen und das Formular zur Beantragung der Steuerrückerstattung für Avgas finden Sie auf der Internetseite der IAOPA unter www.iaopa.eu.

Ein Flugzeug über Dänemark einkaufen ohne Mehrwertsteuer? Noch geht es!



Sie überlegen sich als Privatperson, entweder noch in diesem oder im nächsten Jahr im Ausland ein Flugzeug zu kaufen? Dann sollten Sie den Kauf nach Möglichkeit noch in dieses Jahr vorziehen. Denn in Dänemark gibt es nur noch bis zum Ende diesen Jahres einen Mehrwertsteuersatz von 0% für Flugzeuge!
Wenn der Kaufvertrag vor dem 31.12.2009 unterzeichnet wurde, können Sie das Flugzeug noch bis zum 30.06.2010 über Dänemark mehrwertsteuerfrei einführen.
Neu ist, dass wenn das Flugzeug vor dem 31.12.2009 vollständig bezahlt wurde, es nachträglich ohne Einhaltung irgendeiner Frist mehrwertsteuerfrei eingeführt werden kann.
Näheres zum Thema kann Ihnen der Flugzeughändler Ihres Vertrauens mitteilen.

Anzeige

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

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

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

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

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

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

SESAR geht weiter!

Die europäische IAOPA vertritt nach ihrem Engagement in der Definitionsphase des Projektes jetzt auch in der Implementierungsphase die Interessen der General Aviation. Gerne veröffentlichen wir nachstehend die aktuelle Presseerklärung des SESAR Joint Undertaking. Selbstverständlich werden wir Sie über den Fortgang informiert halten. Das IAOPA-Konsortium setzt sich zusammen aus der AOPA-UK, der AOPA-Germany und dem Deutschen Ultraleichtflugverband.

Airlines, Business- & General Aviation und Associations sind an Bord von SESAR, um den European Sky zu modernisieren

Brüssel, 15. September 2009. Das SESAR Joint Undertaking (SJU), eine einzigartige öffentlich-private Partnerschaft im Bereich der Forschung und Entwicklung des Luftverkehrsmanagements, hat Verträge mit Air France & Régional, KLM, Iberia, der Lufthansa-Gruppe einschließlich SWISS und LCAG, SAS Scandinavian Airlines, TAP Portugal, Novair, einem von EBAA koordinierten Konsortium mit NETJET und Dassault Aviation , außerdem mit IATA und IAOPA unterzeichnet, deren technische Sachverständige sich alle im SESAR Programm engagieren. Das SESAR Joint Undertaking ist jetzt bereit, seinen zentralen Auftrag anzupacken: ein benutzergesteuertes, modernisiertes und bezahlbares System des Luftverkehrsmanagements für Europa zu entwickeln, um zum einen den Flugverkehr behindernde Überlastungen am europäischen Himmel zu vermeiden, und zum anderen die Umweltbelastung des Sektors zu verringern.

Giovanni Bisignani, Generaldirektor und CEO der International Air Transport Association (IATA), die ca. 230 internationale Fluglinien repräsentiert, kommentierte: „SESAR muss Ergebnisse abliefern, die sich an den höchsten Prioritäten der Industrie orientieren – Sicherheit, Verantwortung für die Umwelt und finanzielle Nachhaltigkeit. Auch muss das Projekt rechtzeitig fertig gestellt werden und den Bedürfnissen der Kunden entsprechen. Die heute unterzeichnete Vereinbarung ist wichtig, weil sie die Validierung neuer Technologien durch Flugversuche unter realen Bedingungen beschleunigt."

Die Implementierung des zukünftigen durch SESAR entwickelten ATM-Systems wird es Luftraumnutzern ermöglichen, der künftigen Verbrauchernachfrage nach Luftverkehrsleistungen nachzukommen sowie Service- und Sicherheitsniveaus zu erhöhen und dabei gleichzeitig die Kosten und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Das SESAR Programm geht auf die Bedürfnisse aller Luftraumnutzer ein, auch das Militär wird einbezogen. Das SJU benötigt sachkundige Unterstützung aus allen Fachgebieten der Luftraumnutzer, die mit dem Luftverkehrsmanagement in Verbindung stehen. Dies sind:

- Flugbetrieb, insbesondere bei Fragen der Kraftstoffeffizienz
- Flugplanungsprozesse und unterstützende Systeme
- Spezifikationen für Flugzeugsysteme (Avionik)
- Betriebssteuerungsprozesse (OCC) und unterstützende Systeme
- Datenlinks
- Produktionsplanungsprozesse (Einsatzplanung für Flugzeuge, Netzwerk Management) und unterstützende Systeme
- Training der Flugbesatzung (einschließlich Lizensierung, Rekrutierung, usw.)
- Bewertung von Kosten und Nutzen

Das SESAR JU zielt ab auf spezifische Nutzerkategorien, deren technische Sachkunde für die Durchführung des SESAR Programms benötigt wird: Airlines und Charterfluggesellschaften, Billigfluglinien, Luftfrachtunternehmen, Geschäfts- und Allgemeine Luftfahrt und die Militärluftfahrt. Air France mit ihrer Tochter Régional, das EBAA Konsortium, bestehend aus Vertretern der Allgemeinen und Geschäftsluftfahrt einschließlich NETJET und Dassault Aviation, KLM, Iberia, die Lufthansa Gruppe mit SWISS & LCAG, Novair, SAS Scandinavian Airlines, TAP Portugal sowie zwei Verbände, IATA als Vertreter der Airlines und IAOPA als Vertreter der Flugzeugeigner und Piloten, werden vom SJU finanzielle Unterstützung erhalten, um ihren Input zu jedem Abschnitt des SESAR Arbeitsprogrammes zu liefern. „Es ist wesentlich oder sogar für den Erfolg von SESAR lebenswichtig, dass die Sachkenntnis der Luftraumnutzer vom ersten Tag der Entwicklungsphase an integriert wird. SESAR wurde für und von den Luftraumnutzern gestaltet. Die Luftraumnutzer werden an dem Projekt teilnehmen und die Ergebnisse aus technischer und Kostenperspektive analysieren, und so den `User Driven Approach´ der zukünftigen SESAR Technologien und Verfahren verstärken", unterstrich Patrick Ky, der Executive Director des SESAR Joint Undertaking. Die neuen Elemente und Betriebsverfahren von SESAR werden stufenweise von 2012 bis 2020 eingeführt. „Das SESAR Programm ist die betriebliche und technologische Antwort auf die größten Herausforderungen des Wachstums des europäischen Flugverkehrs.

Das Ziel des SESAR Joint Undertaking ist es, die Modernisierung des europäischen Systems des Luftverkehrsmanagements sicherzustellen, indem es alle relevanten Bestrebungen zu Forschung- und Entwicklung in diesem Bereich koordiniert und konzentriert. Partnerschaft, Nachhaltigkeit und Steuerung durch die Luftraumnutzer sind die Schlüsselkonzepte des Ansatzes des SESAR Joint Undertaking. Gegründet durch die Europäische Gemeinschaft und durch EUROCONTROL haben sich fünfzehn Unternehmen dem SJU angeschlossen: AENA, Airbus, Alenia Aeronautica, die DFS, DSNA, ENAV, Frequentis, Honeywell, INDRA, NATMIG, NATS (En Route) Limited, NORACON, SEAC, SELEX Sistemi Integrati und Thales."

Professionelles und erfolgreiches Wasserflugseminar bei Clipper Aviation

Vom 4. bis 6. September 2009 fand an der Flugschule von Clipper Aviation in Flensburg das erste Wasserflugseminar für Mitglieder der AOPA-Germany und weitere interessierte Piloten statt.
Sechs Teilnehmer aus ganz Deutschland kamen in den äußersten Norden der Bundesrepublik, um das Wasserfliegen in Theorie und Praxis kennenzulernen. Das verregnete und stürmische Wetter zu Seminarbeginn wurde für intensive theoretische Vorträge über das Wasserfliegen, Knotenkurse zum richtigen Festbinden des (Wasser)-Flugzeugs und rege Diskussionen genutzt. Am letzten Seminartag hatte sich das Wetter soweit beruhigt, dass alle Teilnehmer erste praktische Erfahrungen auf Wasserflugzeugen sammeln und mehrere Wasserlandungen auf der Flensburger Förde absolvieren konnten. Die AOPA-Germany bedankt sich bei Flugbetriebsleiter Heiko Harms und dem gesamten Flensburger Team von Clipper Aviation für die lehrreichen Tage und die perfekte Organisation. Vor dem Hintergrund des Unglücks im Hamburg Hafen, bei dem am 22. August 2009 zwei Menschen ums Leben kamen und Clipper Aviation eine Cessna 206 verlor, war dies sicher keine leichte Aufgabe.
Die AOPA-Germany bedauert den Unfall ihres Mitgliedsunternehmens „Clipper Aviation" zutiefst. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen der Opfer, dem Piloten der Unglücksmaschine und allen Mitarbeitern von Clipper Aviation.
Für das kommende Jahr plant die AOPA-Germany weitere gemeinsame Veranstaltungen mit Clipper Aviation.

Buchtipp: Wasserfliegen

Wasserfliegen - der Inbegriff der fliegerischen Freiheit und Unabhängigkeit. Bis vor wenigen Jahren war dieses abenteuerliche Fliegen in Europa kaum möglich. Jetzt kann jeder die Wasserflugberechtigung in Deutschland erwerben. Dieses Buch zeigt Ihnen wie es geht. Das Buch gibt Ihnen einen umfassenden Einblick in die Techniken und Verfahren des Wasserfliegens in Deutschland. Know-how aus erster Hand: Vom Glattwasserstart über Seitenwindtechniken bis hin zur Auswahl eines geeigneten Landegebietes. Nautik, Seemannschaft, Tonnen und Knotenkunde kommen dabei ebenfalls nicht zu kurz. Eine Übersicht über Notverfahren und besondere Tipps zur Flugplanung für Wasserflieger runden den Titel ab.

Über den Autor:
Heiko Harms ist Berufspilot und ziviler bzw. militärischer Flugausbilder mit mehr als 10.000 Stunden Flugerfahrung. Als ehemaliger Marineflieger kann er in seiner Position als Ausbildungsleiter der Firma Clipper Aviation fliegerisches Know-how und seine langjährige seemännische Erfahrung ideal kombinieren.

31. AOPA-Trainingscamp in

Mit Sicherheit Sp

Bereits zum 31. Mal fand in der ersten Augustwoche 2009 das Flugsicherheitstraining der AOPA-Germany am Flugplatz Eggenfelden statt. Mit knapp 50 Teilnehmern wurde fast der Anmeldestand des vergangenen Jubiläumsjahres erreicht. Ein gutes Zeichen! Denn trotz Wirtschaftskrise, die ihre Auswirkungen auch auf die Allgemeine Luftfahrt hat, möchten die AOPA-Mitglieder nicht darauf verzichten, sich in angenehmer Atmosphäre weiterzubilden.

Was macht aber nun genau den Reiz von Eggenfelden aus, der viele Teilnehmer bereits seit Jahren in den Landkreis Rottal-Inn zieht?

Zum einen ist dies mit Sicherheit das breitgefächerte Trainingsangebot, das jedem einzelnen Piloten gerecht wird. Denn nach individueller Absprache kann jeder Teilnehmer mit den Fluglehren der AOPA-Germany gemäß seines Erfahrungsstandes und nach seinen eigenen Wünschen trainieren. Der Flugplatz Eggenfelden bietet hierfür ideale Voraussetzungen: eine gute Infrastruktur mit IFR-Anflugverfahren, die Nähe zu den Alpen und die Möglichkeit zum ausgiebigen Nachtflug. Doch erst das reibungslose Zusammenspiel von Fluglehrern, Flugplatzmannschaft und Organisatoren sowie die Gastfreundschaft von Vertretern der Stadt und des Landkreises lassen das Trainingscamp jedes Jahr erneut zum Erfolg werden.

Zum anderen hat das Trainingscamp den Charakter eines großen Familientreffens. Viele Teilnehmer sind bereits seit vielen Jahren regelmäßig mit dabei, haben untereinander Freundschaften geschlossen. Aber auch neue Gesichter kommen jedes Jahr dazu und versichern, dass die erste Teilnahme am Camp mit Sicherheit nicht die letzte war. Zu dieser guten Atmosphäre trägt auch das Rahmenprogramm des Camps bei, das für manch einen fast genauso wichtig ist wie das Fliegen selbst. Egal ob Grillabende, Kochkurs oder einfach nur gemütliches Zusammensitzen nach dem Flugbetrieb: in Eggenfelden ist für Geselligkeit gesorgt.

Das diesjährige Trainingscamp begann mit dem traditionellen Feldgottesdienst am Samstagnachmittag und der Begrüßung der Teilnehmer durch Ausbildungsleiter Otto Stein. Nach der Hauptversammlung am Sonntagmorgen fand die jeweilige Theorie zu den gebuchten Kursen Basic, Advanced, Alpen- und Gefahreneinweisung statt. Bei den allmorgendlichen Briefings während der Trainingswoche wurden wir wieder von DWD-Wetterberater Andreas Beck unterstützt, der unseren Piloten und Fluglehrern kompetent und hilfreich zur Seite stand.

Von Montag bis Freitag konnte aufgrund der stabilen Wetterlage durchgehend geflogen werden. Viele Teilnehmer zog es auch in diesem Jahr in die Ferne, so dass nicht nur Plätze in Deutschland und Österreich, sondern auch in Italien, Slowenien, Tschechien und der Schweiz angeflogen wurden.

Eggenfelden

aß am Fliegen!

Neben der Gefahreneinweisung auf einer Kunstflugmaschine war in Zusammenarbeit mit dem DULV in diesem Jahr auch der Erwerb der Luftsportgeräteführer-Lizenz möglich. Viele Teilnehmer nahmen dieses Angebot gerne an und drehten mit einer P92 ihre Runden. Und wer gerade nicht in der Luft war, der konnte sich am LAS-Simulator von Otto Fahsig auf die Finger schauen lassen.

Bei technischen Problemen aller Art stand unser Mechaniker Werner Schmitt-Oechsner wieder mit einem großen Werkzeugkoffer und viel Know-how bereit. Mehr als einmal hat er unseren Teilnehmern nicht nur zu einem laufenden Motor, sondern auch zu einem glücklichen Lächeln verholfen.

Ein weiteres Highlight des Camps war die Möglichkeit, neue Flugzeugmodelle namhafter Firmen bei Demo-Flügen näher kennen zu lernen. Gleich drei Hersteller waren in diesem Jahr in Eggenfelden vor Ort. Diamond Aircraft präsentierte die DA42 mit den neuen Austro Engine Motoren sowie eine DA40 XLS, Aquila lud auf der neuen A210 zu Probeflügen ein und Cirrus stellte die neue SR22 Turbo vor.

Wie in den vergangenen Jahren hatte auch Jeppesen ein breites Angebot für individuelle Trainings mit elektronischen Flugnavigationsmitteln im Gepäck. Die Produkte FliteStar und JeppView konnten ausgiebig getestet werden.

Und auch der Automobilhersteller Opel unterstützte uns trotz der derzeitigen Krise mit mehreren Insignia, die intensiv für Probefahrten genutzt wurden.

Im Rahmen unseres Festabends, den die Stadt Eggenfelden als hervorragender Gastgeber für uns organisiert hat, konnten wir der Aktionsgemeinschaft „Kind in Not" einen Spendenscheck in Höhe von 4.000 EUR überreichen, die durch Versteigerungen und private Spenden zusammengekommen sind. Herzlichen Dank an alle Sponsoren und großzügigen Spender!

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen mit bekannten Teilnehmern und auf viele neue Gesichter beim 32. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden, das in der ersten Augustwoche 2010 stattfinden wird.

Wir danken allen Personen, die durch ihren Einsatz zum Gelingen des Trainingscamps beigetragen haben, sowie folgenden Firmen und Sponsoren:

Stadt Eggenfelden
Airtrade
Aquila Aviation
Diamond Aircraft
Jeppesen
Peschke
Landkreis Rottal-Inn
Hotel Bachmeier
Cirrus Deutschland
Deutscher Wetterdienst
Opel
Sixt

AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE) am 24. und 25.10.2009

Verlängerter Anmeldeschluss!

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 12.10.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software

in Egelsbach (EDFE)
am 07. und 08.11.2009

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 12.10.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

AOPA-Nordatlantik-Seminar

in Egelsbach (EDFE) am 21.11.2009

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

Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat.

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

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

Anmeldeschluss ist der 21.10.2009.
Anmeldeformular auf Seite 17.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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

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

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

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

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

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

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer	Bankleitzahl
Name der Bank	
Ort, Datum	Unterschrift

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

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

Neue „Perspective“ für die Cirrus

Während unseres diesjährigen AOPA-Trainingscamps in Eggenfelden hatten unsere Teilnehmer die Gelegenheit, die Cirrus SR22 mit der Avionikausstattung „Perspective“ im Fluge auszuprobieren. Jan-Peter Fischer, der Geschäftsführer von Cirrus Deutschland, war mit seiner brandneuen Cirrus SR22 Turbo der aktuellen Generation 3 aus Schönhagen angereist, um das Topprodukt seiner Angebotspalette vorzustellen. Auch ich nutzte gerne die Chance mit ihm eine Stunde auf dem Demonstrator zu fliegen und mich in die Grundfunktionen der neuen Avionik einweisen zu lassen. Ich schreibe bewusst von den Grundfunktionen, denn obwohl ich das Garmin 1000 bereits kenne, gibt es hier viele neue Zusatzfunktionen, die man in einer Stunde nicht erlernen kann.

Besonderheiten der Perspective Avionik

Mit vollem Namen heißt das System „Cirrus Perspective by Garmin“, es wurde von Garmin nach den spezifischen Anforderungen von Cirrus entwickelt. Es baut auf dem G1000 auf, bietet aber einiges an Zusatzfunktionen.

Die sofort auffallenden Highlights sind die großen Bildschirme, das Primary Flight Display (PFD) links und das Multi Function Display (MFD) rechts haben beide eine Diagonale von 12In bzw. 30,5cm, im Vergleich hierzu ist das Standard G1000 mit seinen Displays von 10,4 In/25,4cm um 13% kleiner. Für alle Anzeigen gibt es somit noch ein bisschen mehr Platz. Ein Eingabefeld mit Buchstaben- und Zahlenblock sitzt unter dem MFD, über das die Eingabe von GPS-Waypoints und Frequenzen deutlich vereinfacht wird. Man tippt die Daten für das GPS und die Radios über die Tastatur ein, das ist speziell bei zu programmierenden langen IFR-Flugstrecken mit vielen Waypoints eine sehr große Hilfe. Direkt darunter sitzt der digitale Autopilot GFC705. Er verfügt über eine der beiden farbigen Tasten der Avionik: Ein Druck auf die blaue „LVL“-Taste bringt das Flugzeug in den Horizontal- und Geradeausflug zurück, sollte der Pilot einmal die räumliche Orientierung verlieren. Solch ein System kenne ich bislang nur vom Hörensagen aus Militärflugzeugen, wo der Autopilot auch aktiviert werden kann falls der Pilot die Orientierung verliert.

Die andere farbige, in rot gehaltene Taste sitzt zwischen PFD und MFD. Wird diese Taste gedrückt, zeigen jeweils beide Displays alle für die Flugdurchführung relevanten Informationen an. Hilfreich ist diese Funktion, wenn eines der beiden Displays ausfällt, der Flug lässt sich dann recht ungestört fortsetzen. Bei der bislang in der Cirrus verwendeten Avidyne Avionik war dieser Datentransfer zwischen PFD und MFD nicht möglich.

Haben Sie zum Spaß einen Flugsimulator auf dem PC? Dann werden Sie auch Freude an der Synthetic Vision Technology (SVT) haben, mit der sie wie im Flugsimulator auf ein künstlich erzeugtes Landschaftsmodell vor sich blicken können, das auf dem PFD abgebildet wird. SVT erlaubt es auch trotz marginaler Sichten Hindernisse auf dem Flugweg rechtzeitig und deutlich zu erkennen. Gefährliche Hindernisse wie Berge und Masten werden deutlich in rot, weniger bedrohliche in gelb dargestellt. Stört ein Berg gar nicht, bleibt er in braun. Allerdings sollte man sich nicht dazu verführen lassen mit SVT im Blindflug durch Täler zu fliegen wie in einem Tornado-Jagdbomber, der über ein Tiefflugradar verfügt. Fliegt man aber etwa einen IFR-Anflug auf Innsbruck, dann ist es durchaus sehr angenehm virtuell durch die Wolken sehen zu können und die Bestätigung zu erhalten, dass man nicht dabei ist gegen einen Berg zu fliegen.

Dann gibt es noch Highways in the Sky: Wird ein Flugplan programmiert, zeigen rechteckige „Kästchen“ auf dem PFD die zu fliegende Strecke inklusive bevorstehender Kurven und Höhenänderungen besonders anschaulich an. Ähnlich wie ein Flight Director, der verrät uns auch die Ablage vom idealen Kurs, aber nicht den weiteren Streckenverlauf wie unsere Kästchen. Fliegt man immer schön brav von einem Kästchen in das nächste, kommt man präzise am Ziel an.

Über das korrekte Power Setting und Leanen in anderen Flugzeugen kann man lange diskutieren. Mit Perspective geht es denkbar einfach: Das Einstellen der ge-

wünschten Leistung erfolgt mit dem Gashebel, auf MFD und PFD wird sofort die Leistung in % PWR angezeigt. Die Propellerverstellung erfolgt automatisch. Mit der Mixture wird dann der Fuel Flow genau über eine hellblaue Ziel-Markierung eingestellt. Schon ist alles fertig!

Das habe ich soweit alles verstanden, aber dann macht mich der Profi Fischer doch etwas schwindelig: Mit einigen Tastendrückern und einem kleinen Joystick lässt er sich anzeigen welche Lufträume vor uns liegen und programmiert mit flinken Fingern ein Sinkflugprofil ein, das uns mit dem Kästchensystem drei Meilen vor dem Flugplatz Eggenfelden in die Platzrundenhöhe von 2500 Fuß führt. Natürlich geht das auch über Kopfrechnen, aber wenn uns Kollege Computer dabei hilft, nehmen wir das gerne an.

Einige Worte will ich doch noch über das Flugzeug selbst verlieren:

Power satt, dennoch ökonomisch

Die Cirrus SR22 Turbo steigt nach dem Start wie ein Hochgeschwindigkeitsfahrstuhl mit 1400 Fuß pro Minute, Dienstgipfelhöhe ist FL250. Der Steuerknüppel liegt gut in der Hand, und das Flugzeug lässt sich sehr stabil steuern. Der Yaw-Damper erspart es mir zudem im Steigflug dauerhaft in die Pedale zu treten um das Propellerdrehmoment auszugleichen. In der Platzrunde kommen wir einem vorausfliegenden Hochdecker mit 160 PS etwas nahe, also reduzieren wir die Leistung. Bei 51% Power halten wir unsere Position konstant hinter dem Kollegen, der sicher noch Vollgas gibt. Logisch, die Cirrus hat ja mit 310 PS fast doppelt so viel Leistung.

Die Cirrus lässt sich dabei ausgesprochen ökonomisch bewegen: Sie verbraucht bei 66% Leistung in niedriger Höhe 13,6 Gallonen/h und erreicht dabei 172 kt TAS. Das sind umgerechnet 16l/100km, oder 29,6l/100 NM und damit Werte, die man auch von Flugzeugen mit weniger starken Motoren kennt. Geht man weiter in die Höhe, verbessern sich die Verbrauchswerte sogar noch deutlich. Die These vom Spritfresser ist damit klar widerlegt.

Kurze Plätze?

Die SR22 ist sicher kein Verwandter des Fieseler Storch. Aber wir fliegen nach Zell am See um zu sehen was sie auf kurzen Plätzen kann. Die Piste dort hat 660m und liegt auf 2470ft Höhe. Es ist August und entsprechend warm, da heißt es rechnen und präzise fliegen. Wir fliegen mit 78 Knoten die Piste 08 an, nicht zu hoch über den Zaun, Gas raus, Abfangbogen, bloß nicht lange Schweben, und schon sitzt das Flugzeug auf der Markierung der versetzten Schwelle und wir können gut 200m vor dem Ende der 540m verbleibenden Piste aufhören zu bremsen. Als Faustregel gibt mir Jan-Peter Fischer mit: „Wo die Cirrus sicher reinkommt, kommt sie auch sicher wieder raus. Aber bitte mit dem Manual nachrechnen!“

Ein Traumflugzeug?

Ja, das ist die SR22 schon. Die moderne Avionik, der starke und ökonomische Motor sowie die geräumige komfortable Kabine der Cirrus SR22 sind im Paket schon sehr beeindruckend. Speziell für das IFR-Fliegen ergeben sich mit den neuen Perspective Funktionen neue Möglichkeiten, es wird in mancherlei Hinsicht einfacher und dadurch auch sicherer. Gibt es auch einen deutlichen Nachteil? Ja. Für die Hersteller in den USA ist Lärmschutz offenbar noch kein wichtiges Verkaufsargument. Mit ein klein wenig Aufwand hätte man das Flugzeug sicherlich deutlich um einige Dezibel leiser machen können, was sich hier in Deutschland auch in niedrigeren Landegebühren bemerkbar machen würde. Aber mit der Cirrus schrubbt man ja keine Platzrunden, mit ihr will man das machen, wofür sie gebaut ist: Auf Streckenflüge gehen. Und das kann die SR22 ganz exzellent!

Mehr Infos erhalten Sie unter: www.cirrusaircraft.com

Dr. Michael Erb

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

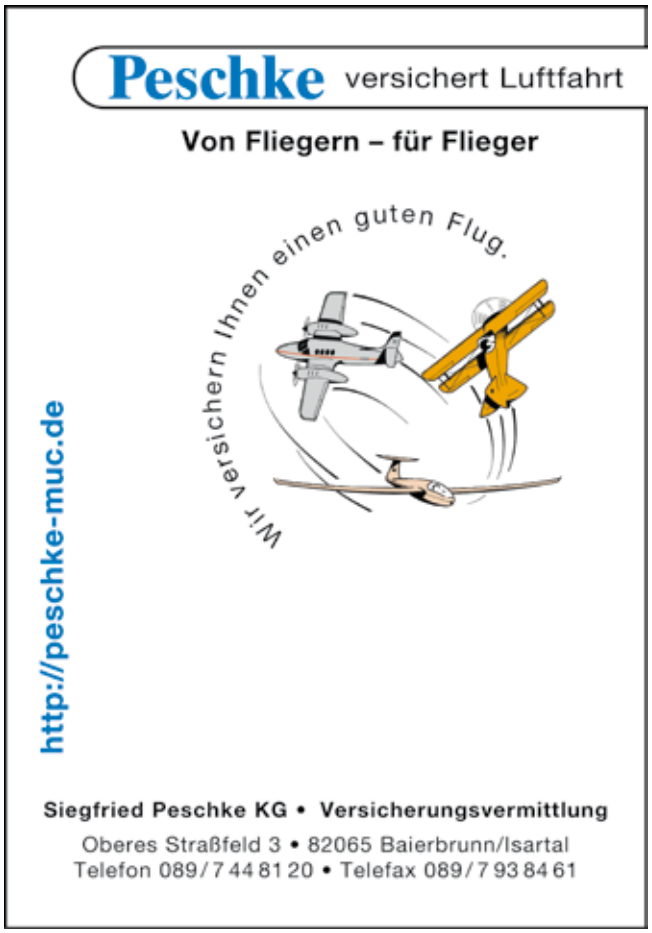
Förderprogramm der Grumman-Vereinigung

AYA ist der internationale Zusammenschluss von Haltern von Grumman Flugzeugen mit weltweit 1.250 Mitgliedern. Aus den Mitgliederbeiträgen wird u.a. ein Sponsorprogramm finanziert, das sich an Flugschüler wendet, die die Privatpilotenlizenz anstreben. Das Programm ist mit 2.500 US-Dollar für jeden Einzelfall ausgestattet. Maximal können 2 Schüler pro Jahr gefördert werden. Auch Kandidaten aus Deutschland können sich bewerben. Sie sollten folgende Bedingungen erfüllen:

1. Alter zwischen 16 und 21 Jahren. In Ausnahmefällen kann das Alter auch bis auf 25 Jahre ausgedehnt werden.
2. Ein ausgeprägtes Interesse für die Allgemeine Luftfahrt.
3. Der Lebenslauf sollte einen zielorientieren Verlauf zeigen.
4. Schulnoten, bzw. Ausbildungsnoten im akademischen Bereich sollten sich im oberen Drittel bewegen.
5. Falls sich der Kandidat im sozialen oder gesellschaftlichen Bereich engagiert, wird dies bei der Auswahl positiv gewürdigt.

Ein erster Kontakt sollte bis 30.11.2009 erfolgen. Ansprechpartner ist Herr Peter Ruwe (member of AYA's scholarship committee). Erstkontakt bitte per eMail: AYA-scholarship@gmx.de

Anzeige



Das Ende von Berlin-Tempelhof

Der Flughafen Berlin-Tempelhof ist endgültig Geschichte. Klaus Wowereit hat damit sein Ziel erreicht, den Flughafen Tempelhof für immer zu schließen.

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte am 18.08.2009 die vom Berliner Senat verfügte planungsrechtliche Entwidmung des Flughafens und wies damit die Beschwerde eines Einzelklägers gegen eine gleichlautende Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg vom Dezember 2008 und gegen den Ausschluss der Revision ab. Eine Wiedereröffnung des Flughafens ist damit ausgeschlossen. Das Gericht hat das formale Vorgehen des Berliner Senats mit dieser letztinstanzlichen Entscheidung bestätigt.

Text: www.das-thema-tempelhof.de

AERO 2010: Große Resonanz für Helikopter-Hangar

Nach dem großen Starterfolg des Helikopter-Hangars bei der AERO 2009, laufen die Planungen für die nächste Internationale Luftfahrtmesse von 8. bis 11. April 2010 in Friedrichshafen bereits auf Hochtouren. Das Thema Flugtraining wird erneut im Vordergrund stehen. Angesprochen sind nicht nur Pilotenanwärter, sondern generell auch junge Menschen, die an einer technischen Ausbildung interessiert sind. Neben Flugschulen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz wird auch eine Lehrwerkstatt der Bundeswehr jungen Menschen die Möglichkeit geben, sich ausführlich über technische Berufe in der Hubschrauberbranche zu informieren.

Dornier-Museum in Friedrichshafen eröffnet

Am 23. Juli 2009 wurde mit einer feierlichen Zeremonie das Dornier Museum in Friedrichshafen eröffnet. Auf einer Fläche von 5.000 Quadratmetern werden 100 Jahre Luft- und Raumfahrtgeschichte im zeitgeschichtlichen Kontext dargestellt und erlebbar gemacht. Claude Dornier leistete durch eine Vielzahl revolutionärer Flugzeugprojekte wie zum Beispiel dem ersten Riesenflugboot, der Do X, oder dem Senkrechtstarter Pionierarbeit in der Luftfahrt und legte damit die Basis für zahlreiche Innovationen in unterschiedlichsten Forschungsgebieten und Technologiefeldern.

Öffnungszeiten: Mai bis Oktober: Mo bis So, 09:00 bis 17:00 Uhr, November bis April: Di bis So 10:00 bis 17:00 Uhr

TANNKOSH 2009

Wenn Wetter, dann richtig Wetter!

Wie in Stein gemeißelt steht für viele Piloten am dritten Juli-Wochenende das magische Wort im Kalender: TANNKOSH. Das mit diesem Kunstwort verbundene Wortspiel ist zwar nur noch außerhalb der Fliegerszene erklärungsbedürftig, trotzdem gilt: man sollte es live erlebt haben, um die Magie dieses zwischenzeitlich größten europäischen Pilotentreffens zu verstehen.

Überwogen in den letzten Jahren messbare Superlative mit Teilnehmerzahlen, maximalen Anreiseentfernungen und Hubraumrekorden, war es in diesem Jahr eine ganz andere Qualität, die dem Mythos ein weiteres Kapitel hinzugefügt haben dürfte. Sicher werden wir in ein paar Jahren verklärt von dem Fliegertreffen erzählen, bei dem das „Fliegen" zweitrangig, gemeinsam „frieren" vorrangig und „feiern" erstrangig waren. Von dem Wochenende Mitte Juli, an dem Glühwein und Grog auf dem Wunschzettel ganz oben standen. Eben Tannkosh anno 2009.

Ein Vorblick im Rückblick

Juli 2009 – noch drei Tage – Wetterbriefing: Es sieht nicht gut aus. Der Flieger bleibt daheim, die Prognose ist unter der persönlichen Toleranz. Gehört das Thema für viele Piloten zu den eher lästigen Themen, ist es doch geeignet, einem den Spaß am Fliegen selbst nach hinreichend erscheinender theoretischer Betrachtung in der Praxis trotzdem nachhaltig zu vermiesen. Schon spannend was sich da anbahnt, aber im Rückblick hier auch nicht ganz untypisch für diesen Fliegersommer. Einen Tag vor Abfahrt dann wurde trotz 27 Grad im Schatten klar: das Zelt bleibt auch daheim. Die darauf aufgedruckte Wassersäule liegt weit unterhalb der für den Freitag angekündigten Niederschlagsmenge (60 l/m²). Wir sind ja flexibel.

Pilotentreffen

Wurden in Summe weniger Teilnehmer registriert, konnte demgegenüber – mit dem subjektiven Eindruck aus der fünften Teilnahme in Folge – eine größere Bandbreite und Vielfalt an Flugzeugen und sonstigem fliegenden Gerät wahrgenommen werden. Es gab einige Premieren wie die Ju 52, aber auch sonst wieder spannendes in alle Größen, von der CriCri bis zur Transall.

Die Bundeswehr stellte mit fliegenden Abordnungen ihrer drei Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine die dicksten Brummer auf die Wiese: unübersehbar die Transall C160, der riesige Transporthubschrauber CH-53 und der Marinehubschrauber Sea King MK41, aber auch „Kleingerät" wie Bell UH-1D, MBB Bo105 und selbst eine der beiden Marine-Dornier DO-228 waren vertreten.

Vorgeflogen wurde natürlich auch, eine weitere feste Hausnummer im Programm. Auch wenn wetterbedingt Einschränkungen

Sibylle Glässing-Deiss im Gespräch mit der Presse

Uli Dembinski in seiner Yak 55

Blanix-Team

nicht ausblieben, Regen und Unwetter für Pausen und Ausfälle sorgten, war auch 2009 viel Abwechslung über dem Tannheimer Flugfeld zu bestaunen:

Natürlich Kunstflug wie immer in allen Varianten, schließlich ist Tannheim die Homebase eines AirRace-Piloten. Aber auch nahezu lautlose Flying Displays im Solo-Segler und als Duo, vom Blanix-Team eindrucksvoll in den Sonnenuntergang illuminiert. Der Nostalgie wurde mit Stearmans aus Barnstormer-Zeiten bis hin zu den Warbird-Krachern Messerschmitt Bf-109 und F4U Corsair gehuldigt. Selbst die blankpolierte B-25 Mitchell aus Salzburg brachte sich in einem FlyBy-Display eindrucksvoll zur Geltung.

Sportlich zur Sache ging es bei den Hochleistungsakros mit ihren Votec, Extra und Edge: Susanne Vogelsang, Henry Bohlig, Vito Wyprächtiger, Nicolas Ivanoff sorgten für Action, um nur einige zu nennen. Hausherr Matthias Dolderer auf seiner wunderschön lackierten Extra 330 SC flog wieder seine atemberaubenden Displays, Aerodynamik scheint dabei relativ zu sein.

Branchentreffen

Tannkosh entwickelt sich vom Geheimtipp auch immer mehr zum Branchentreffen für die gesamte Allgemeine Luftfahrt. Viele namhafte Aussteller waren vertreten. Im Vergleich zu den großen Messen wie ILA und AERO schätzen sie den Vorteil der kurzen Wege und der absoluten Zielgruppenorientierung des Publikums.

Die AOPA war wie in den Jahren zuvor natürlich vor Ort und informierte über aktuelle Themen der Allgemeinen Luftfahrt. Neben vielen Einzelgesprächen wurden diese auch vor großem Publikum im Workshop-Zelt durch AOPA-Vizepräsidentin Sibylle Glässing-Deiss erläutert. Die positive Resonanz auf diese Vorträge und auf die AOPA-Präsenz spiegelte sich im großen Interesse am AOPA-Stand wieder. Im Nachgang kann für das diesjährige Tannkosh auch hier eine positive Bilanz gezogen werden.

Aber auch die DFS Deutsche Flugsicherung hat im Vorfeld mit ihrem neu angekündigten „Aviator eLogbook“ und der Verlosung einer Version an jeden 100sten Piloten für Aufmerksamkeit gesorgt. Am Stand war neben den Informationen zu den Dienstleistungen und Publikationen für Piloten die Darstellung der Zusammenarbeit zwischen FIS und den Piloten der Schwerpunkt der Präsenz. Mit einem originalen FIS-Arbeitsplatz-Simulator und den Vorträgen von Herwart Goldbach, dem Leiter des Fluginformationsdienstes in Langen, zum Thema „Sicher durch den Luftraum“ ein tolles Angebot, das sehr gut angenommen wurde.

Die Party des Jahres

Bei schönstem Sonnenuntergang ging es bei den Early-Birds am Donnerstag draußen geruhsam in den Abend, eine feine Band sorgte bereits für ausgelassene Stimmung im Zelt. In Tannheim ist nicht nur an der Flightline „action pur“ angesagt, auch abends steppt der Bär.

Spielt sonst Freitag die Musi auf der Terrasse, bot das schlechte Wetter hier eindeutig auch Vorteile. Das Auditorium hat sich nicht zum klönen und feiern auf dem ganzen Vorfeld verstreut, sondern sehr gemütlich im proppenvollen Festzelt vor den Wassermassen Schutz gesucht. Dort gab es zu den quietschgelben Cowboy-Hüten stilecht Country-Musik vom Johnny Trouble Trio, danach ging mit der Tannkosh-Hausband, den Renegade Cowboys mit Verena Dolderer am Mikrofon, bei fetziger Rockmusik bis in die frühen Morgenstunden die Post ab.

Es hatte schon etwas von Trotzreaktion: Die schlechte Wochenend-Prognose, der Temperatursturz – alles wurde weggetanzt. Die sturzbachartigen Regenschwälle, die aus den Übergängen im Festzeltdach im Meterdurchmesser quollen, lenkte man kurzerhand mittels schräggestellter Biertische in die richtigen Bahn, die knöcheltiefen Wasserflächen wurden von den Bedienungen mit den Bierkrügen im Sturmschritt durchquert. Entweder hat der örtliche Raiffeisenmarkt an diesem Wochenende mit Gummistiefeln das Geschäft seines Lebens gemacht oder viele Teilnehmer hatten für die Vorbereitung die richtigen Items auf der Checkliste. Es sah auf jeden Fall lustig aus, die vielen tanzenden Gummistiefel auf den Biertischen. Das ist „Warmfeiern“!

Standing Ovations für Verena Dolderer

Am Samstag spielte im Hangar die gleichfalls bereits aus den Vorjahren bekannte Joe-Williams-Band auf. Die laut Eigenwerbung erfolgreichste Coverband ist für mich ein Phänomen in zweierlei Hinsicht: sie deckt eine extreme Bandbreite von Musikstilen ab, von der Bierzelt-Schmonzette über Schlager, Pop, R&B, Rock und Hard'n Heavy bis zur Opern-Arie, so als ob der jeweilige Originalinterpret auf der Bühne stehen würde (wobei man viele Originale wahrscheinlich lieber nicht beim Live-Gesang hören mögen tät …). Als zweites bemerkenswert die Stimmung und gute Laune, die transportiert wird: Bereits beim ersten Lied stehen viele Gäste auf den Bänken, spätestens beim dritten Titel tobt der ganze Saal und es wird auf allen freien Flächen getanzt, sei es auf den Tischen oder auf dem Tresen. Und wieder bis es dämmert draußen.

Fazit

Deutlich wurde: Es gibt so gut wie keinen (Wetter-)Grund, Tannkosh „im Regen stehen zu lassen". Jedes Jahr ist irgendwie anders, dieses Mal war es ganz anders. Von den wilden Wetterprognosen vorab, der Anreise mit der Deutschen Bahn, den Abenden im dampfenden Bierzelt bis zu den kalten Nächten runter bis auf 9 Grad.

Die Veranstalter, allen voran Verena Dolderer, haben wie immer höchstes Lob verdient, so eine Veranstaltung anzubieten und auch bei diesen Rahmenbedingungen professionell abzuwickeln. Wer abends eine Runde um den Platz dreht, bekommt erst recht einen Eindruck vom logistischen Aufwand, der inzwischen für diese Veranstaltung zu leisten ist.

Laut Veranstalter wurden ca. 700 Flugzeuge registriert, viele Gäste waren mit alternativen Verkehrsmitteln angereist. Tannheim hat Bahnanbindung, Memmingen ist IC-Halt und internationaler Flughafen mit bester IFR-Ausstattung, dazu drei tägliche Linienverbindungen innerhalb Deutschlands. Sofern selbst hinfliegen keine Pflicht ist, gibt es also kaum einen Grund, die Party des Jahres ausfallen zu lassen.

Text und Fotos: Torsten Meier

FASZINATION FLIEGEN

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 8€. 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

Langen Information, D-EXYZ!

Der Fluginformationsdienst FIS

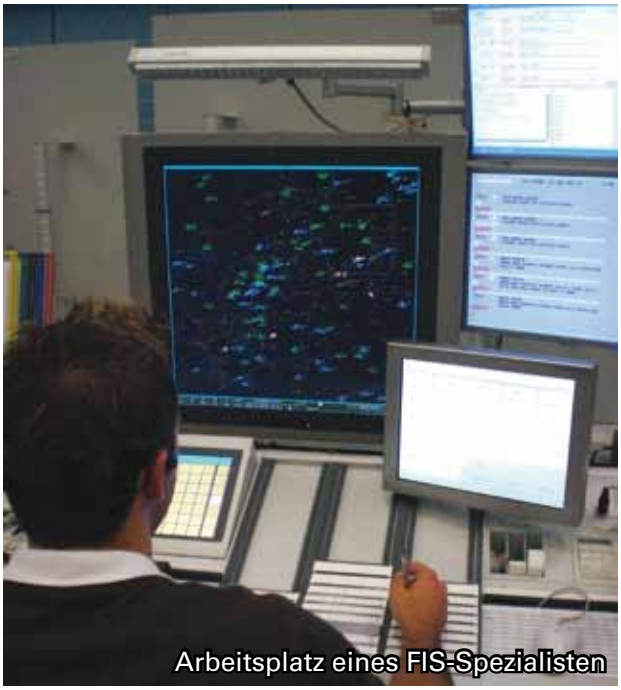
Die Diskussion „Kontakt mit FIS – ja oder nein?" ist in Fliegerkreisen und an Pilotenstammtischen wahrscheinlich so alt wie der Fluginformationsdienst (FIS) selbst. Dieser Service der DFS unterstützt VFR-Piloten mit Informationen und Hilfen während des Fluges. In der Praxis reicht die Bandbreite von Piloten, die FIS auf jedem Lokalflug um den Kirchturm rufen, bis zu denjenigen, die bei Streckenflügen lieber viele Meilen Umweg in Kauf nehmen, statt kurz nachzufragen, ob die im Weg liegende ED-R oder Kontrollzone aktiv bzw. ein Durchflug möglich ist.

Bei einigen Piloten scheint die Hemmschwelle, die Dienste von FIS in Anspruch zu nehmen, doch relativ hoch zu sein. Vielleicht weil man nicht weiß, wer auf der anderen Seite am Mikrofon sitzt oder weil man Angst hat, etwas falsch zu machen?

Wir von der AOPA wollten aus diesen Gründen den FIS-Spezialisten (so die offizielle Berufsbezeichnung) einmal direkt über die Schulter schauen und haben uns mehr oder weniger selbst zu einem Besuch in der Kontrollzentrale Langen eingeladen.

Bei der DFS in Langen sind vier FIS-Arbeitsplätze eingerichtet, von denen aus die vier verschiedenen FIS-Sektoren von Langen auf der jeweiligen Informations-Frequenz betreut werden. Das Gebiet, das von hier aus im Auge behalten werden muss, erstreckt sich entlang der deutschen Westgrenze etwa von Bremgarten im Süden bis Münster im Norden sowie bis Erfurt und Schweinfurt im Osten. Wenn bei geringem Verkehrsaufkommen oder in den Wintermonaten zwei oder mehr FIS-Sektoren zusammengelegt werden, kann der Zuständigkeitsbereich eines einzelnen FIS-Spezialisten schon mal 200 NM im Durchmesser betragen. Insgesamt werden von Langen Information etwa 100.000 Flugbewegungen pro Jahr betreut. Neben Langen gibt es noch die Kontrollzentralen „Bremen" und „München" mit jeweils drei FIS-Sektoren.

Das Klientel der Piloten, das sich auf der FIS-Frequenz meldet, ist recht unterschiedlich. Mal wird der Sprechfunkverkehr in deutscher, mal in englischer Sprache abgewickelt, mal kurz und prägnant, mal eher langsam und holprig. Man merkt sofort, dass sich die FIS-Spezialisten auf jeden einzelnen Piloten individuell einstellen und Verständnis für eventuelle Unsicherheiten oder Versprecher haben. Generell kann man festhalten: wer selbst schnell hereinruft, der muss auch mit einer schnell gesprochenen Antwort rechnen. Piloten, die es langsamer angehen lassen, bekommen die gewünschten Informationen, Frequenzen, Squawks und QNHs ebenfalls in angenehmem Tempo zurück.

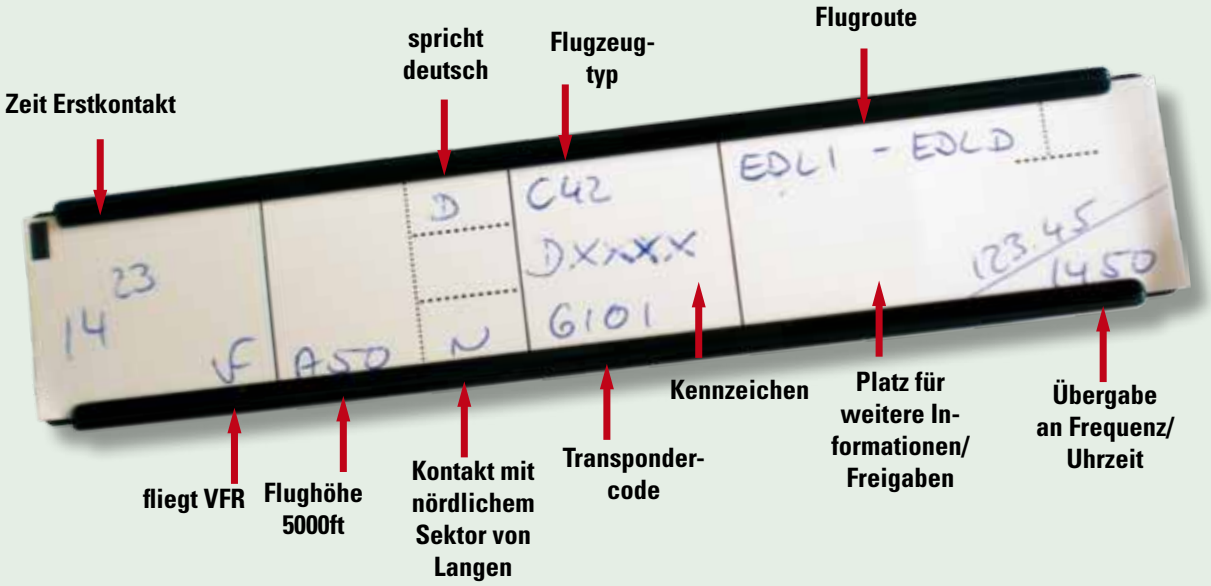

Arbeitsplatz eines FIS-Spezialisten

Allerdings legen die FIS-Spezialisten auf einen sauberen Einleitungsanruf (Initial Call), bei dem zunächst nur das Kennzeichen übermittelt wird, großen Wert. Denn das Verhalten von Piloten, die ohne auf einen Rückruf zu warten gleich ihre gesamten Details und Absichten kundtun und damit vielleicht auch noch in einen gerade laufenden Sprechfunkverkehr hineinplatzen, ist für alle Beteiligten nicht gerade förderlich.

Das häufigste Anliegen der Piloten ist das Erbitten von Verkehrsinformationen. Diese werden gerne erteilt, so lange es die Arbeitsbelastung des FIS-Spezialisten zulässt. Auch wenn diese Informationen gerade bei schlechter Sicht oder bei Flügen gegen die Sonne eine große Hilfe sind, muss sich der Pilot stets darüber im Klaren sein, dass er immer selbst verantwortlich bleibt. Denn FIS leistet keine permanente Flugwegverfolgung und stellt auch keine Staffelung her. Piloten, die mit einem VFR-Flugplan unterwegs sind, sollten außerdem wissen, dass dieser FIS nicht vorliegt und Details über den geplanten Flugweg den FIS-Spezialisten daher mitgeteilt werden müssen.

Des Weiteren informiert FIS die Piloten über den Status von Lufträumen und koordiniert bei Anfrage den Durchflug durch Charlie oder Delta. Wenn ein Pilot die Absicht hat, einen Luftraum, für den eine Freigabe erforderlich ist, zu durchfliegen, empfiehlt FIS, mindestens 10 Minuten vor dem beabsichtigten Einflug mit dem betreffenden FIS-Sektor Kontakt aufzunehmen. Der FIS-Spezialist kann durch einen kurzen Telefonanruf beim zuständigen IFR-Sektor bzw. Tower klären, ob dem Wunsch des Piloten entsprochen werden kann und den Weiterflug entsprechend koordinieren. Ist ein Durchflug möglich, wird je nach

Kontrollstreifen eines FIS-Spezialisten



Arbeitsbelastung der einzelnen Sektoren entschieden, ob der Pilot bei FIS bleiben, oder die Kollegen auf der entsprechenden Frequenz rufen soll.

Funken, telefonieren, koordinieren – gerade an Wochenenden mit hervorragenden Wetterbedingungen kann dies schnell zu einer hohen Belastung der FIS-Spezialisten führen. Denn die FIS-Arbeitsplätze sind im Gegensatz zu den Arbeitsplätzen der IFR-Lotsen, an denen diese in der Regel zu zweit arbeiten, nur mit einer Person besetzt. Die Kapazitätsgrenze bei gut trainierten FIS-Spezialisten liegt bei etwa 25 Flugzeugen. Es stellt sich somit die Frage, wann es Sinn macht, FIS zu rufen und wann man darauf verzichten kann.

Bei Sichten von Pol zu Pol ist ein Kontakt sicherlich nicht unbedingt erforderlich. Häufig genügt es, die entsprechende Frequenz lediglich zu monitoren. Durch die neuen Mode S-Transponder, die auch das Rufzeichen des Luftfahrzeugs übermitteln, ist es den FIS-Spezialisten möglich, bei Bedarf auch Flugzeuge anzusprechen, die zwar „auf der Welle" sind, aber keinen Kontakt aufgenommen haben. Häufig führt dieses Verfahren zum Erfolg und die Frequenz wird nicht mehr als nötig belastet.

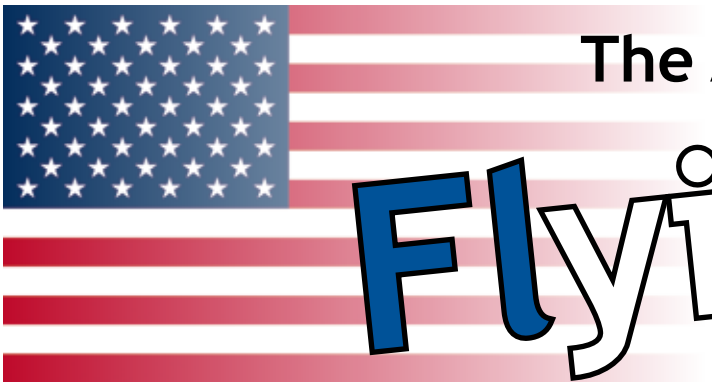
In schwierigen Situationen sollte man jedoch keinesfalls zögern, die Dienste von FIS in Anspruch zu nehmen. Egal ob Orientierungsverlust, Einflug in schlechtes Wetter oder technische Probleme, FIS hat viele Möglichkeiten um zu helfen. Oft reicht schon das Vorschlagen geeigneter Steuerkurse, um den Piloten auf den richtigen Weg zurückzuführen. Aber auch die Übermittlung von Wetterinformationen gehört zum Alltag der FIS-Spezialisten. Jeder FIS-Arbeitsplatz in Langen ist mit einem Internetzugang und der Software PC-Met ausgerüstet, so dass immer auf die aktuellsten Wetterdaten zurückgegriffen werden kann. Auch wenn ein Flug aufgrund technischer Schwierigkeiten früher als geplant beendet werden muss, können FIS-Spezialisten für erhebliche Entlastung im Cockpit sorgen. Sie können Such- und Rettungsdienste alarmieren oder die nächstgelegenen Flugplätze über eine eventuelle Not- oder Sicherheitslandung informieren. Damit haben die Flugleiter oder Beauftragten für Luftaufsicht frühzeitig die Möglichkeit, geeignete Maßnahmen einzuleiten bzw. den Platzverkehr rechtzeitig aus dem Weg räumen.

Generell ist es für die Piloten hilfreich und entlastend, wenn sie wissen, dass sie mit ihren Problemen nicht allein sind. FIS nutzt dabei alle zur Verfügung stehenden Mittel um Unterstützung zu leisten. So hat man sich zum Beispiel mit einer Crew auch schon per SMS verständigt, in deren Cockpit innerhalb kürzester die gesamte Elektrik ausgefallen war.

Was Piloten auf keinen Fall vergessen sollten, ist das Abmelden von der jeweiligen FIS-Frequenz, wenn Funkverbindung bestanden hat. Das wiederholte Rufen eines Luftfahrzeugs, das nicht mehr erreichbar ist, ist nicht nur störend und belastet die Frequenz unnötig. Gerade bei marginalen Wetterbedingungen oder vorangegangenen Schwierigkeiten kann dies dazu führen, dass der FIS-Spezialist Such- und Rettungsmaßnahmen einleitet oder den angegebenen Zielflugplatz anruft um nachzufragen, ob die Maschine dort sicher gelandet ist.

In welchem Umfang er die Dienste von FIS in Anspruch nimmt, muss jeder Pilot also selbst entscheiden. Ausschlaggebend bei diesen Überlegungen sollte aber auf keinen Fall Mikrofonangst oder Unsicherheit sein. Denn auf der anderen Seite des Mikrofons sitzen ganz normale Menschen, die sich als Partner und Dienstleister der Allgemeinen Luftfahrt verstehen. Sie bieten Hilfe und Unterstützung in allen „Flug"-Lagen an. Und diese sollte man bei Bedarf auch nutzen.

Kathrin Diederich



The American Way of Flying

USA: Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Arizona, Grand Canyon. Der Inbegriff des Wilden Westens. Mehr noch. Zum ersten Mal kam ich nach Phoenix, der Hauptstadt Arizonas, am 12.04.1981. Warum weiß ich das noch so genau? An dem Tag startete zum ersten Mal ein Space Shuttle. Ein symbolträchtiger Tag, auch für mich. Warum verschlug es mich gerade dorthin? Nun aus dem Grunde, aus dem ich heute auch wieder da bin. Phantastisches Fliegerwetter. Allein 9 Verkehrsfliegerschulen machen Phoenix zum Mekka für die Ausbildung zum Berufspiloten.

Mein Vater hatte in dieser Zeit dienstlich an der Fliegerschule der Lufthansa in Goodyear zu tun. Damals war ich 15 Jahre alt. Meine Faszination ergab sich, als ich – damals noch möglich – mitfliegen durfte in den Lufthansa Bonanzas. Wahnsinn! Zum Abschied sagte dann noch der CFI meines Vaters auf die Frage, ob ich nicht auch fliegen lerne wollte: „You'll never know." Damals hatte ich dennoch andere Dinge im Kopf und die Antwort parat. „I know never."

Ein viertel Jahrhundert später war ich mit meinem guten Ex-Kollegen und heutigen Flughafendirektor von Dresden, Dr. Michael Hupe, wieder im Südwesten der USA unterwegs und wieder als Mitflieger. Im Hilton Hotel von Santa Fe überkam mich dann die Einsicht. Ich will auch fliegen lernen! Finanzieller und praktischer Weise auf einen Rutsch. Und das geht eben am besten in den USA. Und wo? Natürlich in Phoenix.

Das nächste was ich gelernt habe ist, dass ich ein Alien sein soll. Zumindest aus Sicht der TSA, der Transportation Safety Agency, des US-Heimatschutzministeriums, des US-Außenministeriums und der US-Zollbehörde. Ein recht aufwendiger Prozess kam in Gang. Flugschule suchen, VISA beantragen, Medical, Fingerprinting. Das hat 4 Monate in Anspruch genommen, inklusive der Überzeugung einiger meiner Freunde, als Leumundszeugen aufzutreten. Denn ich musste ja auch noch begründen, warum ich wieder nach Hause wollte.

Zu dieser Zeit hat mir bereits die AOPA Deutschland freundlich und souverän zur Seite gestanden.

Welcome back: Ende September 2007 ging es für 9 Wochen nach Glendale zum dortigen Municipal Airport. Ganze 7 Meilen nördlich der Lufthansa Fliegerschule. Zum Glück hatte mich nicht nur meine Familie unterstützt. Auch mein Arbeitgeber, die Fraport AG, hat mir frei gegeben. Zum ersten Mal lebte ich in einer WG. Multikulti. Mit einem CFI aus Taiwan, einem Segelflieger aus Idaho und einem Ex-US-Marine aus Kalifornien. Das war nicht nur günstig sondern hat auch richtig Spaß gemacht. Gerne erinnere ich mich an die 5 lbs schweren Lachssteaks, die wir abends des Öfteren grillten.

Auf den Tag genau nach 7 Wochen hatte ich dann meinen Checkride. Uff! Bestanden. Genau, wie ich es mir vorgenommen hatte. Ich bin noch nie mit so wackeligen Beinen aus einem Flieger gestiegen. Cessna 172SP N320ME sei Dank!

Zurück zu Hause: Und nun? Meine fliegerische Heimat in Deutschland habe ich mittlerweile beim Darmstadt Flying Club in Egelsbach gefunden und fliege auf einer N-registrierten C172P. Ein kleiner und feiner Verein für Piloten mit US-Lizenzen. Viele Nationalitäten und Charaktere finden zusammen, eben das, was die Fliegerei bereichert.

Monument Valley

Manche mögen nun sagen: Fliegen lernen in den USA. Schmalspur! Ja, das ist richtig. Aber auf eine ganz bestimmte Art und Weise. Die Amerikaner verstehen es, komplizierte Dinge auf den Punkt zu bringen, schnell und einfach zu vermitteln. Wir Deutschen können uns da eine Scheibe abschneiden in unserem Streben nach Perfektion und Gründlichkeit.

Perfektion im sicheren Sinne macht die FAA uns gerade vor. Berufspiloten müssen regelmäßig zum Check. Für mich als Privatpilot gibt es nur den Biennial Flight Review und die 90 Tage Regel, oder wie in Deutschland die 12 Stunden in 24 Monaten. Reicht das, um kontinuierlich Erfahrung aufzubauen? Seit Anfang letzten Jahres gibt es aber das neue, freiwillige FAA-Wings Program. In Zusammenarbeit mit AOPA USA kann man insgesamt drei Proficiency Levels erreichen. Basic für VFR, Advanced vorwiegend für IFR und CPL und Master für ATPL. Zum Erreichen eines jeden Levels sind 6 Credit Points erforderlich: Jeweils 3 im fliegerischen und 3 im theoretischen Teil. Durch Onlinekurse ist dies auch bequem von Deutschland aus machbar. Das Programm ist für mich die beste Motivation regelmäßig dran zu bleiben. Mittlerweile habe ich den Advanced Level erreicht. Mehr Infos gibt's unter www.faasafety.gov.

Mit einem US PPL bekommt man das BZFI englisch anerkannt. Also ist hierzulande noch deutsch zu lernen. Eine wichtige Übung. Die FAA hatte nämlich vor Jahren eine selbständige Sprechfunkprüfung abgeschafft.

Diese fundierte Ausbildung hat sich anderweitig bereits bezahlt gemacht. In der Alert Area 321 nördlich Luke Air Force Base trainieren ebenso die F-16 Piloten der US Air Force. Mit denen muss man sich den Luftraum teilen. Keine Sorge, ist kontrolliert. Da kam plötzlich der Ruf: „Skyhawk 0ME, Luke Approach, 2 F-16, 4 o'clock, 5 miles, track 015, altitude 7000 ft." Meine bescheidene Antwort. „Skyhawk 0ME. Bandits in sight." Ein kurzes „Thank you" war die Antwort. Also geht doch. Ich bin ja schließlich „English proficient!" Gründlich ist also gut und locker noch besser.

Mittlerweile bin ich bereits zweimal nach Phoenix zurück gekehrt. Ein High Performance Endorsement auf der C182T, 30 Stunden auf dem Garmin G1000, Time Building auf der SR-20, der DA-40 und der Archer III sowie Spintraining auf der Great Lakes bildeten dabei eine weitere Grundlage meiner Lizenz zum Lernen. Ich habe aber – nur – 120 Stunden auf dem Buckel. Mein Budget lässt leider nicht mehr zu. Aber immerhin: Ziehe ich die Kosten eines jährlichen Strandurlaubs ab, wird es doch noch erträglich. Und ein Hobby muss man ja schließlich auch haben.

Anzeige

Viele, viele wunderschöne Erlebnisse, von den landschaftlichen ganz abgesehen, lassen mich so während meines Büroalltages weiter träumen. Spotter kommen übrigens auch auf ihre Kosten. Mit dem Pinal Airpark, der Davis Monthan Air Force Base und dem Pima Air Museum www.pimaair.org gibt es gleich zwei „Bone Yards" und ein Museum in der Nähe zu besichtigen.

Wie bekommen Sie Ihre deutsche Lizenz für die USA anerkannt? Von Zeit zu Zeit kann die Anerkennung direkt in Deutschland erfolgen. Termine können bei der AOPA Deutschland erfragt werden.

Für eine Anerkennung, sowohl in Deutschland als auch in den USA selbst, muss vorab ein Antrag an die FAA gestellt werden. Dabei sollte man 3 Monate Vorlauf einplanen. Ein US-Medical ist nicht erforderlich, da das deutsche anerkannt wird. Um endlich zu fliegen, ist dann noch ein BFR (biennial flight review, mind. 1h Theorie und 1h praktische Ausbildung mit Fluglehrer) erforderlich.

Wie finden Sie nun die richtige Flugschule? Unter www.archerbravo.com gibt es einen ersten Eindruck. Diese Seite hat ihren Schwerpunkt im Westen und Südwesten der USA. Unter www.airnav.com lassen sich kostengünstige Hotels im nahen Umkreis schnell ausfindig machen. Bei den Flugschulen sollte man aber darauf achten, dass diese primär daran interessiert sind, an Long Term Renter zu vermieten. Im Gegensatz dazu stehen die Flugschulen, die lieber nur an ihre Flugschüler vermieten. Letzteren ist man als Urlauber schnell Sand im Getriebe.

Kurze Pause am Bryce Canyon

Bei 5 der größten Flugschulen in und um Phoenix – eine Vereinsorganisation, wie in Deutschland ist in den USA weitgehend unbekannt – bin ich mittlerweile geflogen, die meisten anderen habe ich ebenfalls kurz besucht. Sie sind vor allem am östlichen und südlichen Rand von Phoenix beheimatet.

Der zahlenmäßig gängigste Flugzeugtyp ist die C172, oft schon in der neueren Version SP und immer häufiger mit dem G1000 ausgestattet. Piper Archer und DA-40 sind eher die Ausnahme.

Gerald Beder

Flugschulen in und um Phoenix

Flugschule	Flugzeuge	Bemerkung
Angelair, Chandler, Stellar Airpark (P19) www.flyangelair.com	C182T, C172SP classic und C172NAVIII	Klein und fein, auf dem exklusiven Stellar Airpark. Schwerpunkt liegt auf dem Long Term Rent. Flugzeugmiete $ 135 - 180.-/ h nass
Arizona Aviation, Mesa Falcon Field (FFZ) www.arizonaaviation.com	C120, C150, C172, PA-28	Eher am kostengünstigeren Ende positioniert. Flugzeugmiete $75 - 145.- / h nass
Chandler Air Service, Chandler Municipal Airport (CHD) www.aerobatics.com	Piper Cub, PA-28 Serie, Great Lakes, Pitts	Eine der eher seltenen Kunstflugschulen. Sympathische CFI mit Leidenschaft für Kunstflug. Flugzeugmiete $ 90 - 160.- / h nass
Southwest Flight Center, Scottsdale (SDL) www.southwestflightcenter.com	C152, C172 Serie, DA-40, SR-22	Große Bandbreite an Flugzeugtypen. Flieger muss aber wieder über Nacht zurück sein. Flugzeugmiete $ 85- 150.- / h nass
Falcon Executive Aviation, Mesa Falcon Field (FFZ) www.falconaviation.com	C172 Serie, PA-28 Serie	Flugzeugmiete $ 130-170.- / h nass
Sawyer Aviation, Scottsdale (SDL) www.sawyeraviation.com	C172 SP, SR-22, DA-42	Verchartert Business Jets, Executive Handling, betreibt aber auch eine Flugschule. Flugzeugmiete ab $ 120.- / h nass

Mit der Zweimot nach Duxford zu den

Flying Legends 2009

Kaum waren wir am Karsamstag 2009 nach unserem zweiten großen Afrikaflug in Bayreuth gelandet, stand schon fest, dass wir im Sommer nach Duxford fliegen werden. Bei dieser Reise von 2 ½ Monaten besuchten wir 25 Länder, flogen 13 188 NM = 24 425 km in 101:27 Stunden und absolvierten 41 Starts und Landungen. All unsere Abenteuer mit der D-GHAN kann jeder unter www.geier-flyer.com nachlesen. Über diese Homepage kann auch das Buch „Afrika – eine Reise durch 35 Länder mit dem Kleinflugzeug" bestellt werden. 2010 steht ja die Fußball-WM in Südafrika und Namibia an und so mancher Pilot mag eventuell einen Flug dorthin planen.

Mit einer „Zwangsjacke" verpasste uns Eurocontrol einen gewaltigen Flug-Umweg mit der D-GHAN von Bayreuth nach Oostende/Brügge. Dass auch die Kleinen aufgrund der hohen Avgas-Preise wirtschaftlich fliegen möchten und auch müssen, wird scheinbar ignoriert. Dazu kam noch, dass der Wettergott nichts Gutes für unseren Abflugtag, den 08.07.2009, versprach. Ab Warburg VOR begrüßten uns Blitz und Donner mit Vereisung. Die freundlichen Controller gaben uns allerdings sofort zum Descent auf FL 80 frei, wo die Partenavia teilweise dem Eis entrinnen konnte. Die Front mit Starkregen hielt aber die Maschine bis zur Landung in Oostende im Wetter-Wirrwarr gefangen. Sogar die Airliner baten um Ausweichrouten.

Mit Stadtbus, ICE, Taxi und natürlich dem Regenschirm bewaffnet, ergatterten wir noch ein Hotelzimmer in der Altstadt von Brügge, der Hauptstadt Flanderns.

Die mittelalterliche Stadt mit ihren Kanälen und Grachten lässt Romantik aufkommen und verdient auch den Namen „Schmuckkästchen Belgiens". Der Grote Markt mit seinen wunderschönen gotischen Häusern, das Rathaus, der Glockenturm aus dem 12. Jahrhundert, die alten Stadtmauern, Windmühlen und noch so vieles mehr sind sehenswert. Natürlich kann man das Flair des Ortes auf einer Fahrt mit einer der vielen Pferdekutschen auf sich wirken lassen.

Zwei Tage später waren wir bereits über dem Ärmelkanal nach England unterwegs. Schon von weitem begrüßte uns das Königreich mit seinen bis 106 m hohen Kreidefelsen, den Klippen von Dover, immer wieder ein prachtvoller Anblick im glitzernden Sonnenschein sofern nicht britisches Schmuddelwetter herrscht. Ein paar Meilen weiter flogen wir über Canterbury mit seiner berühmten Kathedrale und der fast 3000-jährigen Geschichte. Die Stadt in der Grafschaft Kent ist Sitz des Erzbischofs und Sitz der anglikanischen Kirche Englands.

Eine Stunde und neun Minuten dauerte der Flug von Oostende nach Cambridge, dem Hauptziel unserer Englandreise. Von hier aus wollten wir nach Duxford und uns die Airshow 2009 der Flying Legends und das

Imperial War Museum anschauen. An sich war geplant gewesen direkt nach Duxford zu fliegen und dort unter den Tragflächen zu zelten wie es in Tannkosh üblich ist. Leider erhielten wir hierzu eine Absage. So flogen wir gleich nach Cambridge, weil nur dort Quartiere zu bekommen waren. Wir waren darüber nicht traurig, weil wir von unserem Freund Andy Hopper, auch ein Earthrounder, im Corpus Christi College, wo er als Professor tätig ist, ein Appartement für 3 Nächte in den altehrwürdigen Mauern kostenlos zur Verfügung gestellt bekamen. Dieses College wurde 1352 erbaut und ist eines von 31 Universitäten in Cambridge. Wer hier studiert, braucht dazu das nötige Kleingeld der Eltern. Die Stadt ist durch die vielen alten Gebäude sehr sehenswert und man begegnete Studentinnen und Studenten aus aller Herren Länder. Wir waren zum zweiten Mal hier und genossen trotzdem alles wieder in vollen Zügen. Sehr empfehlenswert ist eine Bootsfahrt auf dem River Cam, weil von der Wasserseite die Colleges besser zu betrachten sind.

Ein kostenloser Shuttlebus brachte uns nach Duxford, wo schon Menschenmassen vor dem Eingang anstanden. Mit einem Meer von Schirmen ausgerüstet, weil es stark nieselte, strömten die Besucher ins Freigelände. Wer keinen Regenschirm hatte, ging erstmal in die einzelnen Museumhangars. Der Beginn der Airshow war für 14.00 Uhr anberaumt. Der Augenschmaus auf die Warbirds begann. Sie standen in zwei langen Reihen Schulter an Schulter und sollten bei den Vorführungen alle zum Einsatz kommen. An einigen Maschinen wurde noch eifrig geschraubt während man andere auf Hochglanz polierte.

Prachtvoll anzuschauen waren die Lancaster und B17 Fortesse, Wuchtbrummer mit ihren 4 Motoren, die beim Anlassen nur so donnerten. Daneben posierten gleich die B 25 Mitchell mit ihren tollen Zeichnungen und die Dakota. Teilweise waren die Besatzungen in ihren alten khakifarbenen Uniformen bei den Fliegern. Um bei den North American zu bleiben, die P 51 Mustang mit den V-Triebwerken durfte nicht fehlen. Gleich zu Hauf waren die eleganten Spitfires aufgereiht, das bekannteste und schnellste Jagdflugzeug der RAF im 2. Weltkrieg.

Die Liste lässt sich um viele weitere Warbirds erweitern, wie Hawker Hurricanes, Chipmunk und die Yak Fighters der Russen sowie auch die Fokker Wulf 190 aus dem 3. Reich. Natürlich warteten noch viele andere Raritäten am Boden auf die Zuschauer, um sich später auch in der Luft zu zeigen.

Noch hatten wir viel Zeit bis zum frühen Nachmittag. So machten wir alle Hangars und Hallen des Imperial War Museums unsicher bis wir alles in uns eingesaugt hatten. Interessant war dabei auch Hangar 2, in dem historische Flugzeuge für spätere Flüge restauriert werden. Auch die Concorde durfte in einer der Hallen nicht fehlen. Wenn ein Bomber zu groß ist, wie der gigantische B52 mit seinen 8 Triebwerken, der durch den Abwurf der ersten Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki traurige Berühmtheit erlangte, wird einfach ein Hangar rund herum gebaut und mit allerlei möglichen Aircrafts vollgestopft. Was nicht auf Parterre Platz hat, wird in der riesigen Halle aufgehängt.

Ob in den USA oder Großbritannien und auch anderswo, wir konnten uns nicht des Eindrucks verwehren, als wenn Krieg und (Luft-)-Schlachten die schönsten Zeiten im Leben von einigen Menschen und Ländern sind. So glorreich wird alles dargestellt und aufgezeigt.

Jetzt ging es los! Die ersten Motoren heulten auf. Es ging ein Ruck durch die Besuchermasse. Sehr viele saßen schon seit Stunden auf ihren mitgebrachten Stühlen und Hockern in der ersten Reihe entlang der Absperrungen, um alles genau erleben zu können, ob mit Feldstecher oder Kamera. Eine Formation nach der anderen rollte an den Start. Lauthals brüllten die Motoren auf. Es war ein Ohren- und Augenschmaus, als sich die Teams, jeder einzelne versetzt oder gleichzeitig in die Lüfte abhoben. Die Figuren der Staffeln waren atemberaubend. Vor den Köpfen der Zuschauer lief alles ab, ob mit oder ohne farbige Rauchfahnen, zusammen steil in den Himmel steigend, um im nächsten Augenblick in alle Himmelsrichtungen auseinander zu fallen und geballt um Zentimeter versetzt punktgleich wieder aufeinander zu zu jagen. Einzelne Piloten zeigten Luftakrobatik vom Feinsten. Es war so faszinierend, dass die Zeit stehen blieb und doch wie im Fluge verging. Ständig wechselten die Teams mit ihren Maschinen. Es erfolgte kein Stillstand. Waren die einen in der Luft, folgten die nächsten mit Take-off, um sofort für die Landung Beton- und Graspiste wieder frei zu machen. Die JU 52 der Lufthansastiftung mit den drei sonor brummenden Sternmotoren nutzte auch gleich ihre Chance. Die Sonne kam durch ein Wolkenloch und das Wellblech erstrahlte silbern im Licht. Nach nur ein paar Metern hatte sie schon abgehoben.

Eine Rarität am Himmel ist die Fokker Dr.1. Dieser wendige Dreidecker wurde im Ersten Weltkrieg als Jagdflugzeug konzipiert. Zwischen all den Speed-War-Klassikern, die im Tiefflug über die Piste fegten oder sich am Wolkenrand tummelten und immer wieder zu Formationen mit eingeübten Figuren zusammenfanden, sah man still und leise in einer Ecke nicht größer als ein Sandkasten für Kleinkinder 2 Piper Cubs ihre beeindrukkenden Pirouetten drehen. Bevor alle an der Airshow beteiligten Flugzeuge im Finale diszipliniert zusammen an den begeisterten Anhängern solcher Spektakel vorbeiflogen, zeigte sich noch ein Highlight, wie wir es gerne betiteln: „Rasenmäher der Lüfte", die Blériot, ein ehrwürdiges, fliegendes Geschöpf. Als erster Mensch überquerte Blériot mit dieser Maschine am 25. Juli 1909 den Ärmelkanal von Calais nach Dover in 37 Minuten. Zur Erinnerung an diese Pionierleistung wurde dieser Flug zum 100. Geburtstag nochmals am 25.07.2009 wiederholt.

Einmal in England, sollte man noch ein wenig bleiben, wenn es die Zeit erlaubt. Diesmal flogen wir nach Swansea, EGFH, einen kleinen Platz in Wales. Für 5 Tage wurde ein Auto angemietet und kreuz und quer durch die herrliche Natur gefahren. Hauptziel waren dabei im Voraus ausgewählte historische Castles und Palaces in Südwales. Dem Zufall überlassend wurde am Ende einer Tagestour immer eine Bleibe für die Nacht gesucht. Es waren touristisch sehr aufwändig renovierte Bauten dabei, wie Castle Caerndydd (in walisisch Canllaw Ymwelwyr) in Cardiff, wobei auch die Stadt selbst einen Bummel wert ist. Dagegen ist Castle Carreg Cennen nur noch eine Ruine, hoch oben auf einem Berg thronend.

Die 12 Besichtigungen von Ost nach West in Wales waren eindrucksvoll und die mit Geschichte beladenen Erinnerungen nahmen wir mit nach Hause. Was wir aber nicht mitnehmen wollten, war das auf dieser Tour erlebte und auch erwartete typische Wetter: Mehr Regen als Sonnenschein.

Marga und Ralf Hannemann

Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

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

Urlaubsreisen

Nachlass: bis 70 %

Weltweite Reisen zu günstigen Preisen! Egal ob hochwertige Reisen mit Übernachtungen in Luxushotels oder preiswerte Last Minute Angebote - unsere Anbieter sind Garanten für einen erlebnisreichen Urlaub.

Outfitter

Nachlass: bis 30 %

Outfitter Five ist unter der Internetplattform outfitter.de einer der größten deutschen Anbieter von Golf-, Fußball- und Tennisartikeln und einer gut sortierten Auswahl an trendigen Freizeitschuhen und Top-Artikeln aus dem Skibereich. Gerne bietet Outfitter für AOPA-Mitglieder vergünstigte Konditionen an.

Salt Charter

Nachlass: bis 20 %

Yachtcharter weltweit! Die Yachtagentur SALT Charter bietet weltweit von Moorings Bareboat Segelyachten, Bareboat Power-Katamarane, Yachten mit Crews sowie von Sunsail Bareboat Segelyachten, Flottillensegeln und Cluburlaub. Buchen Sie jetzt Last-Minute für 2009!

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

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

Termine 2009

Oktober

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

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

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

November

05. - 07.11.2009
AOPA Expo 2009
in Tampa, USA
Info: www.aopa.org

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

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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Anzeige

Jetzt im *aerokurier* Testabo-Package über 50% sparen!

3× aerokurier für nur € 11,50 + 2 weitere Ausgaben gratis dazu!

***aerokurier* – von Piloten für Piloten**
Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen *aerokurier* zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit.

Ihre Vorteile im Abo:
■ Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ pünktliche portofreie Zustellung ■ zusätzliches Überraschungsgeschenk bei Bezahlung per Bankeinzug ■ ohne Risiko mit Geld-zurück-Garantie ■ Das exklusive Special für Abonnenten: aktuelle Informationen des DAeC

Weitere interessante Prämien: www.webaboshop.de/aerokurier

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an:
***aerokurier* Aboservice, Postfach, D-70138 Stuttgart**
Direktbestellung: abo-service@scw-media.de
Fax +49 (0)180 5354050-2550
Fon +49 (0)180 5354050-2575
(14 Cent/min aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen).
Bitte die Kennziffer 664125 angeben.

☐ **Ja,** ich will die nächsten 3 Ausgaben von ***aerokurier*** für € 11,50 (A: € 12,90; CH: SFr. 23,20; **) frei Haus. **GRATIS** dazu erhalte ich **zwei weitere Ausgaben von *aerokurier* und spare insgesamt über 50%** gegenüber dem Kauf am Kiosk. Falls ich nach dem Test keine weiteren Hefte wünsche, sage ich spätestens 14 Tage nach Erhalt der zweiten Ausgabe ab. Ansonsten erhalte ich ***aerokurier*** weiterhin zum Vorzugspreis für nur € 54,90 (A: € 62,50; CH: sfr 111,–; **weitere Auslandspreise auf Anfrage) im Jahr frei Haus mit jederzeitigem Kündigungsrecht.

664125

☐ **Ja,** ich bin damit einverstanden, dass ***aerokurier*** und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Name, Vorname
Straße, Nr.
PLZ Wohnort
Telefon, E-Mail

☐ Ja, ich bezahle per Bankeinzug und erhalte das Überraschungsgeschenk!
BLZ Konto-Nr.
Geldinstitut
Datum, Unterschrift

webaboshop.de

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: *aerokurier* Leserservice, 70138 Stuttgart oder www.webaboshop.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wehrle. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Düsternstr. 1, 20355 Hamburg, Handelsregister AG Hamburg, HRB 95752.
Lieferung solange Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer
Gültig bis

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

Bestellung

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

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

Sparen Sie im Schlaf !

HRS ist Europas führendes Hotelportal.

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

HRS.aopa.de

Die Nr.1 für Hotelreservierungen

+ 49 (0) 2 21 / 20 77-600

HRS HOTEL RESERVATION SERVICE