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

AOPA LETTER

Ausgabe 05/2010 | Oktober - November 2010 | Heftpreis 2,80 Euro

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

05/10

TANNKOSH 2010:

Probleme der AL für ein Wochenende vergessen

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

Stärker vertreten!

Rheinland-Pfalz und der Kunstflug

Breite Unterstützung für Fürstenfeldbruck

Fliegerisch fit!

Fluglehrerfortbildung in Egelsbach

BZF-Sprechfunkrefresher in Egelsbach

Besser informiert!

FIS-Workshop in Langen

10.000 Stunden UL im LFV Mainz

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

Oskar Wilde

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

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

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

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

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

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

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

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

Premium-PEP des Monats

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

more.PEP in Style

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

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Die Krise in der AL

Alle diskutieren über die aktuelle Wirtschaftskrise, natürlich auch in der Allgemeinen Luftfahrt.

Die Krise in unserem Sektor mit Zahlen und Fakten zu unterlegen ist schwierig, da kaum offizielle Daten vorliegen. Von Flugplätzen werden deutlich reduzierte Flugbewegungen gemeldet, Vercharterer und Flugschulen machen weniger Geschäft, Flugzeuge lassen sich schlechter verkaufen.

Eine sehr aussagekräftige Quelle ist die Statistik der General Aviation Manufacturers Association (www.GAMA.aero), die alle Flugzeugauslieferungen weltweit erfasst. Der Einbruch bei Kolbenmotorflugzeugen ist dramatisch, in 2009 wurden weltweit nur noch 965 ausgeliefert, das sind 64% weniger als in 2007, als es noch 2.675 waren. Bei Turboprops und Jets war der Rückgang deutlich, aber mit 18% weniger dramatisch: In 2007 wurden 1.595 Maschinen ausgeliefert, in 2009 noch 1.311.

Was ist die Ursache für diesen Einbruch?

In Zeiten der wirtschaftlichen Ungewissheit wird gespart, und was man nicht unbedingt braucht wird nicht gekauft. Unter „was man nicht unbedingt braucht" fallen im privaten Bereich garantiert auch neue kolbengetriebene Flugzeuge. Der geliebte Hoch- oder Tiefdecker fliegt auch noch einmal drei, vier Jahre länger als eigentlich geplant, ohne dass das wirklich stört oder von den Nachbarn hämisch bemerkt wird. Der Absatz von Privatflugzeugen ist damit deutlich konjunkturabhängiger als etwa der von Grundnahrungsmitteln.

Bei überwiegend von Unternehmen und staatlichen Stellen betriebenen Turboprops und Jets sieht das anders aus, sie werden mit einer mehrjährigen Lieferfrist bestellt, so dass viele ausgefallene Bestellungen von Käufern übernommen wurden, die sich darüber freuten auf der Warteliste nach vorne zu rutschen. Die Auslieferungen gingen folglich nicht so dramatisch zurück wie im Kolbensektor.

Auffallend ist, wie in der Allgemeinen Luftfahrt die Schere zwischen „groß und klein" auseinandergeht: Inzwischen werden 30% mehr Turboprops und Jets ausgeliefert als Kolbenflugzeuge (ULs werden in der GAMA-Statistik allerdings nicht erfasst). In 2002 waren es noch zweimal mehr Kolbenflieger als Turbinen! In Umsätzen wird der Kontrast noch deutlicher: Der Preis der in 2009 ausgelieferten Kolbenflugzeuge beträgt insgesamt 444 Mio. USD, der Preis aller Turbinenflugzeuge hingegen 19 Mrd. USD. Der Wert der neuen Turbinenflugzeuge übersteigt den der Kolbenflugzeuge um den Faktor 43!

Wohin wird sich die Branche entwickeln?

Der Zuwachs in der UL-Fliegerei ist über viele Jahre konstant geblieben, hier können sich viele Flugbegeisterte trotz Wirtschaftsflaute ihr geliebtes Hobby noch leisten. Die Vorschriften und die Komplexität der Fluggeräte sind zudem überschaubar. Auch durch die Entwicklung der LSA-Branche wird die Leichtfliegerei sicherlich weitere positive Impulse erhalten. Eine positive Entwicklung ist im Leichtsegment der AL auch weiterhin zu erwarten.

Weniger stark wird sich wohl die klassische fliegerische Mittelklasse mit Cessna, Cirrus, Diamond & Co. entwickeln. Das liegt zum einen an den hohen Kosten dieser Flugzeuge, zum anderen auch an der gestiegenen Komplexität ihres Betriebs. Wer das Geld hat sich diese Flugzeuge zu kaufen, hat nicht unbedingt die Zeit um sich in die immer undurchsichtigeren Vorschriften und Verfahren einzuarbeiten, die notwendig sind, um ein komplexes Flugzeug ggf. auch IFR sicher und entspannt zu bewegen. Auf der anderen Seite stellen wir fest, dass viele Piloten, die in jungen Jahren in die UL-Fliegerei eingestiegen sind, später gerne in die Echo-Klasse aufsteigen. Auch die Anzahl der Unternehmer, die ihre Notwendigkeit dienstlich reisen zu müssen mit der Freude am Selbst-Fliegen ökonomisch sinnvoll verbinden können, nimmt nicht ab.

Deutliches Wachstum wird mit einer Konjunkturerholung sicher auch die Geschäftsfliegerei mit Turboprops und Jets erfahren, denn das gewachsene Europa macht wetterunabhängige und schnelle Flugzeuge notwendig, um auch dezentrale Regionen flexibel erreichen zu können. Viele Unternehmen nutzen diese Verkehrsmittel noch nicht, obwohl sie dies sinnvoll tun könnten. Allerdings wird das Wachstum auf Dauer sich nicht so boomartig entwickeln, wie uns das bis vor wenigen Monaten die Evangelisten des Very-Light-Jet-Zeitalters vormachen wollten.

Und wer pessimistisch ist, der sei auf das Jahr 1994 verwiesen: Damals war die Branche mit 621 weltweit verkauften Kolbenflugzeugen noch deutlich weiter im Keller und hat sich dennoch wieder vollständig erholt. Auch damals kamen schon totgesagte Unternehmen mit neuen und innovativen Produkten wieder zurück auf den Markt.

Ideal wäre es natürlich, wenn die Politik zur Beendigung der Konjunkturkrise für die AL beitragen würde. Man bräuchte hierzu gar keinen Milliardenpakt. Hierzu müsste man „nur" die Agenda des EU-Parlaments „für eine nachhaltige Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt" konsequent umsetzen, Flugplätze in ihrem Bestand sichern und die ständig weiter wuchernden Vorschriften auf ein vernünftiges Maß zusammenstutzen.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
AOPA-Mitgliedschaft für 75 EUR im Jahr für Vereinsmitglieder	6
Passbild auf AIR-CREW-Card noch aktuell?	6
FAA-Lizenzvalidierungen in Egelsbach	7
ICAO-Sprachprüfungen Englisch Level 4 in Egelsbach	7
AOPA-Mitgliedsflugschule: Pilot Training Europe	8

Stärker vertreten!

Kunstflug – Die rheinland-pfälzische Lösung der Zulässigkeit	9
Irritationen um den Flughafen Essen/Mülheim	11
Breite Unterstützung für Fürstenfeldbruck	12
Dr. med. Claus-Dieter Zink, der Gründer von JAR-Contra, ist tot	14
Die Haltung der General Aviation zum 8,33 kHz Frequenzabstand im unteren Luftraum	14

Fliegerisch fit!

32. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden – Es gibt immer noch etwas zu lernen!	16
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 23. und 24.10.2010	18
AOPA-Sprechfunkrefresher BZFI/II in Egelsbach am 06.11.2010	19
VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software in Egelsbach am 13. und 14.11.2010	20
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 20.11.2010	21
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	22

Besser informiert!

Young Aviators Charity Flugtag 2010	23
TANNKOSH 2010 – Nicht schon wieder Wetter!	24
Alternative im Novembergrau	26
FIS-Workshop in Langen	27
10.000 Stunden UL	28
Von der AERO einmal um die Welt	29
VFRiNotam von der DFS	29

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Schottische – und englische – Impressionen	30
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Torsten Meier (Sbach 300 in Tannkosh)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Axel Neumann
Horst Schön
Jörg Balser
Inge Berger
Wolfgang Henrich
Dr. Norbert Kmoch
Lothar Tiletschke

25-jährige Mitgliedschaft

Johann C. Koehler
Ulrich Voswinckel
Dr. Karlheinz Götz
Dr. Helmut Schneider

Anzeige

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

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

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

Fragen Sie nach unseren Leistungen.

Beratung. Versicherung. Finanzierung.

dvag-aviation.com

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

AOPA-Mitgliedschaft für 75 EUR im Jahr

Hauptversammlung beschließt Beitragssenkung für Vereinsmitglieder

Auf der diesjährigen Hauptversammlung der AOPA-Germany in Eggenfelden wurde beschlossen:

Personen aus Mitgliedsvereinen der AOPA-Germany zahlen für eine persönliche AOPA-Mitgliedschaft nur noch 75 EUR im Jahr.

Damit wurde der Beitrag von 100 EUR auf 75 EUR im Jahr gesenkt. Voraussetzung für den reduzierten Beitrag ist der jährliche Nachweis der Vereinsmitgliedschaft. Wird dieser nicht erbracht, wird der volle Jahresbeitrag einer persönlichen AOPA-Mitgliedschaft in Höhe von 130 EUR fällig.

Der Jahresbeitrag für Vereine beträgt weiterhin 480 EUR im Jahr. Darin enthalten sind sechs persönliche Mitgliedschaften. Die gleiche Regelung gilt für Firmenmitgliedschaften.
Unverändert bleibt auch der Mitgliedsbeitrag für Flugschulen. Diese zahlen einen jährlichen Beitrag von 150 EUR und können zwei Personen als AOPA-Mitglied benennen.
Alle weiteren Infos zur Beitragsstruktur und die Antragsformulare für eine AOPA-Mitgliedschaft finden Sie im Internet unter:
http://www.aopa.de/mitglied-werden
Natürlich können Sie sich bei allen Fragen zur Mitgliedschaft auch direkt an die Geschäftsstelle der AOPA-Germany wenden. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

Passbild auf AIR-CREW-Card noch aktuell?

Neue Karte bitte bis 22. Oktober 2010 beantragen

Für Inhaber einer AIR-Crew-Card mit eingescanntem Bild:
Die Felder für die Gültigkeitsaufkleber auf der Rückseite der AOPA AIR-CREW-Card mit eingescanntem Bild haben bei einigen Mitgliedern das Limit erreicht. Mit den Beitragsrechnungen erhalten die betroffenen Mitglieder zum Jahreswechsel nicht nur einen Gültigkeitssticker für das Jahr 2011, sondern auch einen neuen Ausweis zu 20 EUR (gültig für weitere 5 Jahre).
Sollten Sie davon betroffen sein und ein neues Foto auf dem Ausweis wünschen, so senden Sie uns das Foto bitte unter Angabe Ihrer ID Nummer bis zum **22. Oktober** per E-Mail oder Post zu. Wir leiten Ihre Änderungswünsche gerne an unseren Vertragspartner weiter.

Für Inhaber einer „normalen" AIR-Crew-Card:
Als Alternative zu unserer normalen AIR-CREW-Card, die im Mitgliedsbeitrag enthalten ist, können Sie auch die AIR-CREW-CARD mit eingescanntem Bild im Scheckkarten-Format anfordern. Die Karte ist aus strapazierfähigem Hart-PVC ohne oder mit Langloch (zum Befestigen eines Clips) erhältlich und kostet 20 EUR für 5 Jahre.
Wenn Sie ab dem Jahr 2011 die AIR-CREW-Card mit eingescanntem Bild erhalten möchten, senden Sie uns bitte bis **22. Oktober** ein Passbild per E-Mail oder Post zu.

FAA-Lizenzvalidierungen

Neuer Termin für AOPA-Mitglieder am 27. und 28. November 2010

FAA-Examiner Adam House ist am Samstag, den 27. November und Sonntag, den 28. November wieder in der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach, um FAA Lizenzvalidierungen auszustellen. Auch dieser Termin ist ausschließlich AOPA-Mitgliedern vorbehalten. Für eine Terminvereinbarung rufen Sie bitte in der Geschäftsstelle an.

Die neu ausgestellten Lizenzen enthalten den Eintrag „English language proficient", seit März 2009 gelten die ICAO-Sprachanforderungen auch für FAA-Lizenzen. Außerdem haben alte FAA Papierlizenzen am 31. März 2010 ihre Gültigkeit verloren. Während man „original" FAA-Lizenzen, die nicht auf einer ausländischen Lizenz beruhen, ganz einfach online auf der FAA-Webseite bestellen kann, ist dies bei validierten Lizenzen nicht möglich. In diesem Fall muss eine neue Validierung beantragt werden.

Um eine Validierung zu beantragen, schicken Sie das FAA-Antragsformular mit Kopie der deutschen Lizenz und des deutschen Medicals per Fax an die FAA. Die FAA überprüft die Angaben und schickt Ihnen einen Antwortbrief, der die Validierung erlaubt. Dieses Bestätigungsschreiben ist 6 Monate gültig. Eine Validierung ohne gültiges Bestätigungsschreiben der FAA ist nicht möglich! Weitere Informationen und den Link zum Antragsformular finden Sie auf unserer Website www.aopa.de.

Zur Anerkennung der IFR-Berechtigung muss eine theoretische Prüfung (IFP, Instrument Foreign Pilot) abgelegt werden, das nächste Testzentrum ist in Le Bourget. Eine Auflistung aller Testzentren finden Sie ebenfalls auf unserer Webseite www.aopa.de. Diese Prüfung sollte man vor der Validierung ablegen, bei einem nachträglichen Eintrag der IFR-Berechtigung muss der gesamte Validierungsprozess noch einmal durchlaufen werden. Unterlagen zur Testvorbereitung erhalten Sie im Flugbedarfshandel.

Während die Ausstellung der Lizenz direkt bei der FAA in den USA kostenlos ist, fallen bei Examinern, die freiberuflich für die Behörde tätig sind, Kosten an. Adam House, mit dem wir einen Termin bei der AOPA vereinbart haben, berechnet für die Lizenzvalidierung ca. 400 EUR pro Person zzgl. anteilmäßig Reisekosten. Die Gebühren sind in bar und Britischen Pfund direkt an den Examiner zu entrichten.

AOPA GERMANY

Für wen?
Für alle Mitglieder der AOPA-Germany und des DAeC. Nichtmitglieder zahlen 50 €.

Wo und wann?
In der Geschäftsstelle der AOPA-Germany am Flugplatz Egelsbach. Bisher stehen folgende Prüfungstage fest:

02. bis 04.11.
23. bis 25.11.

Bei Bedarf werden weitere Termine angeboten.

Weitere Infos und Anmeldung?
Kurze eMail an info@aopa.de mit Kontaktdaten und Wunschtermin genügt. Die Plätze werden nach Eingang der Anmeldungen vergeben.

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

Pilot Training Europe (PTE)

Fliegen lernen: für den Beruf, neben dem Beruf, im Urlaub, fliegerische Weiterbildung, Pinch Hitter – dies sind unsere Tätigkeitsfelder.

Fliegen lernen für den Beruf:
PTE bietet über seine derzeit 5 Kooperationspartner in Europa die Ausbildung für den ATPL (Linienpilotenschein) und alle anderen Berechtigungen (ratings) an – also IFR, CPL, NVFR, Acro – und dies an derzeit 7 Standorten in Europa (Deutschland, Österreich, Spanien).

Fliegen lernen neben dem Beruf:
PTE hat sich darauf spezialisiert, maßgeschneiderte Lösungen für Kunden mit hoher beruflicher Belastung anzubieten, die es ermöglichen, familiäre und berufliche Anforderungen mit der Ausbildung zu kombinieren, dies vor allem mit Hilfe von distance learning. Dazu gehört auch Fliegen lernen im Urlaub!

Ausbildung Fluglehrer (FI/A) und Einweisungsberechtigter (CRI):
In diesem Bereich hat PTE in den letzten Jahren einen Schwerpunkt setzen können. Unsere CRI-Lehrgänge als 6-tägige Intensiv-Lehrgänge haben hohen Zuspruch gefunden. PTE bietet ab sofort CRI-Lehrgänge zweigeteilt an. Theorie und Praxis werden jeweils an einem verlängertem Wochenende getrennt angeboten, wobei die Praxis-Ausbildung terminlich frei wählbar ist. Damit erreichen wir erhebliche zeitliche Flexibilität für unsere Kunden. Ein vergleichbares Angebot gibt es für die Fluglehrer-Ausbildung (FI(A) .
Nach aktuellem EASA-Stand bleibt es bei den bisherigen hohen Anforderungen an die FI-Voraussetzungen, nämlich CPL-Lizenz bzw. Nachweis von CPL-Kenntnissen. Daher ist der Wert der CRI-Ausbildung damit weiter gestiegen, denn dies ist fast der einzige Weg, in vielen Vereinen und kleinen Flugschulen, den (auch) altersbedingten Wegfall von Fluglehrern auszugleichen.

Achtung ICAO-PPL (Alt)-Inhaber:
Die EASA führt ab 2012 einen neuen PPL-Schein, basierend auf dem JAR-FCL-Schein, ein. Während der Austausch der aktuellen JAR-FCL-Scheine in die neuen EASA-Lizenz problemlos erfolgen wird, ist nach wie vor offen, wie und ob die alten ICAO-Lizenzen in die neuen EASA-Lizenzen übertragen werden. Leider hat die EASA die diesbezüglichen Regelungen den nationalen Behörden übertragen...
Wir raten also jedem ICAO-Schein-Inhaber, baldmöglichst in die aktuelle JAR-Lizenz zu wechseln. Wie das (auch ohne CVFR) geht, erklären wir Ihnen gerne.

Pinch Hitter:
Wir vermitteln Ihren Mitfliegern theoretische und praktische Kenntnisse, um sie in einem Notfall in die Lage zu versetzen, die Führung des Luftfahrzeuges zu übernehmen. Sie werden es erleben: nach dem Kurs macht es noch mehr Freude, zusammen zu fliegen.

Ausgewählte Partner:
Mit unseren Kooperationspartnern stehen uns ca. 90 Flugzeuge der verschiedensten Hersteller – von Cessna über Piper, Diamond bis zu Pitts oder Extra – zur Verfügung. Die Fluglehrer werden persönlich zugeteilt.

Unser Stil und unser Anspruch:
Dr. Gerald Gollob, Inhaber von PTE, bietet über seine Kooperation PTE eine unabhängige Beratung je nach den Anforderungen und Bedingungen der Kunden an und wählt die Leistungsangebote sorgfältig aus.

Mehr als seitenlange Ausführungen sagen zu unserer Ausbildungs-Philosophie Briefe unserer Kunden aus. Hier einige Kernsätze:
I want to thank you for helping me fulfill my boyhood dream, and to help me do so whilst having the best time I have had in a long time…(PPL)
Many thanks for the training and the friendship in September...and thanks for giving me the confidence to fly again after 15 years… (PPL)
Alles in allem gehörte dieser Kurs mit zum Besten, was ich fliegerisch erleben durfte… (Einweisungsberechtigung, CRI)
Freundliche Grüße an alle Leser des AOPA-Letters!

Dr. Gerald Gollob, pilot training europe

PILOT TRAINING EUROPE
PRIVATPILOTEN BERUFSPILOTEN INSTRUMENTENFLUG
FLUGLEHRER INDIVIDUAL- UND INTENSIV-TRAINING
Dr. Gerald Gollob
Am Waldrand 40 · 71111 Waldenbuch
T +49-7157-20455 · M +49-171-431 38 07
T(Spanien) +34 666 86 169
info@pilot-training-europe.com
www.pilot-trainig-europe.com

Kunstflug

Die rheinland-pfälzische „Lösung“ der Zulässigkeit

Foto: Torsten Meier

Jeder Pilot muss sich im Rahmen seiner Ausbildung auch mit dem Luftrecht befassen. Daher wissen wir Piloten spätestens seit Erwerb der Fluglizenz, dass das Luftrecht zur ausschließlichen Kompetenz des Bundes gehört (Artikel 73 Abs. 1 Ziffer 6 GG) und dass den Ländern (Landesluftfahrtbehörden) bestimmte Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung als Auftragsverwaltung übertragen werden können (Artikel 87d Abs. 2 GG) und tatsächlich auch übertragen worden sind (Artikel 31 LuftVG). Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Regelungen im privaten Sichtflugbereich, also Lizenzen, Ausbildungsstätten, Fliegerärzte, Verkehrslandeplätze etc., wobei der Instrumentenflugbereich und insbesondere der gesamte Geschäftsflugbereich beim Bund verblieben ist (LBA). Auf die EU-Regelungen brauche ich im gestellten Themenbereich nicht einzugehen.

Der Bundesverordnungsgeber, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), hat von den ihm eingeräumten Ermächtigungsnormen umfassend Gebrauch gemacht und zahlreiche einschlägige Rechtsverordnungen, so unter anderem auch die Luftverkehrsordnung (LuftVO), teilweise mit Zustimmung des Bundesrates, wo dies erforderlich war, erlassen und zahlreiche Male geändert. Aufgrund der Ermächtigungsnorm und der Mitwirkung des Gesetzgebungsorgans Bundesrat handelt es sich bei diesen Rechtsverordnungen um gesetzesgleiche Rechtsnormen.

So ist zum Beispiel im § 8 LuftVO geregelt, wann und wo Kunstflüge durchgeführt werden dürfen. In § 8 Abs. 2 LuftVO ist bestimmt, dass Kunstflüge in Höhen von weniger als 450 m (1.500 ft) sowie über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen verboten sind. Diese Regelung ist eindeutig und stellt erkennbar eine Einzelfallregelung dar. So kann jeder Kunstflugpilot vor Planung eines Kunstfluges feststellen und prüfen, ob er seinen geplanten Kunstflug nicht etwa über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen oder Flughäfen durchführen will, denn dort sind Kunstflüge verboten. Weiterhin hat er eine Mindesthöhe von 450 m entsprechend 1.500 ft für seinen unteren Bereich einzuhalten.

So weit, so gut. Schließlich gibt es auch im „dicht besiedelten“ Gebiet der Bundesrepublik Deutschland noch genügend Bereiche, bei denen man sich nur über Wald, Wiesen oder Ackerflächen befindet, ohne dass dort auch irgend ein Haus vorhanden ist. Die Regelung in § 8 Abs. 2 LuftVO dient nicht nur der Sicherheit des Piloten und der am Boden befindlichen Personen, sondern auch dem Lärmschutz. Die Mindestflughöhe in § 8 LuftVO wurde durch die Änderung der LuftVO vom 18.12.1992 von 400 m auf 450 m angehoben. Mit der Änderung der LuftVO vom 21.03.1995 war geplant, die Mindesthöhe, wie auch in § 6 bezüglich der Überlandflüge geschehen, auf 600 m entsprechend 2.000 ft heraufzusetzen. Dies konnte aber in der Sitzung des Bundesrates (der Bundesrat musste dieser Änderung zustimmen) nicht realisiert werden, so dass lediglich die Sicherheitsmindesthöhe in § 6 LuftVO heraufgesetzt wurde, nicht jedoch diejenige in § 8 LuftVO.

Bereits aus dieser Historie ist erkennbar, dass nicht nur der Bundesrat den Änderungsvorschlägen des BMVBS zu ihrer Wirksamkeit zustimmen muss, sondern dass es hierbei ohne weiteres Schwierigkeiten geben kann.

Das Bundesland Rheinland-Pfalz hat durch seine Landesluftfahrtbehörde, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, angesiedelt auf dem Flughafen Hahn, eine, wie es meinte, für Rheinland-Pfalz frappierende „Lösung“ gefunden. Sie erstellte eine Landkarte von Rheinland-Pfalz, in der dicht besiedelte Gebiete rot markiert worden sind. So sind insbesondere die Ge-

biete an der östlichen Landesgrenze zu Baden-Württemberg und Hessen fast durchgehend rot markiert und damit als „dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland Pfalz" ausgewiesen worden. Mit seiner Bekanntmachung vom 15.14.2010 wurde dies in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 105/10) wie folgt veröffentlicht:

„Bekanntmachung zu § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO über die Durchführung von Kunstflügen in Rheinland-Pfalz

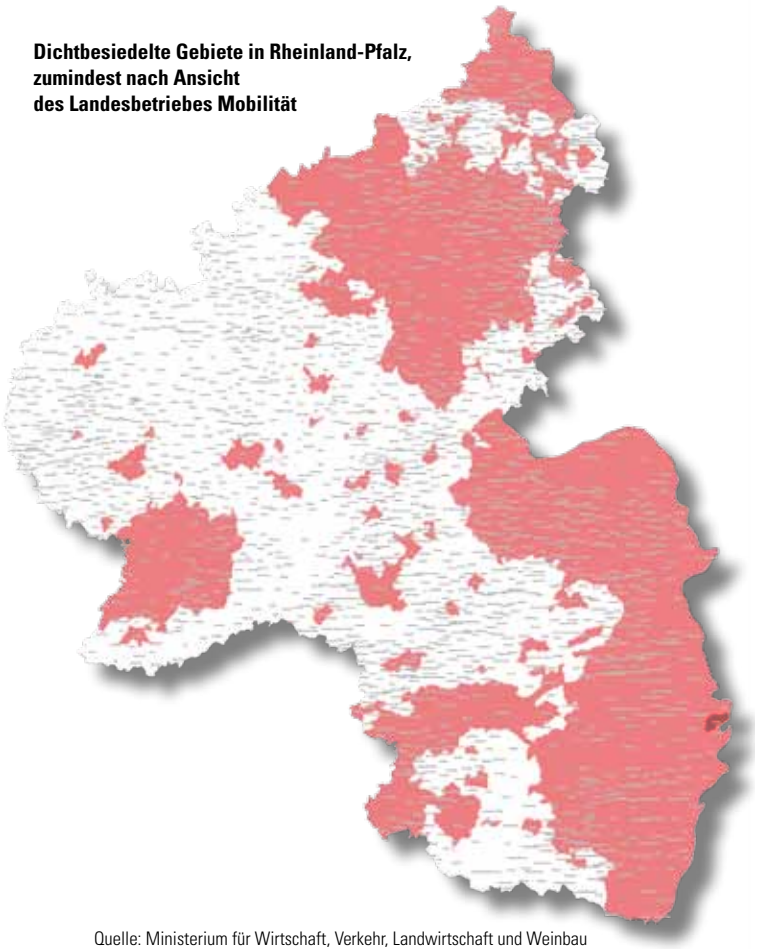
Gemäß § 8 Abs. 2 LuftVO sind Kunstflüge unter 450 m, über Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten verboten.

Zur Konkretisierung dieser Regelung wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, für das Land Rheinland-Pfalz eine Karte erstellt, die diese dicht besiedelten Gebiete ausweist. Die Karte ist auf der Homepage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (www.mwvlw.rlp.de) sowie des Landesbetriebes Mobilität (www.lbm.rlp.de) abrufbar und ist im Rahmen der Flugvorbereitung für Kunstflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu beachten."

Eine Überprüfung der rot eingezeichneten Bereiche in ICAO-Kartenmaterial oder auch in Google Earth zeigt allerdings, dass nur ausnahmsweise Städte und/oder andere dicht besiedelte Gebiete in diesem roten Bereich vorhanden sind, dafür aber in zahlreichem Maße völlige Freiflächen mit Äckern, Weinbau oder Wald. Die Landesluftfahrtbehörde Rheinland-Pfalz scheut sich auch nicht, Piloten Ordnungswidrigkeiten vorzuwerfen mit der Begründung, sie hätten der in NfL I 105/10 veröffentlichten Bekanntmachung zuwider gehandelt und sich damit ordnungswidrig verhalten im Sinne von § 8 LuftVO. So wurden in einem Fall Koordinaten als Bezugspunkt des angeblichen Kunstfluges (49° 48'N 008° 01'E) angegeben und behauptet, der Pilot habe über der Gemeinde Wöllstein Kunstflug durchgeführt. Eine Überprüfung in der VFR-ICAO-Karte bzw. dem Kartenmaterial von Google Earth ist allerdings zu entnehmen, dass diese angegebenen Koordinaten einen Bezugspunkt betreffen, der sich westlich der Bundesautobahn A61 Richtung Gemeinde Wöllstein befindet, jedoch über einer Vielzahl von Ackerflächen, weit entfernt von den nächsten kleinen Siedlungen. Noch nicht einmal ein Aussiedlerhof ist erkennbar. Die zitierte Gemeinde Wöllstein liegt meilenweit hiervon entfernt. Richtig ist lediglich, dass sich dieser Bezugspunkt innerhalb des roten Bereiches befindet, das auf der Karte der Landesluftfahrtbehörde Rheinland-Pfalz als „dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz" ausgewiesen worden ist.

Eine solche Auslegung, es handele sich bereits um dicht besiedeltes Gebiet, wenn in zahlreichen Meilen Entfernung eine Siedlung liegt, geht an der Regelung des § 8 Abs. 2 LuftVO, die schließlich vom BMVBS und mit Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist, vorbei. Zuständig und kompetent für eine Änderung dieser Bestimmung ist lediglich das BMVBS im Zusammenwirken und mit Zustimmung des deutschen Bundesrates, nicht jedoch der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr „in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städteentwicklung, Bonn". Wenn der Verordnungsgeber BMVBS

Dichtbesiedelte Gebiete in Rheinland-Pfalz, zumindest nach Ansicht des Landesbetriebes Mobilität



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Bezugspunkt des angeblichen Kunstflugs über Wöllstein
Quelle: Google Earth

von der ihm gemäß § 32 LuftVG erteilten Ermächtigung Gebrauch machen will, kann er dies wirksam nur durch eine förmliche Änderung des § 8 Abs. 2 LuftVO mit Zustimmung des Bundesrates bewirken. Ein solches Verfahren wie das vorliegende, statt der Einzelfallprüfung eine vom Land Rheinland-Pfalz erstellte Karte über „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz" als Grundlage zu nehmen, widerspricht eindeutig der Regelung des § 8 Abs. 2 LuftVO. Im Rahmen der Bundesaufsichtsverwaltung ist das Bundesland Rheinland-Pfalz lediglich befugt, die bundesrechtlichen Regelungen anzuwenden, es ist nicht befugt, diese bundeseinheitlichen Regelungen durch eigene Landesregelungen, wenn auch nur bezogen auf das Bundesland Rheinland-Pfalz, zu ersetzen.

Die vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, mit der Bekanntmachung vom 15.04.2010 getroffene Regelung, wonach die Karte „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz" für die Feststellung § 8 Abs. 2 LuftVO zur Anwendung gelangen würde, ist daher unwirksam und nichtig. Bußgeldbescheide, die hierauf berufen, sind daher ebenfalls nichtig. Die betroffenen Piloten sind daher von den Gerichten, sollte es zu Bußgeldverfahren kommen, frei zu sprechen (es sei denn, der Pilot hätte sich tatsächlich konkret über einem dicht besiedelten Gebiet, d. h. über einer Ortschaft, befunden und dort Kunstflug ausgeübt). Die Landesluftfahrtbehörde hat daher, wie im übrigen Bundesgebiet in Anbetracht der Rechtswirksamkeit und der Anwendbarkeit des § 8 Abs. 2 LuftVO regelmäßig geschehen, im konkreten Einzelfall zu überprüfen, ob ein Verstoß gegen § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO vorliegt oder nicht. Ein Verweis auf die von ihr erstellte Karte „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz" kann nicht weiter führen.

Ich kann daher jedem betroffenen Piloten in Fällen dieser Art nur empfehlen, mit der vorliegenden Begründung Einspruch gegen einen möglichen Bußgeldbescheid des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, einzulegen und sodann die Gerichte entscheiden zu lassen. Die Landesluftfahrtbehörden haben genügend Aufgaben, um die Sicherheit des Luftverkehrs sicherzustellen. Um diese Aufgaben sollten sie sich kümmern und nicht Regelungen treffen, für die sie nicht zuständig sind und deren Regelung daher unwirksam und nichtig ist.

RA Wolfgang Hirsch
AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater"

Irritationen um den Flughafen Essen/Mülheim

Zuerst die Entwarnung: Am Flughafen Essen/Mülheim wird auch in den nächsten Jahren Flugverkehr, wie bisher, stattfinden. Der Flughafen hat eine gültige Betriebserlaubnis, die den Status-Quo-Betrieb sicherstellt. Nicht geflogen werden darf auch zukünftig mit kleinen Düsenmaschinen. Hier ist es der Geschäftsführung von einem Gesellschafter verboten worden, die Zustimmung zur Genehmigung von Außenlande- und Starterlaubnissen (§ 25 LuftVG) zu geben. Damit ist das geplante Umstrukturierungskonzept der Flughafengesellschaft in Richtung „Geschäftsflughafen" gescheitert. Die Qualifizierung des Flugverkehrs durch eine Änderung der Betriebsgenehmigung (Aufhebung des bestehenden Düsenflugverbotes und Einrichtung von Instrumentenflugverkehr durch GPS-Anflüge und Luftraum F) ist durch die neuen politischen Konstellationen bei den drei Gesellschaftern (Städte Essen und Mülheim an der Ruhr sowie Land NRW) unmöglich geworden. Bei allen drei Gesellschaftern sind die GRÜNEN/Bündnis 90 mit in der politischen Verantwortung. Sie treten vehement für eine Stilllegung des Flughafens ein. In der neuen Koalitionsvereinbarung zwischen der NRW-SPD und den NRW-GRÜNEN steht:

„Für den Flughafen Essen/Mülheim halten wir an der Vereinbarung aus der gemeinsamen Regierungszeit von 1995-2005 fest, dass der Flugbetrieb beendet wird, sobald dies möglich ist."

Möglich ist die Aufgabe deshalb nicht, weil langfristige Erbpachtverträge (bis 2034) und nichtgeklärte Schadensersatzansprüche von

am Platz ansässigen Flugunternehmen bestehen. Darüber hinaus sind öffentliche Mittel in umfangreiche Investitionsmaßnahmen geflossen, die Bindungsfristen auch bis 2034 haben.

Bis jetzt hat die Politik einen wirklich offenen Diskussionsprozess über die volkswirtschaftlich und regionalpolitisch positiven Wirkungen des Flughafens verweigert und die Effekte nicht den notwendigen Betriebskostenzuschüssen gegenübergestellt. Derzeit ignorieren die Politiker auch die von Prof. Klophaus festgestellte Zahl von 528 Arbeitsplätzen, die direkt und indirekt am Flughafen hängen.

Also: Irritationen sind da! Aber die Flughafengesellschaft geht vom weiteren Status-Quo-Betrieb auch in der Zukunft aus. EDLE lebt weiter!

Reiner Eismann, Geschäftsführer der FEM GmbH

Flugplatz Fürstenfeldbruck

Herzlichen Dank an alle Unterstützer!

Wir sind gleichermaßen überrascht und erfreut über die große Unterstützung, die wir aktuell von Piloten aus aller Welt erfahren. In den letzten Tagen sind bei uns über 300 eMails eingegangen, die wir leider nicht alle individuell beantworten können. Wir möchten uns bei Ihnen hiermit ganz herzlich für die Unterstützung von Fürstenfeldbruck bedanken, es ist gut zu erfahren, dass wir als AOPA-Germany diese Auseinandersetzung um den Erhalt des Flugplatzes nicht alleine durchfechten müssen!

In der Zwischenzeit sollten Sie auf Ihre Zuschriften an BMW auch eine Antwort von Dr. Kay Segler erhalten haben, der bei BMW als Geschäftsführer der M GmbH für Fahrsicherheitstrainings und Motorsport zuständig ist. Dieses Antwortschreiben liest sich für Außenstehende sicher sehr gefällig, ist aber für uns in seinen zentralen Aussagen nicht glaubwürdig:

Aussage Nr. 1: „Die fliegerische Nutzung der Region 14 wird in keinster Weise von BMW beeinflusst."

Dr. Segler schreibt, dass er die Verärgerung auf Seiten der Privat- und Geschäftsflieger versteht, dass aber die Gemeinden Maisach /Fürstenfeldbruck die alleinige Planungshoheit zur zukünftigen Nutzung des Areals haben, und die wären nun einmal gegen den Flugplatz. BMW sieht sich anscheinend auch in einer Opferrolle, denn die Flieger würden pauschal mit dem Finger auf BMW zeigen, „wohl weil wir die beste Angriffsfläche zu bieten scheinen. (...) Allen Beteiligten muss dabei klar sein: Die fliegerische Nutzung der Region 14 wird in keinster Weise von BMW beeinflusst." Stimmt das, greift BMW wirklich nicht beeinflussend in die politischen Entscheidungen zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck ein?

Die Fakten sprechen klar gegen BMW. So schreibt Maximilian Schöberl, BMWs Leiter Konzernkommunikation und Politik am 9. Juni 2009 an den Hauptgeschäftsführer der IHK München, dass BMW „enttäuscht und verärgert" über die Unterstützung der Kammer für das Flugplatzprojekt in Fürstenfeldbruck ist. Der Vorstandsvorsitzende Reithofer persönlich würde eine neutrale Position der Kammer zu Fürstenfeldbruck erwarten.

Auch die Politik sollte ja wissen, ob sie von BMW beeinflusst wird. So schreibt der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr Martin Zeil am 11. Februar 2010 an ein AOPA-Mitglied, warum plötzlich eine nichtfliegerische Nutzung des Flugplatzes bevorzugt wird: „Die Planungen der Gemeinde Maisach werden insbesondere von dem Unternehmen BMW nachdrücklich unterstützt."

Noch Fragen?

Aussage Nr. 2: „Es gibt nicht genügend Platz für eine gemeinsame Nutzung."

Dr. Segler schreibt: „Die Start- und Landebahn ist Mittelpunkt unseres Trainings. Für den bisherigen Flugbetrieb waren 20.000 Flugbewegungen pro Jahr genehmigt. Das würde bedeuten, dass wir bei maximaler Auslastung jeden Tag im Schnitt 55 Flugbewegungen hätten. Bei einer gemeinsamen Nutzung der Start- und Landebahn – die sich zudem an den Wochenenden nochmals konzentriert – wären unsere Fahrsicherheitstrainings nicht durchführbar."

Die Piste in Fürsty ist 2744m lang und 45m breit. Zwei parallele Taxiways erstrecken sich über die volle Pistenlänge und sind jeweils 20m breit, so breit wie eine vierspurige Autobahn. Zudem gibt es noch ein Vorfeld mit der Dimension von 500 x 215m.

Für den Flugbetrieb werden aber nur etwa 1400m Piste, ein paralleler Taxiway und ein Teil des Vorfeldes benötigt, somit bleibt in Fürsty mehr als genügend Platz um bei aktivem Flugbetrieb noch eine Formel 1 Rennstrecke zu betreiben.

Dr. Segler scheint auch selbst eine durchaus aktive Rolle bei der Eroberung Fürsties durch BMW zu spielen. Zu Beginn diesen Jahres hatte er einen Auftritt in Fürsty, bei dem er

Internationale Unterstützung für Fürsty rollt an

Der Flugplatz Fürstenfeldbruck erhält jetzt auch massive Unterstützung von zahlreichen internationalen AOPA-Mitgliedern.

Die europäische IAOPA , die AOPA-USA und viele weitere nationale AOPAs informieren ihre Mitglieder über ihre Medien über die aktuelle Entwicklung in Fürstenfeldbruck und die Rolle, die BMW hierbei spielt. Die Resonanz ist überaus erfreulich, viele Piloten teilen BMW mit, wie Ihnen die Schließung von Fürstenfeldbruck gefällt, und dass doch Platz genug wäre um das Gelände sowohl für einen Flugplatz als auch für ein Fahrsicherheitszentrum zu nutzen, und welche Automarken ihnen im Moment bei einer Kaufentscheidung mehr oder weniger gefallen würden.

Wenn auch Sie an BMW schreiben wollen, dann tun Sie das doch einfach an: **kundenbetreuung@bmw.de**, gerne auch mit einer Kopie an uns: **info@aopa.de** und Ihren örtlichen BMW-Händler.

Wir erwarten die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs auf unsere Klage zur Genehmigung des Flugplatzes in Fürstenfeldbruck in den nächsten Wochen.

im Fahrzeug des BMW Race Director einen Konvoi von etwa 20 BMW-Fahrzeugen anführte, die am Towergebäude vorbeirauschten. Im Militärjargon nennt man solch ein Gehabe wohl „Machtdemonstration“ oder auf Neudeutsch „Show of Force“.
Wirklich eindrucksvoll anzuschauen, aber letztlich werden nicht die Pferdestärken von Sportwagen und Limousinen über den Ausgang dieser Auseinandersetzung entscheiden, sondern die Richter des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs.

Unterstützung von bedrohten Ameisen und Schmetterlingen

Vor kurzem haben Biologen bedrohte und geschützte Arten auf dem Flugplatzgelände gefunden. Der Schmetterling „Idas Bläuling“ (Plebeisu Idas) und die Ameise “Formica fuscocinerea“ haben einen perfekten Lebensraum auf dem Gelände gefunden. Das Flugplatzprojekt hat bereits in einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgreich nachgewiesen, dass es keine negativen Auswirkungen auf das auf dem Gelände eingerichtete FFH-Naturschutzgebiet haben würde. Das nichtfliegerische Projekt ist hingegen bei den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgefallen.
Ein herzliches Willkommen an unsere kleinen Mitbewohner, lasst uns gemeinsam und in Harmonie auf dem Flugplatz wohnen!

Fliegerkollege „Idas Bläuling“, Foto: OhWeh, wikimedia

Es gibt durchaus noch eine Chance, dass BMW versteht wie sehr man mit der bisherigen Einstellung zum Flugplatz Fürsty seine Kunden aus der Luftfahrtbranche weltweit verärgert. BMW sollte seine Business-Pläne zu Fürsty revidieren, in denen man offenbar die Reaktion der weltweiten General Aviation Community als wichtigen Faktor entweder gar nicht, oder nur unzureichend berücksichtigt hat. Hoffen wir, dass BMW seine Lektion noch lernt. Die Auseinandersetzung geht auf jeden Fall weiter.

Dr. Michael Erb

Anzeige

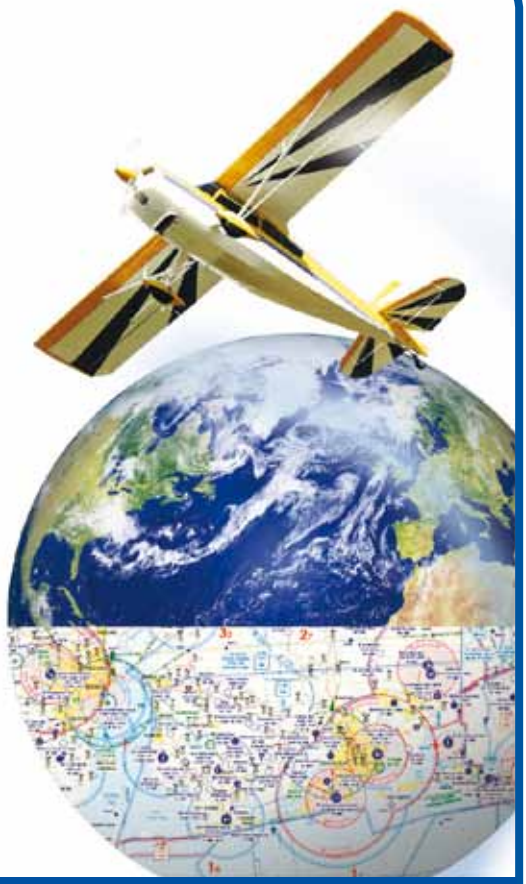
JeppDirect
JEPPESEN'S ONLINE STORE

Jeppesen
VFR+GPS®

Europa & USA VFR Navigationskarten

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

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



www.jeppesen.com/vfrgps5

Dr. med. Claus-Dieter Zink, der Gründer von JAR-Contra, ist tot

Er verstarb an den Folgen seiner schweren Krankheit

Er hatte JAR-Contra im Jahr 2003 mit einigen anderen Fliegern als Bürgerinitiative gegründet. Nachdem er nach Einführung der JAR-FCL in eigener Sache erfahren musste, dass die Bürokratie und manche Fliegerärzte ohne medizinisch begründete Regelungen Flieger mit unnötigen Gutachten überzogen und für untauglich erklärten, ging er, zusammen mit Gleichgesinnten, unerschrocken dagegen an.

Er hatte zunächst durch ein Internetforum die Bewegung JAR-Contra ins Leben gerufen. Diese zeichnete deutlich und mit konkreter Namensnennung die Missstände auf. Er ist unbeirrt und entschlossen gegen die vorgegangen, die in Bürgern und Patienten nur Untergebene und Geldbringer gesehen haben.

Anlass zur Gründung waren die teilweise über die Formulierungen des englischsprachigen Originaltextes hinausgehenden Tauglichkeitsanforderungen, die nach JAR-Contra den Kriterien für Kampf- und Berufspiloten nahe kämen. JAR-Contra sah darin eine unnötige und unbegründete Einschränkung der Allgemeinen Luftfahrt. Das LBA und die Politik konnte schließlich die Proteste nicht mehr ignorieren. 2007 beschloss der Bundesrat dann auf Druck von JAR-Contra und der AOPA Erleichterungen im Bereich der Tauglichkeitszeugnisse für Privatpiloten.

Die von der AOPA angeprangerte Initiative gegen die in § 7 Luftsicherheitsgesetz von Privatpiloten verlangte Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) wurde von JAR-Contra ebenfalls aufgegriffen und weiterverbreitet. Im Rahmen dieser ZÜP-Überprüfung sind kriminalpolizeiliche und geheimdienstliche Anfragen an die entsprechenden Behörden sowie an den gegenwärtigen Arbeitgeber vorgesehen. Im Gegensatz zur Argumentation der Bundesregierung hatten die AOPA und JAR-Contra einen Verstoß gegen die Grundrechte gesehen, jedoch keinen Gewinn für die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland.

Er war ein Kämpfer, ohne es sein zu wollen. Er war bescheiden und wollte seine Arbeit im besten Sinne überflüssig machen.

Er war zuvor bekannt geworden mit einem Kalender und wunderschönen Fotografien über den Segelflug, die ihn weit über die Grenzen Deutschlands bekannt machten. Seine Bilder waren auf Messen begehrt und schmücken viele Fliegerwohnungen.

Sibylle Glässing-Deiss

Die Haltung der General Aviation zum 8,33 kHz Frequenzabstand im unteren Luftraum

Den Airlines ist die angedachte vertikale Ausdehnung der Lufträume, in denen 8,33 kHz Funkgeräte vorgeschrieben sind, recht gleichgültig, da sie ihre Airbusse und Boeings schon für den Flugbetrieb oberhalb von Flugfläche 245 entsprechend ausgerüstet haben, in diesen großen Höhen ist der reduzierte Frequenzabstand schon seit Jahren vorgeschrieben.

Aber was soll die Allgemeine Luftfahrt schon von der sogenannten 8,33 Vertical Extension (8,33VEX) halten, der Verpflichtung Funkgeräte mit dem Frequenzabstand von 8,33 kHz in alle Luftfahrzeuge auch im unteren Luftraum einzurüsten?

Die gesamte General Aviation, die im unteren Luftraum operiert, ist betroffen: Kolbenflugzeuge, Segelflugzeuge, Ultraleichte, Hubschrauber, Ballons und Flugplatzbetreiber. In tausenden dieser Flugzeuge müssen alle fest eingebauten, aber auch alle tragbaren Funkgeräte für Kosten von mehreren hundert Millionen Euro ersetzt werden.

Die Kosten entfallen auf neue Geräte, deren Installation, die Zertifizierung und letztlich auch auf Stillstandszeiten der Flugzeuge in den Werften.

Die Betreiber von Flugzeugen in der Allgemeinen Luftfahrt sind keinesfalls technikfeindlich und investieren grundsätzlich sehr gerne in neues elektronisches Spielzeug in ihren Flugzeugen, wenn diese Avionik denn auch einen Nutzen bringt. Deshalb ist es gänzlich falsch zu behaupten, wie dies einige Kritiker gerne tun, dass die AL grundsätzlich jeder neuen Technik gegenüber ablehnend eingestellt wäre.

Solche Behauptungen lassen sich an zwei Beispielen widerlegen: Obwohl es keine Verpflichtung zur Einrüstung von GPS gibt, liegt die Ausrüstungsquote der AL bei annähernd 100%, einfach weil diese Geräte nützlich sind und das Kosten/Nutzen-Verhältnis überragend. Das gleiche gilt für viele Segelflieger, die in das nicht-vorgeschriebene und unzertifizierte Kollisionsschutzsystem „FLARM“

investiert haben, das den lang ersehnten Schutz vor Kollisionen zu niedrigen Kosten ermöglicht.

Aber was für einen operativen Nutzen bringen 8,33 Funkgeräte für einen AL-Piloten? Ganz klar, es gibt keinen Mehrwert. Studien des SESAR-Flugsicherungsprojektes belegen es eindeutig, dass die AL die einzige Gruppe unter den Luftraumnutzern ist, die für ihre Investitionen in neue vorgeschriebene Avionik wie Mode S Transponder und 8,33 Funkgeräte keinen entsprechenden Vorteil erhält. Aber gibt es wenigstens eine gute und verständliche Begründung dafür, dass sich 8,33VEX nicht vermeiden lässt? Wir glauben immer noch nicht daran. Verschiedene Studien versuchen 8,33VEX zu rechtfertigen, bauen dabei aber auf Grundannahmen auf wie: „Die Verdoppelung des Luftverkehrs verlangt auch eine Verdoppelung der Frequenzzuteilungen, so dass innerhalb des begrenzten Luftfahrtbandes der Frequenzabstand weiter reduziert werden muss." Diese Begründung ist einfach zu simpel um überzeugend zu wirken.

Die Flugsicherungssektoren in Europa sind bereits sehr klein und können nicht weiter schrumpfen. Ein grundsätzliches Aufräumen der Frequenzvergabe wurde nie durchgeführt, das Potential von digitalen Datenlinks zur Reduzierung des Sprechfunkverkehrs unterschätzt. Wir glauben vielmehr, dass die Frequenzknappheit vor allem eine Konsequenz der heutigen Frequenzverwaltung ist, die bei weitem nicht effizient durchgeführt wird.

Um 8,33VEX zu vermeiden haben wir schon immer empfohlen, in Europa endlich eine zentrale Frequenz-Managementstelle einzurichten. Dies hat auch die NATO sehr erfolgreich getan, um die chronische Frequenzknappheit früherer Jahrzehnte im militärischen Frequenzband zu überwinden.

Unsere Empfehlung fand weite Unterstützung, auch bei der Europäischen Kommission, aber leider nicht die Unterstützung von Deutschland, Frankreich und Großbritannien, die Frequenzvergabe offenbar als eine Frage der nationalen Sicherheit und Souveränität betrachten, die nicht an eine europäische Stelle delegiert werden darf.

Folglich wird das ineffiziente Frequenztauschgeschäft fortgeführt werden wie bislang: Nationale Frequenzmanager werden sich mehrmals pro Jahr treffen um ihre Frequenzen über internationale Grenzen hinweg auszutauschen.

Ein Blick über den Atlantik zeigt, dass in den USA der 8,33 kHz Frequenzabstand nicht eingeführt wird, obwohl die Dichte der Frequenzzuteilungen in vielen Regionen wie Florida, dem Nord-Osten und Kalifornien sicherlich nicht niedriger ist als in Zentraleuropa.

Wird die Investition in 8,33 kHz Radios wenigstens eine gute Investitionssicherheit bringen? Nein.

Digitale Funkgeräte sind bereits in der Entwicklung, wir erwarten ihre Betriebseinführung in etwa 10-20 Jahren, mit der Notwendigkeit für neue Investitionen. Leider gibt es noch keinen verbindlichen Standard für diese digitalen Funkgeräte, sonst hätte man schon jetzt kombinierte Funkgeräte ordern können, in die sowohl 8,33 kHz als auch digitale Technik integriert ist.

Unsere Empfehlung an Flugzeugbetreiber ist, sobald sie neue Avionik in Erwägung ziehen, ihre alten 25 kHz Radios durch 8,33 kHz Radios zu ersetzen. Auch integrierte GPS/COM/NAV-Geräte sind eine gute Lösung die oftmals ein sehr viel besseres Kosten/Nutzen-Verhältnis bieten als eine Kombination von Einzelkomponenten.

Unsere abschließende Frage an die nationalen und europäischen Behörden lautet: Wenn in der nahen Zukunft der europäische Luftraum flexibel über nationale Grenzen hinweg geplant wird um eine größere Effizienz der Luftraumnutzung zu erzielen, warum ist dann ein gesamteuropäischer Ansatz nicht auch im Bereich des Frequenzmanagements möglich?

Dr. Michael Erb

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

32. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Es gibt immer noch etwas zu lernen!

Mal ganz ehrlich: Ich kenne Kunstflieger, die keine Angst vor dem Strömungsabriss haben, aber dafür steigt der Puls beim Gedanken an einen Instrumentenanflug in schlechtem Wetter. Ich kenne Berufspiloten, die lächeln beim Ausfall einer ihrer Motoren nur, so gut sind sie darauf trainiert, aber beim Durchflug durch ein Gebirgstal werden beim Sonntagsausflug die grundlegenden Überlebensstrategien missachtet. Oder der erfahrene Geschäftsflieger findet sich plötzlich in einer angespannten Situation wieder, in der es ihm schwerfällt, eine strategische Entscheidung zu fällen, anstatt seiner Intuition zu vertrauen.

Hier liegt wohl einer der Hauptgründe für den Erfolg von Eggenfelden, dessen Organisation erneut in den bewährten Händen von Otto Stein und dem Team aus der AOPA-Geschäftsstelle lag: Jeder (!) kann hier von der Erfahrung vieler anderer Piloten profitieren. Und so kamen auch diesmal neben 51 Teilnehmern, die allesamt eben vom PPL-Neuling über den erfahrenen Geschäftsflieger bis hin zum ehemaligen Linienpiloten ihre Erfahrungen gesammelt haben, 28 Fluglehrer – jeder mit seinem Spezialgebiet und Lieblingsthema. Um es vorweg zu nehmen: Wieder hat jeder etwas gelernt. Auch zwischen den Zeilen…

Doch zunächst zum offiziellen Programm: Bereits beim Grundlagenbriefing am Sonntag wurde für die Basic, Advanced- und Alpenkurse deutlich, dass großes Interesse an dieser Art von praxisbezogener Weiterbildung besteht. So haben die Vortragenden besonders Wert darauf gelegt, abseits vom Schulbuchwissen und der „reinen Lehre" klare und deutliche Tipps und Anregungen für die Praxis zu vermitteln bzw. aufzufrischen.

Wie war das mit der Ruderumkehrwirkung? Warum muss ich beim Start und Steigflug ins Seitenruder treten? Welcher Squawk und welche Frequenz bei Notfällen? Es gab kaum eine erkennbare Grenze zum Advanced-Course, weder thematisch noch räumlich und zeitlich: Wie scanne ich richtig durch die Instrumente, wie gehe ich mit Ablenkungen um? Was ist die beste Methode zur Vermeidung von Eis (rauf oder runter – oder weg)?

Aktuelle Flugzeugmodelle in EDME

Ganz speziell die Alpenflieger: Auf welcher Seite des Tals ist es sinnvoller zu fliegen (morgens oder abends)? Wie fliege ich eine enge Umkehrkurve (bitte ohne Kunstflugberechtigung keinen Turn oder Hammerhead!)? Wie fliege ich einen hohen Platz an und wie verhält es sich mit den Flugleistungsdaten? Diese und viele Themen mehr wurden nicht nur in Vortragsform, sondern in zum Teil angeregten Diskussionen besprochen und vertieft.

Da wir dieses Jahr leider nicht wie gewohnt in Manching die Instrumentenanflüge, insbesondere GCA (Lotsengeführter Anflug), durchführen konnten, verteilte sich die Flotte der Advanced-Flieger auf die umliegenden IFR-Plätze. Dank an dieser Stelle an Jeppesen für das großzügige Sponsoring der Trip Kits!

Anflug auf Zell am See

AOPA-Kochkurs – Begeisterung nicht nur beim Fliegen

Das Wetter wurde zum Teil anspruchsvoll, aber es gab nie Diskussionen ob der Durchführbarkeit – im Zweifelsfall blieben die Maschinen am Boden. Besonders interessant war hier natürlich die Arbeit des DWD-Spezialisten Andreas Beck live zu verfolgen, der wie immer während des gesamten Camps mit Rat und Tat zur Seite stand: Treffsicher, aber des Öfteren offensichtlich selbst erstaunt über die Möglichkeiten, wie so eine Kaltfront im Voralpenraum sich entwickeln kann…

Diamond Aircraft war mit fast der gesamten Produktpalette (HK36, DA40, DA42) vor Ort, die für Demoflüge genutzt werden konnte. Cirrus Aircraft schaute mit der SR22 T und Aquila mit der A210 vorbei, die UL-Fraktion war mit CT und Fascination vertreten.

Auch Herwart Goldbach und Michael Sinz vom FIS-Team der DFS hatten sich auf den Weg nach EDME gemacht: Nicht nur konnte man am FIS-Simulator einen exakten Einblick in die Arbeit und die Aufgaben der Lotsen erhalten, sondern auch an einem „Real Picture" eine Vorstellung davon bekommen, was an einem Sonntag bei schönem Wetter so los ist in der FIR. Auch die Kollegen von der DFS vermittelten tagelang und ohne schwach zu werden praktische Tipps und Hilfen, diesmal aus der Sicht der Lotsen selbst und als Bitte formuliert. Eine davon muss hier erwähnt werden: Bitte fliegen Sie mit Ihrem Moving Map GPS Display nicht genau auf einer Luftraumgrenze, z.B. von Kontrollzonen oder Restricted Areas: Der Arbeitsaufwand und Stress der Lotsen steigt enorm an, und für die meisten von uns dürfte ein Umweg von 1NM nicht ins Gewicht fallen.

Werner Schmitt-Oechsner unterstützte das Camp einmal mehr mit seinem technischen Know-how und seiner Werkzeugkiste. Kleine Wehwehchen an den Teilnehmerflugzeugen konnten von ihm schnell behoben werden.

Auch die Zeit am Boden wurde sinnvoll genutzt. Viele Teilnehmer legten die ICAO-Sprachprüfung ab oder nutzten weitere Angebote, um nochmals tiefer in die Materie einzusteigen:

Emergency Procedure Training: Bitte nicht verwechseln mit Kunstflug (welcher etwas mit Kunst zu tun hat). Es geht um das Ausleiten des Flugzeuges aus ungewöhnlichen (Upset) Fluglagen. Es handelt sich um eine der Hauptunfallursachen und die AOPA ist bemüht, Wissen und Training in diesem Bereich zu vermitteln. Es zeigt sich, dass vor allem das Überraschungsmoment für die meisten Piloten ein Problem darstellt, weil sie intuitiv und damit falsch reagieren. Denken Sie an das plötzliche Abkippen der Maschine, gegen das der Pilot steuern möchte – meistens falsch! Aber auch das Ausleiten aus dem beginnenden Trudeln oder einfach nur das bessere Vertrautmachen, also „Verwachsen" mit der Maschine z.B. beim Slippen oder beim Motorausfall während des Starts: Nur wenn man in Theorie und Praxis darauf vorbereitet ist, kann man richtig reagieren. Ein echtes Sicherheitsplus!

Crew Ressource Management für Privatpiloten: In der beruflichen Fliegerei zwischenzeitlich nicht nur theoretische Routine, sondern täglich gelebte Praxis. Es zeigt sich, dass der in den letzten Jahren beschrittene Weg, diese Themen nicht nur in Seminaren, sondern im täglichen Leben routiniert einzuüben, sehr erfolgreich ist. Und

C172 auf dem Weg zum Take off

so können auch Privatpiloten von diesen Erkenntnissen profitieren, indem man die anwendbaren Inhalte auf ein Einmann-Cockpit ummünzt.

Was an diesen Beispielen deutlich wird: Wir können, wir wollen noch viel lernen! Diesen Umstand konnten wir übrigens während des Camps in Eggenfelden auch zu einem ganz anderen Nutzen gebrauchen: Die DVAG-Aviation ist mit der AOPA eine Vereinbarung eingegangen, die es den Teilnehmern an AOPA-Basic, Advanced oder EPT-Trainings ermöglicht, zu besonders günstigen Konditionen Flugzeugversicherungen abzuschließen. Damit schließt sich der Kreis, oder WinWin, wie es so oft heißt: Wir fliegen sicherer, die Versicherung wird billiger!

Ab sofort können AOPA-Mitglieder auch außerhalb der Training-Camps mit den dafür freigegebenen AOPA-Fluglehrern den „AOPA-Insurance-Check"-flug absolvieren und so in den Genuss dieser besonderen Konditionen kommen.

Dass bei all diesen Themen auch Grillabend, Kochkurs, der wunderbare Abschlussabend mit der musikalischen Einlage unseres Mitglieds Willi Bräutigam und all die schönen Gespräche unter Gleichgesinnten und Freunden nicht zu kurz kamen, ist klar.

Und deshalb freuen wir uns schon auf das 33. Camp in Eggenfelden in 2011, das neben unseren Veranstaltungen in Stendal und Marburg zeigt, wie sehr die AOPA für Flugsicherheit steht.

Oliver Will

Spendenübergabe an „Kind in Not"

AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 23. und 24.10.2010

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

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

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

Entsprechende Teilnahmebescheinigungen werden ausgestellt. Voraussetzung ist die Anwesenheit während des gesamten Lehrgangs.

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 12.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

Fotos: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH / Heimo Kandler

AOPA-Sprechfunkrefresher BZFI/II

in Egelsbach (EDFE) am 06.11.2010

Sprachprüfung Level 4 möglich

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständlicher und umständlicher Sprechfunkverkehr ist für alle Beteiligten zumindest lästig, kann aber im schlimmsten Fall auch zum Sicherheitsrisiko werden. Das muss nicht sein. Die FIS-Spezialisten aus Langen bieten mit diesem Flugfunkrefesher-Seminar fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle Inhaber eines BZF I oder BZF II, die theoretisches Grundlagenwissen auffrischen und eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten. Es werden nicht nur An- und Abflüge auf unkontrollierten und kontrollierten Flugplätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie die richtigen Sprechgruppen in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen werden trainiert. Die Sprechübungen können wahlweise in deutscher oder englischer Sprache absolviert werden.

Das Seminar findet in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany am Flugplatz Egelsbach statt. Seminarbeginn ist um 9:00 Uhr, das Ende ist für 17:00 Uhr vorgesehen.

Im Anschluss an das Seminar kann die Sprachprüfung für Englisch Level 4 abgelegt werden (Prüfungsgebühr nicht im Seminarpreis enthalten).

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

Anmeldeschluss ist der 22.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

VFR/IFR-Refresher mit Jeppesen-Software

in Egelsbach (EDFE) am 13. und 14.11.2010

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

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

Dozent Hans Eberhard gibt Tipps und Hinweise über entsprechend verfügbare Quellen im Internet – mit und ohne Abonnement.

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 13.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

AOPA-Nordatlantik-Seminar

in Egelsbach (EDFE) am 20.11.2010

mit Weltumrunder Arnim Stief

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

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

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

Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 ist er mit Reiner Meutsch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

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

Anmeldeschluss ist der 20.10.2010
Anmeldeformular auf Seite 22

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II in Egelsbach am 06.11.2010**

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

☐ Sprachprüfung Englisch Level 4

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

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

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

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

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer	Bankleitzahl
Name der Bank	
Ort, Datum	Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

Young Aviators Charity Flugtag 2010

Soziales Engagement am Flugplatz Schönhagen

Am Samstag, den 21.08.2010 fand am Brandenburger Flugplatz Schönhagen (EDAZ) der zweite große Flugtag der Jungpilotenvereinigung Young Aviators Germany e.V. statt.
Die Young Aviators sind eine Gruppe von derzeit 50 jugendlichen Motorflugpiloten und -pilotinnen (vom UL über Echo-Klasse und Hubschrauber bis zum Jet) im Alter zwischen 15 und 25 Jahren. Sie kommen aus der ganzen Bundesrepublik und organisieren sich hauptsächlich mit Hilfe des Internets.
Grund des Zusammenschlusses vor drei Jahren war die Schaffung eines sozialen Netzwerks gleichaltriger Gleichgesinnter, zwecks Informations- und Interessensaustausch sowie die Heranführung neuer Jugendlicher an die Fliegerei.
Am Flugtag „Über den Wolken Berlins" ging es aber ausschließlich um die Kinder und Jugendlichen der Björn Schultz Stiftung, welche sich seit Jahren bundesweit für Familien mit krebs- und chronisch kranken sowie schwerst- und unheilbar kranken Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von 0 bis 35 Jahren einsetzt. Im Jahr 2009 erhielt ihr Gründer, Jürgen Schultz, sogar einen Bambi Award für sein Engagement.
In Zusammenarbeit mit der Flugplatzgesellschaft Schönhagen, dessen Geschäftsführer Klaus-Jürgen Schwahn, der zahlreiche Flugstunden sponsorte und sich bei Engpässen selbst ins Flugzeug setzte, damit kein Kind am Boden blieb, den Flugzeugherstellern Cirrus und Aquila, welche die gesamten Kosten für das leibliche Wohl übernahmen sowie ihre Werke zur Besichtigung öffneten, Florida Eis, dem größten Speiseeisproduzenten Berlin-Brandenburgs, der mehr Eis spendete, als für eine neue Eiszeit nötig gewesen wäre, der Bundeswehr, welche einen Hubschrauber zum „Anfassen" bereitstellte, diversen Flugschulen rund um Berlin sowie engagierten und hilfsbereiten Privatleuten, konnten die Young Aviators rund 100 Kindern der Stiftung nicht nur Berlin aus der Vogelperspektive zeigen und somit einigen einen lang ersehnten Traum erfüllen, sondern auch einen rundum gelungenen, kurzweiligen Tag auf die Beine stellen.

Gut zwanzig Young Aviators waren dafür aus Kiel bis München teilweise mit dem Auto angereist, um an diesem Tag als Pilot und Bodenhelfer aktiv zu werden. Die lange und teils beschwerliche Anreise wurde durch viele freudige Gesichter und glückliche Kinderherzen belohnt.
In abschließenden Gesprächen mit Dr. Klaus-Jürgen Schwahn sowie den Leitern der Stiftung erhielten die Young Aviators großes Lob für ihr Engagement und es wurde das starke Interesse an einer zukünftigen, jährlichen Einrichtung eines solchen Flugtages mit den YA betont.
Lesen und sehen Sie mehr vom Flugtag und der Vereinigung auf den Internetseiten der Young Aviators Germany e.V.:
www.youngaviators.net

Jakob Macht

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 06/10:
13.11.2010
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

TANNKOSH 2010

Nicht schon wieder Wetter!

Also, das Wetter sollte diesmal kein Faktor sein, nicht schon wieder. Nach den teilweise verregneten Vorjahrestreffen und vor allem nach den Wasserfestspielen in 2009 wurde deshalb der Termin vom dritten Juli-Wochenende auf Ende August verlegt. Statistisch gesehen eine gute Wahl, nur genießen Statistiken seit Beginn der wissenschaftlichen Wetteraufzeichnungen auch nicht immer den besten Ruf. Bis Dienstag entsprach die Prognose für das Wochenende der Statistik und sah noch sehr gut aus, dann wurde die Theorie leider schlagartig von der Praxis eingeholt. Dies äußerte sich in einer Reihe von Tiefdruckgebieten, die wie an der Perlenschnur über den Atlantik aufgereiht nur darauf zu warten schienen, der prognostizierten Anflugsequenz auf dem Allgäuer Verkehrslandeplatz Tannheim Konkurrenz machen zu wollen. Tannnkosh 2010 hat begonnen!

Bis Donnerstag war es dann wie im letzten Jahr auch freundlich, warm und trocken, viele Piloten nutzten diese Gelegenheit und reisten bereits vorab mit ihren Fliegern an. Pünktlich zum Freitag dann schob sich eine Regenfront nach der anderen aus Nord-West heran und sorgte für munteren Jahreszeitenwechsel im Stundentakt. Kommt einem bekannt vor. Erst eine Unterbrechung dessen am Nachmittag öffnete ein erstes Wolkenfenster für weitere Arrivals und den Beginn der angekündigten Flightdisplays. Hoffnung machte sich breit. Um mit dem Wetterthema hier im Artikel jetzt aber kurzen Prozess zu machen: Ab Samstagmittag wurde es wieder heller und dann zum Sonntag fast schon gut. Geht doch!

Konsolidierung

Nach dem rasanten Wachstum der letzten Jahre ist für das größte europäische Pilotentreffen spürbar ein Punkt erreicht, an dem viele der charmant-pragmatischen Improvisationen der ersten Jahre einer professionellen Festivalatmosphäre weichen: Es gibt Armbänder in verschiedenen Farben am Einlass und ein Absperrband entlang der Flightline anstelle der weißen Linie im Gras (bei Regen eh obsolet – oh, keine Wetterthemen mehr). Auch für die zentrale Toilette unter dem Restaurant war das „for women + staff only" der letzten Jahre nicht mehr durchzuhalten, für einen Obolus von 50 Cent darf „Mann" jetzt auch – gegen einen Verzehrgutschein wie bei Tank + Rast. Und nach kalter Nacht im Zelt morgens warm duschen bei nasskaltem Regen, einfach genial. Selbst der provisorische Moderatorenturm hat dank umlaufendem Regenschutz (kein Wetter mehr!) wie bei der echten Flugsicherung kaum noch Fenster, so dass die Jungs mit langen Hälsen fast raus fielen, als der dicke Brummer um die Ecke kam. Genug an Beispielen. Nostalgiker schwärmen von der Gitarrenmusik und dem Lagerfeuer der ersten Jahre. Die nach Presseberichten bis zu 10.000 Besucher und vor allem die wieder eindrucksvolle Anzahl

TANNKOSH aus der Luft: Full House trotz Regenwetter

Ins warme Hotelbett? Nicht mit uns!

der Piloten mit ihren Flugzeugen fordern ihren Tribut. Dabei ist man nach nur wenigen Metern westlich der Hotspots raus aus dem Trubel und es ist fast wie früher.

Fachausstellung

Rekorde und Superlative wurden schon oft bemüht, das Wieviel, Wieweit und Woher ist auch nach wie vor nett zu hören und gehört einfach dazu. Die Atmosphäre beim Rundgang zwischen den Flugzeugen und Pavillons selbst macht für die meisten Teilnehmer den eigentlichen Reiz der Veranstaltung aus, das erkennen auch immer mehr Firmen aus der Branche. Der Platzbedarf der erstmals mehr als hundert Aussteller machte eine Neuordnung des Messebereiches erforderlich. Der Wechsel weg von der schlauchförmigen „Flaniermeile" zu einem in mehrere Bereiche gegliederten Campus stellt eine deutliche Aufwertung der Ausstellung dar, die damit wesentlich zentraler wahrgenommen wurde. Wenn künftig mit entsprechendem Catering nachgezogen wird, könnte man dort direkt heimisch werden.

Der Stand der AOPA war prominent im ersten Ausstellerblock positioniert. Das Messeteam informierte wie immer über aktuelle Themen der Allgemeinen Luftfahrt und führte viele Einzelgespräche mit Interessenten und Mitgliedern. Auch für das diesjährige Tannkosh kann aus dieser Sicht eine positive Bilanz gezogen werden. Neben den leider immer noch aktuellen Dauerbrennern wie Fürsty und ZÜP wurden vor allem die ICAO-Sprachprüfung und die Aussicht auf die neue europäische Lizenzregelung thematisiert.

Rein gefühlt waren sie alle wieder da: Bei Cessna mit dem Boliden in Sonderlackierung zum 25-jährigen Caravan-Jubiläum eines der größten Fluggeräte in der Ausstellung neben der Palette der im Vergleich dazu gemäßigteren Turboprop- und Kolbenmotorflugzeuge. Weitere Flugzeuge fanden sich von den etablierten Herstellern in allen Größen und Preisklassen bis hin zu den nach wie vor hochinnovativen „jungen Wilden" aus der Ultraleicht- und Leichtflugszene. Dazu wurden vermehrt Zeitschriften und Verlage gesichtet. Vertreten war auch wieder die gesamte Sparte des Versand- und Zubehörhandels, von den Ausrüstern bis zu den Veredlern. Nach wie vor und im Trend der absoluten Zielgruppenorientierung verstärkt dabei sind Versicherungen, Veranstalter, Reisebüros und auch andere Flugplatzbetreiber. Das ganze Spektrum eben und sehr praktisch für Einkaufstour und Kontaktpflege.

Fliegertreffen

Auch bei den Flugzeugen im Static- und Flightdisplay gab es eine interessante Mischung aus Neuem und Altbekanntem zu sehen. Ei-

Alles vertreten: vom Schulgleiter SG 38...

...bis zum Airbus A 380

Heimspiel für Air Race Pilot Matthias Dolderer

Rock im Hangar am Samstagabend

ner der Premierengäste war ein historische Doppeldecker Polikarow Po-2, eine russische Vorkriegsentwicklung und Äquivalent in der Anfängerschulung zu Tiger Moth, Boeing Stearman, Stampe oder Jungmann. Wunderschön anzusehen auch die blitzblank polierte Beech 18 / C-45 aus der Schweiz sowie viele weitere Raritäten am Platz und in der Luft.

Auch die Bundeswehr war wieder da. Zwar nicht mehr so zahlreich wie im letzten Jahr mit der kompletten Streitmacht von Heer, Luftwaffe und Marine, sparen ist wohl (leider) auch in der Öffentlichkeitsarbeit angesagt. Aber der dickste Brummer auf die Wiese war nach wie vor in grün lackiert: die Transall C160. Erstmals in Tannheim zu sehen und die Oberklasse bei den Helis stellte ein Super Puma Cougar der Bundespolizei dar.

Und vorgeflogen wurde natürlich auch, in allen Größen und Kategorien. Diesmal wirklich in allen Größen: Die Gerüchte kursierten ab Freitag, am Samstag wurde es dann bestätigt. Der Dicke kommt auf einen Überflug vorbei! Die Lufthansa absolvierte an diesem Wochenende in Süddeutschland Übungsflüge für ihre neuen A380-Crews und „zufällig" stand ein Trainingsanflug in Memmingen auf dem Programm. Dieser führte natürlich vorher als low approach über die Graspiste von Tannheim, logisch! Sehr eindrucksvoll und mit einer berauschenden Eleganz schwebte der Riese heran, wirklich ein Gigant. Der Abflug vom Allgäu Airport führte wiederum über den Platz, diesmal quer zur Tannheimer Bahn und bereits fast in den Wolken gleichfalls schön anzusehen. Herzlichen Dank den Organisatoren und Machern für dieses eindrucksvolle Erlebnis.

Den historischen Gegenpol zum majestätischen Überflug des Doppeldecker-Airbus bildete die DC-6 der Flying Bulls, die am Freitag über dem Platz kreiste. Ganz anderer Couleur dagegen waren die Vorflüge der Me-109 aus Manching, diesmal die restaurierte „Rote 7", sowie ein L-39 Albatros Jet-Trainer als ein weiterer Vertreter der schnellen Düsen. Und richtig zackig zur Sache ging es beim Kunstflug dank Veranstalter und Air-Race-Piloten Matthias Dolderer mit neuem Flugzeug und unglaublicher Dynamik. Mit Nicolas Ivanoff und Hannes Arch waren auch einige seiner Race-Kollegen dabei und zeigten ihr Programm.

Fliegerparty

Gefeiert wurde natürlich auch. Am Freitag gab es zum einen wieder die Bühne im großen Festzelt, musikalischer Schwerpunkt lag hier auf Rock'n Roll und Rockabilly. Die „Monroes" ließen gewaltig die Fetzen fliegen. Wer es etwas beschaulicher mochte sah auf kleiner Bühne im Restaurant „Ann Farmer & Friends", die Band von Annette Dolderer. Samstag dann die berühmt berüchtigte Hangar-Party, mit – surprise surprise – in diesem Jahr einer neuen Party-Band. Auch diese heizten von Beginn an mächtig ein, die Stimmung im Saal war wie immer gigantisch.

Auch in diesem Jahr war Tannkosh die Fliegerparty des Jahres! Kontakte knüpfen und pflegen, Ausstellung, Information und nicht zuletzt die Fete. Diese ganz spezielle Mischung macht es aus. Vielen Dank an die unermüdlichen Veranstalter rund um Verena Dolderer, den zahlreichen Teilnehmern und natürlich den vielen freiwilligen Helfern, ohne die so etwas nicht möglich ist. Tannkosh 2011 – wir kommen!

Text: Torsten Meier
Bilder: Torsten Meier / Thomas Braun (1)

Alternative im Novembergrau

Auf einer Initiative aus dem Stuttgarter Flieger- und Lotsen-Stammtisch [...fliegervirus.info...] heraus beruht eine geplante Veranstaltungsreihe im November 2010. Drei der Teilnehmer stellen Projekte aus ihrem fliegerischen Umfeld vor und präsentieren diese in der Galerie „in-art" in Nürtingen-Neckarhausen.

Im Rahmen der Ausstellung mit Bildern von **Torsten Meier** stellt **Peter Flume** sein neues Videoprojekt zur Entscheidungsfindung vor, den Wirtschaftsthriller „10 Stunden".

Rudi Rödig präsentiert in der Fliegerlatein-Reihe Auszüge aus seinen Büchern, in denen er mit dem gebührenden Augenwinkern den fliegerischen Alltag beschreibt. Sein Erstling „Der lange Weg nach vorne links" ist nach wie vor Pflichtlektüre für jeden angehenden Berufspiloten.

Die Veranstaltung beginnt am 07.11.2010 mit der Galerieeröffnung in Nürtingen, weitere Programmpunkte sind an den darauffolgenden Wochenenden am 14.11. und 21.11.2010 vorgesehen. Nähere Informationen zur Veranstaltung und zum Ablauf gibt es auf der Website unter **www.fliegervirus.de**.

FIS-Workshop in Langen

Informationen aus erster Hand zum Flight Information Service

Am 18. August fand bei der DFS in Langen ein FIS-Journalistentag statt. In kleiner und informativer Runde konnten Vertreter führender Luftfahrtzeitschriften bei Herwart Goldbach, dem Leiter des Flight Information Services (FIS), und seinen Kollegen die vielen Facetten und Neuerungen von FIS näher kennen lernen.

Herwart Goldbach startete seinen einleitenden Vortrag mit einer guten Nachricht: In den letzten Jahren reduzierte sich die Anzahl der durch VFR-Flüge verursachten Luftraumverletzungen deutlich – von 184 im Jahr 2004 auf 24 im Jahr 2009. Goldbach führt diesen Erfolg unter anderem auf drei Faktoren zurück, an denen er und sein Team kontinuierlich gearbeitet haben:

Faktor Luftraum: Wichtig für einen FIS-Spezialisten ist die gute Bedienbarkeit seines Sektors in Bezug auf Arbeitslast, Technik und Komplexität. So wurden im Frühjahr dieses Jahres der Zuschnitt der FIS-Sektoren optimiert und die Grenzlinien begradigt. Damit konnte im Durchschnitt eine Reduzierung der Radarscale auf 120 NM erreicht werden.

Faktor Mensch: Die Zusammenarbeit von Pilot und Lotse als Partner spielt eine große Rolle. Auftretende Probleme haben ihre Ursache meist in dem nicht ausreichenden Wissen über die betrieblichen Anforderungen auf der anderen Seite. Um diesen Missverständnissen entgegenzuwirken und den Luftraumnutzern die Dienstleistung FIS näher zu bringen, ist das FIS-Team auf Messen und anderen Luftfahrtveranstaltungen präsent und mittlerweile fester Bestandteil vieler Fortbildungsveranstaltungen und Qualifizierungsmaßnahmen in Verbänden und Vereinen. Herwart Goldbach ist sich sicher, dass sich das Verhalten der Luftraumnutzer durch diese vielfältige Präsenz und den persönlichen Kontakt positiv verändert hat.

Faktor Ausrüstung: Die DFS hat in den letzten Monaten die technische Ausrüstung den VFR-Kundenbedürfnissen weiter angepasst. Mittlerweile wird in allen Kontrollzentralen der DFS das neue Radar-Darstellungssystem PHOENIX an den FIS-Arbeitsplätzen eingesetzt.

Bei PHOENIX handelt es sich um eine DFS-Eigenentwicklung. Von den zusätzlichen Funktionen, die PHOENIX bietet, konnten sich die Teilnehmer des FIS-Workshops bei einem Besuch in der Kontrollzentrale selbst überzeugen. Gleich beim ersten Blick auf den Radarschirm fiel auf: PHOENIX ist bunt geworden. Die FIS-Spezialisten haben nun die Möglichkeit, sich die Radarziele in unterschiedlichen Farben anzeigen zu lassen. So können z.B. alle Flugzeuge, die mit FIS in Kontakt stehen, farblich gekennzeichnet oder einzelne Flüge extra hervorgehoben werden, die besondere Aufmerksamkeit oder Unterstützung benötigen. Mit der Funktion „Follow view" besteht die Möglichkeit, diese zusätzlich in einem separaten Bildschirmfenster einzublenden.

Neu bei PHOENIX: ICAO- und Anflugkarte auf dem Radarschirm

Die wesentlichste Neuerung ist allerdings die Unterlegung der Radarziele mit einer ICAO- oder Anflugkarte. Gerade bei Orientierungsverlust eines Piloten ist dies eine große Hilfe für beide Seiten, denn FIS-Spezialist und Pilot haben nun das gleiche oder ähnliches Kartenmaterial vor Augen. Jetzt kann ganz konkrete Unterstützung bei der Kleinnavigation gegeben werden, z.B. dass sich der Pilot gerade über der Ortschaft XY befindet oder in Kürze die nächste Auffanglinie wie Autobahn, Fluss oder Eisenbahnlinie erreicht.

Weiterhin ist jeder FIS-Arbeitsplatz mit einem Internetzugang ausgestattet, so dass der FIS-Spezialist jederzeit Zugriff auf die aktuellsten Wetterdaten hat und diese an den Piloten weitergeben kann.

Im weiteren Verlauf der Veranstaltung lernten die Workshop-Teilnehmer auch Ralf Heidger, den Entwickler von PHOENIX kennen. Dieser gab einen Ausblick auf das, was mit PHOENIX zusätzlich noch möglich und in Planung ist. Erweiterte Wetterdarstellungen auf dem Radarschirm wie Regenradar und METAR-Meldungen, die Möglichkeit zur Versendung eines Screenshots mit der aktuellen oder zuletzt bekannten Flugzeugposition an SAR-Dienste per eMail oder SMS, die Darstellung eines Flugwegs anhand eines vorliegenden Flugplans mit Einblendung der relevanten NOTAMS…

Die FIS-Spezialisten haben mit dem PHOENIX-System weiter verbesserte Möglichkeiten erhalten, um VFR-Piloten bei Bedarf besondere Unterstützung oder Hilfestellung zu geben. Bei all diesen technischen Neuerungen darf der Pilot aber nie vergessen, dass er immer der verantwortliche Luftfahrzeugführer bleibt und FIS keine Anweisungen, sondern lediglich Empfehlungen gibt. Wer ungeachtet aller Hinweise auf schlechtes Wetter oder dem Rat zur Umkehr seinen Flug fortsetzt, dem ist auch trotz modernster Technik nicht zu helfen.

Kathrin Diederich

10.000 Stunden UL

Dynamische Gruppe im Mainzer Luftfahrtverein verankert

Vor rund zehn Jahren startete der Luftfahrtverein Mainz mit der UL-Fliegerei. Seitdem ist diese Sparte mit ihrem leisen, umweltfreundlichen und kostengünstigen Gerät die mit Abstand am schnellsten wachsende im Verein.

Was dank Eigeninitiative zweier Fluglehrer und einem privat gecharterten UL im Jahr 2001 begann, hat sich zur starken Sparte im Luftfahrtverein Mainz entwickelt: Rund 100 UL-Lizenzen wurden in der Vereins-Flugschule erworben, mehr als 10.000 Charterstunden auf UL absolviert. Auf – jahreszeitabhängig – drei bis vier UL fliegen die Mainzer inzwischen etwa 1600 Stunden pro Jahr. Zudem ist ein UL für den Segelflugschlepp ausgerüstet und wird entsprechend genutzt.

Unübersehbar sind die Auswirkungen der UL-Fliegerei im Verein: Ein großer Teil der neuen Vereinsmitglieder wird über diese Sparte gewonnen, vorhandene Mitglieder werden mit attraktivem und vergleichsweise kostengünstigem und dabei modernem Gerät im Verein gehalten. Hier finden auch klassische Motorflieger eine Ergänzung oder Alternative – die Zahl der E-Flieger die zusätzlich das UL nutzen, ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Ein erheblicher Teil der UL-Schüler kommt jedoch als „Fußgänger" in den Verein, ein Potenzial, das mit den herkömmlichen Angeboten zumindest überwiegend nicht hätte erschlossen werden können. Das ist ein Grund dafür, dass der Mainzer Verein nach wie vor wächst, auch im altersmäßigen Mittelfeld neue Mitglieder dazu kommen, die in anderen Vereinen häufig fehlen. Aber auch Jugendliche werden gewonnen, die nicht den klassischen Weg über den Segelflug gehen wollen. Bereits zwei Mal hatten Jugendliche wenige Tage nach ihrem 17. Geburtstag ihre Lizenz in der Hand.

Gleichzeitig profitiert jedoch auch die E-Sparte von der UL-Dynamik: Eine ganze Reihe von UL-Piloten stockt nach einigen Jahren auf, erwirbt innerhalb des Vereins die entsprechende Lizenz, und stärkt damit die „Heavy Metal-Fraktion". Der Segelflug verfügt dank der Ausrüstung eines ULs mit einer Kupplung über eine Möglichkeit des F-Schlepps. Und nicht zuletzt nutzt der sehr geringe Geräuschpegel den Anwohnern.

FK 14 im Vereinsbetrieb, Foto: LFV Mainz

Mainzer UL-Flotte in Montélimar, Foto: Armin Hanus

Es ist also offensichtlich möglich, den Motorflug im Verein attraktiv zu gestalten. Die aufgrund der in den letzten Jahren stark gestiegenen Kosten in vielen Vereinen rückläufigen Charterstunden bei klassischen Motorflugzeugen lassen sich mit dem UL-Betrieb auffangen. Und mehr als das: Die in der Vergangenheit gelegentlich als „bemannte Modelle" verspotteten Geräte entpuppten sich bei näherer Betrachtung für den einen oder anderen E-Piloten als nicht nur preislich attraktive Alternative. So eine FK14 lässt mit ihren gut 120 Knoten Reisegeschwindigkeit die 150er locker und die meisten der üblichen Viersitzer hinter sich und sogar die FK9, das gutmütige Schul-, Schlepp- und Reisegerät, dürfte die Cessna kaum einholen. Von Argumenten wie Steigwerten und Spritverbrauch einmal ganz abgesehen. Und nicht zuletzt schafft die Vielzahl zusätzlicher Landemöglichkeiten auf UL- und Segelfluggeländen im ganzen Lande viel mehr Flexibilität als die Bindung an Verkehrs- und Sonderlandeplätze. Einzig die zum Teil uneinheitlichen Regelungen im Ausland verlangen etwas mehr Aufmerksamkeit – was die Mainzer aber nicht davon abhält, beispielsweise nach Kroatien, Italien, Frankreich, Skandinavien oder Großbritannien zu reisen.

Der UL-Betrieb macht nicht in jedem Verein automatisch alles besser und schöner. Richtig betrieben, ermöglicht er es aber, neue Mitglieder in die Gruppe zu ziehen, alte zu halten und damit eine gesunde Altersmischung zu erreichen. Organisatorisch liegt die UL-Fliegerei in Mainz näher an den Traditionen des Segel- als des Motorflugs: Wartung überwiegend in Eigenverantwortung, ein Buchungsverhalten, das die möglichst optimale Auslastung auch am Wochenende sicherstellt, und eine recht gut funktionierende Gruppe, die sich zudem spartenübergreifend aus traditionellen Motorfliegern, Segelfliegern und eben neuen, reinen UL-Piloten zusammensetzt, kann dem Vereinsleben nur gut tun.

Meinolf Droege

Von der AERO einmal um die Welt

AOPA-Mitglieder Wilma und Hans-Jürgen Schwerhoff nach 19 Wochen wieder zurück in Friedrichshafen

19 Wochen, 220 Flugstunden und 60.000 Kilometer: Das ist die Bilanz in Zahlen der Weltumrundung des Ehepaars Schwerhoff. Planmäßig sind Wilma und Hans-Jürgen Schwerhoff mit ihrer Cessna P210N am Freitag, 20. August 2010, auf dem Flughafen in Friedrichshafen gelandet.

Gestartet waren die beiden Abenteurer am 8. April 2010 im Rahmen der AERO, der Internationalen Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt. Dort wurden sie unter anderem am Messestand der AOPA-Germany verabschiedet.

Auf der Route der beiden lagen Ziele wie Ägypten, die Vereinigten Arabischen Emirate, Indien, Indonesien, Australien, Japan, die USA, Kanada, Grönland, Island und Großbritannien. Auch ein Besuch beim EAA AirVenture in OSHKOSH durfte nicht fehlen.

„Es ist ein tolles Gefühl das geschafft zu haben. Hier in Friedrichshafen zu landen war etwas ganz Besonderes, denn hier haben wir vor 134 Tagen unser Abenteuer begonnen", gaben die Weltreisenden vor versammelter Presse nach einem tiefen Überflug und ihrer Landung auf der 24 zu Protokoll. „Dankbar sind wir für die zahlreichen Eindrücke, Begegnungen mit interessanten Menschen und unzähligen Bilder. All das müssen wir jetzt erst einmal verarbeiten! Vor allem sind wir froh, dass uns die Technik nicht im Stich gelassen hat und wir nach dieser langen Zeit gesund das Cockpit verlassen."

Das letzte Leg führte die beiden dann zu ihrem heimischen City Airport Mannheim, wo die Flughafenfeuerwehr die heimkehrende D-ESAY mit Wasserfontänen gebührend empfing.

Weitere Infos zur Weltumrundung und viele sehenswerte Fotos findet man unter: **www.rtw2010-s3.de**

Foto: Messe Friedrichshafen

VFRiNotam von der DFS

Mit der Applikation „VFRiNOTAM" können Piloten ein deutschsprachiges NOTAM-Briefing für geplante Flüge nach Sichtflugregeln in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf dem iPhone oder iPad abrufen. Im Eingabefeld trägt der Nutzer einen Flugplatz oder eine Strecke sowie den Umgebungsradius und den Zeitraum der Gültigkeit ein.

Als Suchergebnis erscheint eine Liste mit allen relevanten NOTAM zur angegebenen Flugstrecke. Die Informationen sind je nach Lesestatus farblich markiert, so bleibt das Briefing für den Piloten übersichtlich.

Ein weiteres Extra: Luftfahrer können sich die NOTAM auch grafisch entlang der Route auf einer Karte anzeigen lassen. Unter dem Menüpunkt Kontakte sind nützliche Telefonnummern von Flugplätzen, den AIS-Diensten und Wetterberatungszentralen direkt anwählbar. Die NOTAM-Liste kann außerdem bequem als PDF-Dokument gespeichert und als E-Mail versendet werden. Mit der Abfrage wird im Rahmen der Flugvorbereitung das notwendige NOTAM-Briefing rechtskräftig dokumentiert.

„VFRiNOTAM" ist im iTunes Store für 5,99 Euro erhältlich.

PM und Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Edinburgh Castle

Her Majesty's Yacht „Britannia"

Schottische – und englische – Impressionen

Der Plan war schon lange in den Köpfen und auf dem Tisch: einmal nach Schottland! Seit 2 Jahren steht bereits einen wunderschönen Flug über den Kanal und rund um den Großraum London in unseren Flugbüchern: Calais, Cambridge, Stratford-upon-Avon, Glocester, Isle of Wight mit vielen interessanten Eindrücken und viel erlebter Freundlichkeit an englischen Flugplätzen und bei der englischen und belgischen Flugaufsicht. Auch die Teilnahme am AOPA Fly-Out nach Jersey im letzten Jahr hat uns zusätzlich motiviert, nochmals in diese Richtung und etwas weiter zu starten und der zuverlässigen Archer D-EGNM eine Chance zu geben. Wo eine ernsthafte Absicht ist, gibt es auch Wege oder besser gesagt Zeitfenster, um in dem wechselhaften Wetter den Weg nach Westen anzutreten.

Wir starteten an einem strahlenden Sonntag, dem 18.07.2010 in Egelsbach. Unsere Route führt über den Taunus, Koblenz, die Eifel mit Nürburgring, südlich an Aachen vorbei und nach und durch Belgien, um in Ostende den ersten Tankstop einzulegen und gegebenenfalls zu schlechtes englisches Wetter auszusitzen. Doch das Wetter für den geplanten Weiterflug nach Cambridge war uns gut gewogen, die Wetterberatung am Platz vom Feinsten! Nur der Sprit war leider nicht mehr so günstig wie in früheren Jahren und auf dem üblichen europäischen hohen Level. Der Weiterflug über den Kanal war bei traumhaften Sichten ein Vergnügen, man kann heute fast jede beliebige Route wählen. So flogen wir nicht sehr lange an der belgischen Küste entlang und dann direkt über Manston und Southend nach Cambridge. In Cambridge erlebten wir die pure englische Freundlichkeit und von einem bereits bekannten Fluglehrer eine ernsthaft-humorvolle Ermahnung zu der Tatsache, dass wir keine „High Visibility West" an Bord hatten, die er vor 2 Jahren Christa geschenkt hatte. Denn es gibt eine gut gemeinte Vorschrift, dass zumindest einer der Piloten diese hellgelbe Jacke beim Gang über den Platz und um das Flugzeug zu tragen hat. Wir hatten unseren Spaß, man bestellte für uns das Taxi und ein nettes Hotel mitten im Viertel der Universität, die insgesamt 33 Colleges umfasst. Der Abendbummel und ein italienisches Essen direkt am Park mit buntem Treiben und Leben war einfach ein Genuss und ein toller Abschluss des ersten Tages.

Der nächste Tag war leider nicht so freundlich, aufziehende noch hohe Bewölkung, keine eindeutigen bzw. widersprüchliche Aussagen zum Wetter der Berater in Frankfurt und England. Wir entschieden auf Englisch: „Wait and see!" Erstmal ein gemütlicher Stadtbummel, dann in aller Ruhe ins Taxi, das uns allerdings nach Stanstedt bringen wollte. Wir stellten das richtig und hatten somit eine fast kostenlose Sightseeing Tour bis nach Duxford, wo man ebenfalls hätte landen können.

Die Zeitverzögerung passte dann wieder in den Wetterablauf, die Wolken über Mittelengland hatten unter der Sonneneinwirkung Gelegenheit, sich etwas zu heben, die Sichten wurden besser. Wir flogen einfach los und wollten mal sehen, wie weit wir kommen. Es ging dann wider Erwarten zunächst ganz ordentlich mit ausreichenden Sichten. In Richtung Edinburgh wurde es dann immer dichter, wegen der tiefen Untergrenzen blieben wir in Küstennähe mit relativ flachem Gelände. Der Service auf der jeweiligen Frequenz der Flugsicherung war hervorragend und wir wurden fast wie bei einem IFR-Flug geführt und automatisch an die nächste Leitstelle oder Kontrollzone

Anflug auf Ostende

Die Crew mit der braven „NM“

weitergeben. Edinburgh Approach war dann mehr als verständnisvoll und wir wurden mit Radarvectors auf den ILS gebracht. So hatten wir einen direkten Anflug über die Bucht mit traumhafter Sicht auf die Stadt und zwei Airlinern am Taxiway, die unsere schöne Landung mit Backtrack genießen konnten. Während unsere Landung noch fast trocken erfolgte, regnete es dann für den Rest des Tages in schottischen Regenströmen.

Auch am Boden die pure Freundlichkeit und ein professioneller Handlingservice mit Wetterberatung, Flugplanaufgabe, Tankservice. Auch hier Taxibestellung, Hotelberatung und Kaffee. Wir entschieden uns für das Caledonian Hilton am Rande der Altstadt, wo wir uns gut untergebracht fühlten und alles gut erreichen konnten. Der nächste Tag war dann traumhaft sonnig schön, wir hatten Sightseeingwetter vom allerfeinsten und haben dies auch reichlich genutzt.

Morgens im Sonnenschein war die schottische Hauptstadt Edinburgh mit ihrer Skyline zu bewundern.

Sanft geschwungene georgianische Fassaden, neogotische Turmsymphonien und die Festungsmauern der Burg erweckten das Interesse und ließen uns eine Citytour mit dem Sightseeing-Bus unternehmen.

Edinburgh Castle wird von der Burg aus dem 11. Jahrhundert geprägt, die ihr heutiges Aussehen im 16. Jahrhundert erhielt. Von der Terrasse vor der St.Margaret's Chapel hat man den schönsten Ausblick auf die Stadt. In den Königsgemächern hat Maria Stuart in einer kleinen Kammer den späteren James VI. zur Welt gebracht. Herrliche Renaissance-Architektur ist in den Räumen zu finden.

Nach dem Besuch im National Museum of Scotland besuchten wir nach kleinen Zwischenstationen das Universitätsgelände, Victoria Street und Grassmarket sowie den Palace of Holyroodhouse. Die offizielle Residenz von Elisabeth II. bei ihren Schottlandaufenthalten ist während des Jahres der Öffentlichkeit zugänglich. Der höfische Glanz, die Bildergalerien der Adligen und Könige verschlägt einem fast den Atem – man ist in einer anderen Welt.

Die Besucherströme kommen hauptsächlich, um die Räume von Maria Stuart zu sehen, denn hier spielten sich die schicksalshaften Ereignisse ihres Lebens ab. Das heutige barock-klassizistische Aussehen des Palastes wurde ab 1671 im prunkliebenden Stil der Restauration erbaut.

Den Abend ließen wir bei noch sonniger Wetterlage und einem zünftigen Whisky Tasting an der Hotelbar ausklingen.

Der folgende Mittwoch brachte dann wieder nichts als Regen. Wir machten uns erste Gedanken über einen Heimflug, denn weitere Flüge in und um Schottland, wie ursprünglich geplant, waren ohnehin wegen des Wetters nicht möglich. Wir machten aus dem Regentag das Beste und besichtigten im Hafen die Britannia und eine Kunstgalerie, dann noch etwas Shopping und früh ins Bettchen in der Hoffnung, am Donnerstag doch wieder ein Wetterloch für den Heimweg auszuloten. Ermutigung gab uns ein Erlebnis im Pub bei einem gepflegten kühlen Guinness. Im Fernsehen wurde ein Pferderennen im Sonnenschein übertragen. Unsere Frage an die schottischen Tischnachbarn, wo das denn stattfinde, wurde sehr treffend beantwortet: „ Oh, that's not here, that's in England“. Der schottische Patriotismus ist wohl gut verwurzelt, doch Sonne in Südengland, das sah für uns Piloten mehr als gut aus oder machte zumindest Hoffnung.

Am nächsten Morgen war der Blick aus dem Fenster auch schon ganz gut. In Edinburgh ausreichende Untergrenzen, nach Norden hin alles zu, nach Süden allerdings ganz akzeptabel. Später erreichten wir dann tatsächlich das bessere sonnige Wetter in Südengland, wo dann allerdings noch einige Gewitter zu umfliegen waren. Die Zwischenlandung, wegen des guten Services erneut in Ostende, war dann schon Routine. Der weitere Flug durch Belgien, über die Ardennen und dann über die Eifel und den Taunus brachte uns dann wieder an die bereits durchgezogene Front mit Rückseite im Rhein-Main-Gebiet.

Es waren wieder einmal schöne und erlebnisreiche Fliegertage mit der Erkenntnis: England mit Schottland ist näher als man denkt und immer eine Reise wert. Auch die Crew Christa und Helmut hat gut kommuniziert und die richtigen Entscheidungen getroffen.

Text und Fotos: Christa Speth, Helmut Frick

eNews

Fight for Fürstenfeldbruck goes global

Pilots all over the world have contacted BMW to express concern at the car company's role in the proposed closure of one of Germany's most important general aviation airfields, Fürstenfeldbruck, which AOPA Germany is fighting to save. The company has been inundated with requests for information from pilots as far away as Canada, South Africa, Australia, Argentina and the United States. Concerned at the potential for lost car sales to pilots, particularly those who control car fleets, BMW has responded with a letter claiming adjacent communities are to blame and BMW has no responsibility for the situation at the airfield, which it wants to turn into a driver training track. This is disingenuous; BMW has taken active steps to pressure influential backers of Fürsti airfield to withdraw support, and senior Bavarian politicians confirm that the car company – which has enormous economic and political clout in the area – has lobbied them to close Fürsti.

Fürsti is the only paved and unrestricted airfield available to general aviation in the Munich area, and as such is a vital link in Europe's aviation network. BMW, a company with a strong aviation tradition, keeps its own corporate jets at Munich International, which is not available to GA. AOPA Germany says that while there are many sites at which driver training can take place, there is no alternative airfield and the loss of Fürsti will be a body blow to GA in Bavaria. It says that BMW could comfortably share the airfield with GA, something BMW refuses to do.

In his response, Dr Kay Segler, BMW director responsible for driver training, says the grievances of private and business aircraft pilots are understandable, but that an anti-airfield group in Maisach is to blame. "The decision as to whether and, if so, how flying operations are to be conducted in future must lie with the community," he writes. He says that the focal point of the driver training programme is the runway, and GA use would make it impossible to drive on it, and adds: "Any joint flying usage has been ruled out at the higher technical planning level." AOPA, however, wishes to preserve for GA only a section of the massive runway, which is almost 3km long.

Dr Michael Erb, managing director of AOPA Germany, says: "The Fürsti Airport Project had the full support of the Bavarian Federal States' authorities and politicians until BMW appeared on the scene to support the Maisach 'antis' and claim the airport for itself. Maximilian Schöberl, BMW's head of politics and communication, wrote to Peter Driessen, CEO of the Munich Chamber of Commerce, that BMW is 'disappointed and annoyed' over the Chamber's continuing support for the Fürsti Airport Project. He quotes BMW's CEO Norbert Reithofer as having requested a neutral position from the Chamber.

"It's hard to under-estimate the political influence that BMW has in Munich. It's difficult for anyone in authority to go against the company. The Bavarian Minister of Economics Martin Zeil has written that plans for the airfield's closure 'are insistently supported by BMW'. It's impossible to claim, as Kay Segler does, that: 'The flying usage of Region 14 is not in any way influenced by BMW.' The fight goes on and court cases are still pending.

"AOPA Germany would like to thank International AOPA and all those around the world who have expressed concern about this issue. It's not a local matter – the loss of such a vital airfield diminishes us all."

*Are you considering buying a new car? Would you buy a car from a manufacturer that is actively engaged in destroying a GA airport? You can voice your opinion to BMW via e-mail to customer.service@bmw.com or kundenbetreuung@bmw.de. Please send a copy to info@aopa.de.

The nearest GA airfield to Fürstenfeldbruck is 60 km away at at Ingolstadt – home of Audi.

FAA re-registration programme starts

The Federal Aviation Administration in Washington has published full details of its re-registration requirement for all N-registered civil aircraft worldwide, which is due to begin on November 1st and run until December 2013. Registrations will henceforth be time-limited and will have to be renewed every three years. Owners must comply – the registration of any aircraft not re-registered at the correct time will be cancelled.

The aim is to gather more accurate data on N-registered aircraft, to weed out those aircraft which have been destroyed or scrapped but are still on the books, and to make life difficult more for those who are fraudulently using US registered-aircraft. For bona fide owners it is no more than an irritation.

Re-registration is required to a schedule set out by the FAA on its website and begins on November 1st with aircraft whose registration certificate was issued in March of any year and is due to expire in March 2011. For full details see: http://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=11617&wwparam=1280... 7/26/2010

Current regulations require owners to report the sale of an aircraft, the scrapping or destruction of an aircraft, or a change in mailing address, but many owners have not complied with those requirements and there are estimated to be several tens of thousands of 'phantom' aircraft on the register.

Termine 2010

Oktober

03.10.2010
Oldtimer-Treffen
in Jesenwang (EDMJ)
Info: www.flugplatz-jesenwang.de

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

10.10.2010
Fly-In zum Schelmenmarkt
in Gelnhausen (EDFG)
Info: www.aeroclub-gelnhausen.de

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

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

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

November

02. - 04.11.2010
Sprachprüfungen Englisch Level 4
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

06.11.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

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

20.11.2010
AOPA-Nordatlantik-Seminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

23. - 25.11.2010
Sprachprüfungen Englisch Level 4
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

27. - 28.11.2010
FAA-Lizenzvalidierungen
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2010 noch an folgendem Termin **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Neu im AOPA-Shop

AOPA-Schlüsselanhänger

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

€ 9,50

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID

Straße

PLZ | Ort

Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ

Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer

Gültig bis

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

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

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

AERO

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:

Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor:

aerokurier
FLUGREVUE