Ausgabe 05/2011 | Oktober - November 2011 | Heftpreis 2,80 Euro

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



Die AOPA-Rundmail informiert Sie noch schneller über aktuelle Themen der Allgemeinen Luftfahrt Kostenloses Abonnement unter www.aopa.de

# Stärker vertreten!

Der Luftraum Foxtrott in Deutschland EASA und die LSA

# Fliegerisch fit!

AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach

AZF-Sprechfunkrefresher in Egelsbach

# **Besser informiert!**

100 Jahre Luftfahrtverein Mainz

16. Oldtimertreffen auf der Hahnweide



# The Global Show AERO for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

# April 18 – 21, 2012

Friedrichshafen, Germany







Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla Präsident der AOPA-Germany

# Fürsti: Trotz allem wir bleiben dran

Niederlagen sind besonders bitter, wenn man sich sehr lange und hart engagiert hat, und wenn von der Niederlage viel abhängt. All das trifft für unsere Niederlage in der Auseinandersetzung um den Flugplatz Fürstenfeldbruck leider zu. Den Auftrag, einen zivilen Flugbetrieb in "Fürsti" einzurichten, erhielten die AOPA, der Fliegerclub München (FCM) und die IHK München von der Bayerischen Landesregierung im Jahr 1995. Daraufhin wurde die Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebs GmbH gegründet, in die alleine die AOPA bis heute rund 40.000 € investiert hat. Seit 2008 will die Landesregierung aber plötzlich und ohne Vorwarnung für uns von den gegebenen Zusagen nichts mehr wissen und präferiert stattdessen eine nichtfliegerische Nutzung, auf die vor allem BMW hinter den Kulissen massiv hingearbeitet hat. Man hat der FFB GmbH in einer Schlichtungsrunde 70.000 € angeboten, wenn sie auf den Rechtsweg verzichtet und kapituliert. Auf dieses vergiftete Geld haben wir verzichtet und den Rechtsweg eingeschlagen. Wie wir meinten, mit guten Argumenten.

Doch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof argumentiert in seiner Entscheidung vom 31. Mai 2011, dass es durchaus rechtmäßig war, dass das Bayerische Wirtschaftsministerium seinem Münchner Luftamt Süd jahrelang untersagt hat, unseren entscheidungsreifen Antrag auf Genehmigung eines Verkehrslandeplatzes zu unterschreiben. Unser Anspruch auf eine zügige Entscheidung wurde uns vorenthalten; die

Politik darf sich auf diese unmittelbare Art und Weise in Verwaltungsverfahren einmischen.

Zudem sei das Luftamt in seiner Entscheidungsfreiheit nicht entscheidend eingeschränkt worden, obwohl der Landesentwicklungsplan entscheidend abgeändert wurde: Die Formulierung, dass Fürsti ein Verkehrslandeplatz werden sollte, wurde gestrichen und durch die Vorgabe, dass dort kein neuer Verkehrslandeplatz entstehen solle, ersetzt. Das Gericht argumentiert, dass sich das Luftamt ja eigentlich trotz dieser "Soll-"Vorgabe auch anders hätte entscheiden können. Faktisch lehnt sich ein Luftamt natürlich nicht gegen die klaren Zielvorgaben seines vorgesetzten Ministeriums auf, aber das sehen die Richter anders. Uns bliebe nun die Möglichkeit, vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Beschwerde einzulegen. Darüber haben die AOPA und der FCM mit insgesamt vier Juristen beraten, sie haben uns jedoch allesamt davon abgeraten. Zum einen wären die Chancen sehr niedrig, dass die Beschwerde überhaupt zugelassen würde, da das Urteil von grundsätzlicher Bedeutung sein müsse. zum anderen würde der Münchner Urteilsspruch mit größter Wahrscheinlichkeit nicht mehr gekippt werden. Außerdem wären die Kosten ganz erheblich.

Wie geht es weiter, hat Fürsti doch noch eine Chance? Vielleicht. Denn BMW muss, um seine Fahrstrecken auf dem Flugplatzgelände bauen zu können, die dortigen Umweltschutzgebiete zerstören und auf Ersatz-

flächen umsiedeln. Die hierfür notwendigen Genehmigungsverfahren verlaufen aber sehr schleppend. Der Richter des Bay VGH Dr. Allesch betonte auch während unserer mündlichen Verhandlung, dass er größte Schwierigkeiten für dieses Vorhaben sieht. Wenn BMW sich aus diesem Projekt zurückziehen muss und das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet geschützt bleibt, dann wären wir einen übermächtigen Gegner los. Und ohne BMW gibt es vielleicht wieder eine Chance für einen Flugplatz Fürsti, der seine Umweltverträglichkeit schon vor Jahren eindrucksvoll bewiesen hat. Solange hat München aber definitiv keinen Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt.

Bedanken wollen wir uns bei all denjenigen, die uns in den letzten Jahren unterstützt haben, bei den Teilnehmern an Fly-Ins, bei den großzügigen Spendern, bei denjenigen, die von sich aus an BMW geschrieben haben, was sie von einem Automobilbauer halten, der selbst seine Vorstände mit großen Business Jets nach MUC fliegen lässt, aber seinen Kunden mit kleineren Flugzeugen die Möglichkeit nimmt, nach Fürsti zu fliegen. Niederlagen ermutigen nicht, aber entmutigen lässt sich die AOPA deshalb nicht. Wir werden weiter für die Offenhaltung von Flugplätzen und eine akzeptable Infrastruktur für die Allgemeine Luftfahrt kämpfen und auch über "Fürsti" ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.

Mus fresh

# Inhalt

### AOPA-Intern Wir danken... 5 Einladung zur AOPA-Tagung am 05.11.2011 5 Im Verband besser versichern 6 AOPA-Mitgliedsflugschule: LGM Flugschule Mannheim 8 Jahreshauptversammlung der AOPA 9 Stärker vertreten! EASA-FCL – Änderungen, Chancen und Probleme 10 Der Luftraum Foxtrott in Deutschland 12 EASA und die LSA 13 Flugzeugwartung 14 DARL - Dachverband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt 16 Technische Vorschriften der EASA und die Konsequenzen 16 Fliegerisch fit! Rückblick: AOPA-Trainingscamp Eggenfelden 2011 18 AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 22. und 23.10.2011 20 AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 19.11.2011 21 AOPA-Refresher "Flite Deck" in Egelsbach am 26.11.2011 22 AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 14.01.2012 23 AOPA-Seminar "Preflight VFR und IFR" in Schönhagen am 21.01.2012 24 Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 25 Besser informiert! Tannkosh 2011 26 100 Jahre Luftfahrtverein Mainz 28 16. Oldtimertreffen auf der Hahnweide 29 Rubriken Editorial 3 IAOPA-Europe eNews 32 33 **Termine** 34 AOPA-Shop Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelfoto: Torsten Meier (A6M "Zero" Replique)

# Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Oktober und November 2011 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

# 30-jährige Mitgliedschaft

Bernd Wolfgang Steuten

Dr. Helmut Clauß

Rainer H. Wahlen

Othmar Kraus

Dr. Klaus Loew

Heinz-Jürgen Scheld

Dr. Peter Küffner

Walter Brenner

Dr. Klaus Nöll

Werner Bertele

Dr. Hubertus Graf zu Dohna

Werner Baum

Günter Vetter

# 25-jährige Mitgliedschaft

Andreas Scherzer

Dr. Roland Winkler

Hans H. Gronack

Edmund Eisenberger

Thomas Engelhardt

Dr. Armin Schlaghecken

Dr. Paul-Walter Bouda

Hans Wallfahrer

# Einladung zur AOPA-Tagung am 05.11.2011

# Thema: Luftahrtunternehmen und Luftsicherheitsplan

Unser AOPA-Mitglied Achim Göbel hat uns über die Probleme informiert, die speziell auch den Luftfahrtunternehmen mit Luftfahrzeugen unterhalb von 5,7 t MTOW dadurch entstehen, dass sie vom LBA aufgefordert wurden einen Luftsicherheitsplan zu erstellen.

Wir halten diese Entwicklung für sehr bedenklich: Denn die Umsetzung der LBA-Anforderungen hat für die betroffenen Unternehmen weitreichende negative Konsequenzen, sofern sie überhaupt realistisch zu erreichen sind. Die Rechtsgrundlage für diese LBA-Anforderungen ist in den zitierten EU-Verordnungen aber nicht erkennbar.

Deshalb wollen wir mit Ihnen als betroffene Unternehmen am 5. November darüber beraten, was getan werden kann, um einen ernsthaften Schaden von der Branche abzuwenden. Wenn Sie Interesse an einer Teilnahme haben, dann senden Sie uns bitte bis zum 21. Oktober 2011 eine kurze eMail an info@aopa.de mit den Namen der teilnehmenden Personen.

# Zu den Problemen bei der Umsetzung:

Die Einhaltung vieler neuer Auflagen ist für Luftfahrtunternehmen unter 5,7 t schlichtweg unmöglich. Um nur einige Beispiele zu nennen:

- Die EG-VO 300/2008 schreibt in Anhang 1, Abschnitt 6.1 vor, dass alle Frachtstücke und Postsendungen vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen sind. Wenn das Luftfahrtunternehmen keine hierfür über 5 Wochen ausgebildete "Luftsicherheitsfachkraft-Fracht" stellen kann, muss alle Fracht durch einen "reglementierten Beauftragten" angeliefert werden, der die Fracht als "sicher" eingestuft hat. Der spontane Transport von eiligen Gütern eines Unternehmens mit einem Kleinflugzeug vom nächstgelegenen Landeplatz wird dadurch wesentlich schwieriger oder sogar unmöglich.
- Nach EG VO 300/2008 und der ergänzenden 272/2009 müssen alle Bordvorräte einschließlich Bordverpflegung entweder Sicherheitskontrollen unterzogen werden, oder von einem reglementierten Lieferanten bis zur Lieferung in das Luftfahrzeug vor unbefugten Eingriffen geschützt werden. Damit darf kein Brötchen vom Bäcker um die Ecke an einem Flugplatz ohne Kontrolleinrichtungen mit an Bord kommen.
- Die EG-VO 300/2008 sieht ebenfalls vor, dass unbeschadet der anwendbaren Flugsicherheitsvorschriften unbefugten Personen während des Fluges der Zugang zum Cockpit zu verwehren ist. Wie soll das in kleinen Luftfahrzeugen umgesetzt werden, etwa in Hubschraubern?

# AOPA-Intern

 Durch eine neue europäische Verordnung droht zudem, dass mit Stichtag 25.03.2013 Fracht nur noch an Bord eines Luftfahrzeuges gebracht werden darf, wenn diese zuvor durch Röntgen als sicher befunden wurde. Das wäre das komplette Aus für ad hoc Fracht.

## Zur umstrittenen Rechtsgrundlage:

Das LBA beruft sich auf die oben zitierten EG- bzw. EU-Verordnungen, nimmt dabei aber die EG-Verordnung 300 /2008 des Europäischen Parlaments und des Rates nicht zur Kenntnis, in der im Absatz 9 der Präambel steht:

"Der Grad der Bedrohung ist in den verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt nicht unbedingt gleich hoch. Bei der Festlegung gemeinsamer Grundstandards für die Luftsicherheit sollten die Größe des Luftfahrzeuges, die Art des Fluges und/oder die Häufigkeit von Flügen auf den Flughäfen berücksichtigt werden, um die Gewährung von Ausnahmen zu ermöglichen."

Zudem steht im Artikel 4, Absatz 4:

"Die Kommission legt (...) die Bedingungen fest, unter denen die Mitgliedsstaaten von den gemeinsamen Grundstandards nach Absatz 1 abweichen und auf der Grundlage einer örtlichen Risikobewertung alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, die einen angemessenen Schutz gewährleisten. Solche alternativen Maßnahmen sind durch die Luftfahrzeuggröße oder die Art, den Umfang oder die Häufigkeit der Flüge oder anderer einschlägiger Tätigkeiten zu begründen."

Wir sind der Meinung, dass durch diese Vorgabe aus Brüssel eindeutig die Möglichkeit besteht, den deutschen § 9 Absatz 1 LuftSiG beizubehalten, in dem festgelegt ist:

"Ein Luftfahrtunternehmen, das Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstgewicht betreibt, ist zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet." Unter 5,7 t Höchstgewicht sah der deutsche Gesetzgeber diese Notwendigkeit also nicht. Wir sehen keinen Grund dafür, diese bewährte Grenzziehung bei 5,7 t aufzugeben.

Das Bundesverkehrsministerium, zuständig für die Sicherheit im Frachtverkehr, teilt leider inzwischen die Meinung des LBA, dass eine Ausnahme für Luftfahrzeuge unter 5,7 t nicht gegeben bzw. möglich ist und dass die EU-Verordnungen von allen Luftfahrtunternehmen einzuhalten sind.

### Was können wir gemeinsam tun?

Angesichts dieser Situation halten wir es für notwendig, die Kräfte der zahlreich betroffenen kleinen und mittelständischen Unternehmen zu bündeln und uns gegenüber den Behörden Gehör zu verschaffen.

Um zu klären wie die Vertretung durch die AOPA aussehen kann, laden wir Sie für den 5. November 2011 nach Egelsbach in die Geschäftsstelle der AOPA ein. An diesem Treffen wird auch der Rechtsanwalt und Berufspilot Stefan Hinners teilnehmen, außerdem wurde ein Vertreter der DEKRA Industrie & Aviation angefragt.

# Im Verband besser versichern

Sich mit Gleichgesinnten zusammenschließen bringt Vorteile, da es den Einzelnen stärkt. Weil man als Gemeinschaft besser wahrgenommen wird, man an Bedeutung und Einfluss gewinnt.

Wer hat sich nicht schon mal mit seinen Freunden über Autos unterhalten und dabei festgestellt, dass immer wieder die gleichen Themen im Vordergrund stehen: Marke, Leistung des Motors, Verbrauch, Ausstattung etc. Aber ist Ihnen nicht dabei aufgefallen, dass Themen wie "Kann ich mir das eigentlich leisten?" oder "Brauche ich das wirklich?" dabei genau so wenig angesprochen werden wie ""as leistet meine Versicherung?" und "Warum/wann leistet sie?"

Weshalb ist das so? Sind das nicht wichtige Themen? Oder sind sie so bedeutungslos, dass sie keinen Einfluss auf uns oder unsere Familien haben, sollte es zu einem Leistungsanspruch kommen. Wir machen uns mehr Gedanken über gesunde Ernährung oder ob wir den richtigen Arzt haben oder einen guten Steuerberater oder Anwalt, als dass wir uns mit den allgemeinen Bedingungen und Leistungen einer Flugzeugversicherung oder anderen Versicherungen auseinandersetzen!

Hauptsache günstig. Ich fliege nicht genug. Mir ist in den letzten Jahren nichts passiert. Die Flüge sind eh nur kurz.

Dabei ist es doch besonders wichtig, die Leistungen genau zu vergleichen und einen ebenso hohen Anspruch zu haben wie für andere Bereiche unseres täglichen Lebens.

Sie wollen in den Genuss zahlreicher Vorteile rund um das Fliegen kommen? Durch Ihre Mitgliedschaft bei der AOPA wird dies möglich.

Als Verband der Allgemeinen Luftfahrt konnten wir die Aachen-Münchener Versicherung gewinnen, die bereit ist, mit uns spezielle Versicherungsprodukte für Flieger zu entwickeln.

Bisher haben wir, und das zu günstigen Konditionen, folgende Produkte auf den Weg bringen können:

- Gruppen-Luftfahrtunfallversicherung
- Gruppen-Fluglehrerhaftpflicht-Versicherung
- Gruppen-Reiseversicherung

Die Konditionen zu diesen Versicherungen finden Sie auf der AOPA-Website (www.aopa.de/versicherungen). Insbesondere bei der Reiseversicherung, welche eine Reiserücktrittskosten- und eine Reisegepäck-Versicherung beinhaltet, möchten wir Sie auf zwei exklusive Besonderheiten hinweisen:

- In der Reisegepäck-Versicherung ist auch die grobfahrlässige Herbeiführung des Schadens versichert. Wer kennt das nicht, man stellt seinen Koffer kurzfristig einfach ab, ohne ihn weiter zu beaufsichtigen, und er wird dann gestohlen.
- Bisher einzigartig in Deutschland: In der Reiserücktrittskosten-Versicherung gilt auch der Ausfall des eigenen oder gecharterten Flugzeuges als versichert.

Zusätzlich ist die AachenMünchener bereit, für bestimmte Sicherheitseinrichtungen und -trainings besondere Rabatte in der Kasko- und Haftpflichtversicherung zu gewähren. Außerdem: Ein Schutzbrief, ähnlich wie beim Auto, ist Bestandteil der Kaskoversicherung. Ein weiterer Vorteil, der nach unseren Kenntnissen bisher von keiner deutschen Versicherung angeboten wird.

AOPA-Mitglieder sollten sich informieren und sich auch über Themen wie das folgende unterhalten: Wie bin ich, mein Flugzeug, Familie und Gäste sowie meine Reise versorgt, so dass es zu keinen Ansprüchen kommen kann die ich oder meine Familie sich nicht leisten können oder wollen?

Nur ist dies erst möglich, wenn man genauer unter die "Haube" der Police schaut, um festzustellen, was sich darunter befindet und prüft, ob es meinen Erwartungen und Ansprüchen entspricht. Bedenken Sie dabei, dass Leistung nur über Preis oder Exklusivität wie bei der Partnerschaft der AOPA und der dvag-aviation möglich

Als Mitglied der AOPA haben sie die Möglichkeit, exklusiv auf diese speziellen Versicherungsprodukte zuzugreifen. Für weitere Anregungen, Ideen und Vorschläge hierzu und zu der Produktgestaltung, können Sie sich gerne an uns wenden "www.dvag-aviation.com". Wie freuen uns auf Ihr Interesse!

Henri-Pierre Hirts, dvag-aviation





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.

# Beratung. Versicherung. Finanzierung.

dvag-aviation.com

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

# **LGM Flugschule Mannheim**

# Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor

Frauen gehörten schon immer zu den Pionieren in der Luftfahrt. So auch Uta Held, die 1980 eine eigene Flugschule gründete. Die begeisterte Fliegerin war zehn Jahre lang die einzige Frau in Deutschland, die die Berufspilotenlizenz für Flugzeug und Hubschrauber innehatte.

Aus dem Ein-Frau-Betrieb ist inzwischen ein mittelständisches Luftfahrtunternehmen mit knapp 100 Mitarbeitern und Außenstellen in ganz Deutschland geworden. Neben den Privatpilotlizenzen für Flugzeug PPL(A) und Hubschrauber PPL(H) werden die beruflichen Ausbildungsgänge zum Verkehrsflugzeugführer ATPL(A) und Berufshubschrauberführer CPL(H) sowie Verkehrshubschrauberführer ATPL(H) angeboten. Ebenso können Berechtigungen erworben werden für Muster und Klassen, Kunstflug, CVFR, Nachtflug sowie Instrumentenflug (IR-A, IR-H) und Lehrberechtigungen (FI/FI-IR/TRI/CRI/IRI).

Professionelle Fluglehrer (aktive oder ehemalige Piloten großer Fluggeräte), kleine Klassen und modernste Lehrmittel machen die Flugschule zu einer der renommiertesten in Deutschland.

Die moderne, umfangreiche Flotte der LGM Luftfahrt GmbH mit ca. 30 Luftfahrzeugen wird in der eigenen Werft gewartet:



Eurocopter AS355 F2 über dem Heidelberger Schloss



LGM-Gründerin Uta Held

### • Flugzeuge:

Cessna 150, 152, 172, 182, Piper PA28 Arrow II, PA44-180 Seminole, Tecnam P2006T, 8 KCAB Super Decathlon, DA40, Aquila A210, sowie mehrere Verfahrenstrainer.

### Hubschrauber:

Schweizer 300, Robinson R22, R44, Bell 206 L4 und 407, Eurocopter EC350, EC355, EC135, sowie mehrere Verfahrenstrainer.

Bei Flugbegeisterten begehrt sind auch die Helikopter Schnupperflüge/ -kurse und Workshops.

Aktuell kooperiert die LGM mit der Fachhochschule Worms im Rahmen des neuen 6-semestrigen Bachelor-Studiengangs "Aviation Management & Piloting" – die LGM übernimmt hierbei die Flugschulung ATPL(A)/(H). Außerdem ist die LGM Ausbildungsbetrieb für Fluggerätemechaniker. Neben der Unternehmenszentrale am City Airport Mannheim werden Außenstellen in Mosbach, Hannover, Saarbrücken und Saarlouis betrieben.

Der gewerbliche Flugbetrieb hat Geschäftsflüge, Frachtflüge, Foto-/Filmflüge, Heli-Gourmet-Touren und touristische Rundflüge im Portfolio.

"Übrigens interessieren sich immer mehr Frauen für den Beruf im Cockpit", sagt Geschäftsführerin Uta Held mit einem Augenzwinkern.



Aus der LGM-Flotte: Tecnam P2006T



### LGM Luftfahrt GmbH

City Airport 68163 Mannheim Tel. 0621.32818-0

info@lgm-mannheim.de www.lgm-mannheim.de

# Jahreshauptversammlung der AOPA

# Diskussion über den Veranstaltungsort Eggenfelden

Immer wieder kommt im Abstand einiger Jahre die Frage auf, weshalb die Jahreshauptversammlung in Eggenfelden stattfindet. Naturgemäß ist die Anreise für viele Piloten aus Norddeutschland recht weit. Stellt dies eine Beeinträchtigung der Mitgliederrechte dar? So ein Antrag bei der letzten Hauptversammlung, diese zukünftig nicht mehr in Eggenfelden, sondern an einem zentralen Ort (z.B. in Egelsbach) stattfinden zu lassen.

Im Protokoll der HV vom 31.07.2011, das im Mitgliederbereich unserer Internetseite einzusehen ist, kann nachgelesen werden, dass dieser Antrag mit einer Ja-Stimme, 26 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt wurde.

Die HV hatte ausführlich und rege über diesen Antrag diskutiert. Auch die Campteilnehmer waren durchaus sehr kritisch.

Wir hatten ganz objektiv die Hinweise auf die Relevanz der lokalen oder regionalen Nähe und der Erreichbarkeit einer HV für die Mitglieder überprüft. So haben wir die tatsächliche Teilnahme von Mitgliedern, die keine Campteilnehmer waren, aus dem PLZ-Bereich 8xxx, also dem bayerischen Raum, überprüft.

### Fazit:

Anwesende Mitglieder insgesamt	047
persönliche Mitglieder im PLZ-Bereich 8xxx	632
anwesend ohne Campteilnahme	004
davon:	

anwesend wegen ihres Engagements für Fürsti: 003 001 anwesend wegen eigenem Flugzeug in EDME:

Trotz guten Wetters im bayerischen Raum kamen also nur 4 Personen, die keine Campteilnehmer waren.

Wir hatten somit wieder eine Wiederholung der realen Tatsache, dass ganz allgemein Verbandsarbeit und insbesondere eine Hauptversammlung nicht sehr attraktiv sind. Das geringe Interesse ist ja selbst in Ortsvereinen immer wieder zu spüren, bei der lokale Distanz ja keine Rolle spielt und oft genug darüber hinaus eine ganz persönliche Betroffenheit oder Anreize und direkte Nutzungen bestehen.

Die Entscheidung des Vorstandes pro Eggenfelden resultierte aus dem ernüchternden Erlebnis einer HV vor ca. 10 Jahren in Gelsenkirchen. Wir hatten den benachbarten Flugplatz Essen-Mülheim retten wollen, der damals von einer Schließung bedroht war. Wir hatten in Essen selbst keinen attraktiven Raum gefunden. Wir suchten eine Halle mit ca. 500 Sitzplätzen. So wurde es Gelsenkirchen als Nachbarort. Wir hatten zuvor Handzettel mit dem Thema "Essen-Mülheim retten" auf allen benachbarten Plätzen und bei den Flugzeughaltern verteilt und im AOPA-Letter geworben. Trotz

eines Begleitprogrammes mit Vorträgen und auch einem kleinen Buffet kamen nur 7 Mitglieder – also weniger als der anwesende Vorstand. Wir blieben neben dem Frust auf einem Berg voller Rechnungen sitzen. Dies war der Auslöser für den internen Beschluss, seither das Camp mit der HV zu verbinden.

Wir haben uns auch Gedanken für eine andere Gestaltung der HV gemacht.

Wir hatten auch bereits als Alternative überlegt, die HV mit der AERO zu verknüpfen. Eine nicht repräsentative Befragung ergab jedoch, dass die Mitglieder erklärten, sie wollten auf der AERO lieber das dortige Programm erleben oder Flugzeuge ansehen, statt sich in eine HV zu setzen, auf der notgedrungen auch viele Formalitäten abgehandelt werden müssen, die die meisten als nicht so prickelnd ansehen.

Darüber hinaus gäbe es bei der AERO-Lösung tatsächlich rechtliche Probleme: Eine HV muss für die Mitglieder unentgeltlich zugänglich sein. Dem könnten wir nur entgehen, wenn wir den Mitgliedern den Eintritt und vielleicht sogar die Parkgebühr erstatten. Das würde wohl allerdings dazu führen, dass die Mitglieder nur kurz erscheinen, sich den Eintritt erstatten lassen und schnellstens auf die AERO entschwinden. Das können und wollen wir nicht.

Außerdem kosten Räume auf der AERO Geld, insbesondere wenn diese für eine geschlossenen Versammlung gemietet werden. Zusätzlich müsste dann für die Dauer der Versammlung der AO-PA-Stand auf der AERO komplett geschlossen und durch externe Dienstleister bewacht werden, weil das Standpersonal (Vorstand und Mitarbeiter der Geschäftsstelle ) auf der HV anwesend sein müssen.

Immerhin: Die HV in EDME ist auch nicht für die Ewigkeit. Vielleicht gibt es ja mal eine andere Option.

Sibylle Glässing-Deiss



# 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

# **EASA-FCL**

# Änderungen, Chancen und Probleme

Nach nur etwa 10 Jahren JAR-FCL wurde das Ende dieses ersten Regelwerks für die europäische Luftfahrt eingeläutet, als das Europäische Parlament am 31. August 2011 das Nachfolgesystem EASA-FCL verabschiedet hat. Die Entscheidung des Verkehrsausschusses war mit 22 Pro- und 16 Contra-Stimmen recht knapp. Der niederländische Europaparlamentarier Peter van Dalen, ein Konservativer, hatte nach Rücksprache mit der IAOPA und dem Bündnis der N-Flyers angeregt, über EASA-FCL neu zu verhandeln, da hierdurch die Rechte von Betreibern von Flugzeugen aus Nicht-EU-Staaten unrechtmäßig eingeschränkt würden.

Jetzt heißt es sich auf EASA-FCL einzustellen. Was ändert sich? Für ATPL-, CPL- und PPL-Inhaber nicht viel, weitgehend wurden die Bestimmungen von JAR-FCL übernommen, allerdings in neue Paragraphen gesteckt.

## Neues gibt es hingegen für folgende Gruppen:

- Komplett neu ist der LAPL, die Light Aircraft Pilot License. Mit einem Minimum von 30 Fh wird die Ausbildung kürzer, es dürfen Flugzeuge bis maximal 2.000 kg MTOW geflogen werden, ein Pilot darf drei Passagiere mitnehmen. Damit reicht der LAPL für die allermeisten Privatpiloten völlig aus. Ein Instrumentenflugrating ist in Kombination mit dem LAPL allerdings nicht möglich, auch darf Europa hiermit nicht verlassen werden, denn der LAPL ist nicht ICAO-konform. Grundsätzlich gelten auch deutlich abgespeckte medizinische Voraussetzungen für den LAPL. In anderen europäischen Mitgliedstaaten dürfen auch Allgemeinmediziner die LAPL-Medicals ausstellen. In Deutschland wird dies aber nicht möglich sein, da ein Arzt nicht automatisch die vollständige Krankenakte eines Piloten vorliegen hat wie in anderen Staaten, z.B. in Großbritannien.
- "Third Country" Piloten mit ausländischen Lizenzen müssen sich umstellen, sie müssen, um auch zukünftig in Europa stationierte Flugzeuge zu steuern, EASA-Lizenzen erwerben. Betroffen sind vor allem die zahlreichen Piloten mit US-Lizenzen. Zwar arbeitet die EASA an einem bilateralen Abkommen mit den USA zur wechselseitigen Anerkennung von Fluglizenzen, ob es aber zu einem verwertbaren positiven Ergebnis kommen wird ist äußerst zweifelhaft. Die Kollegen der AOPA-USA sind in Verbindung mit der FAA, um sie auf die große Bedeutung des Zustandekommens solch eines Abkommens hinzuweisen.
- Auch für die Inhaber rein nationaler Lizenzen und Ratings wird sich vieles ändern, denn sie sollen auch EASA-Lizenzen erhalten. Wie das geschehen soll steht aber noch nicht fest. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) teilt mit, dass konkrete Angaben und Bedingungen hierzu noch nicht genannt werden

- können, da die entsprechende Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission derzeit noch nicht vorliegt.
- Auch für Flugschulen und Behörden wird sich vieles ändern, die Regelwerke sind aber noch nicht verabschiedet. Es werden aber z.B. alle Flugschulen zukünftig nicht mehr nach Registered Facility/Flight Training Organisation unterschieden, sondern als Authorised Training Organisations in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße (Anzahl der LFZ und Fluglehrer und -schüler) und der Qualität der Ausbildung (vom PPL zum ATPL) eingestuft. Mit der Komplexität der Flugschule wird auch die Komplexität der Anforderungen steigen.

Sehr vielversprechend sieht die **Zukunft für IFR-Piloten** aus, denn die EASA hat eingesehen dass Piloten mit Instrumentenflugberechtigung sicherer unterwegs sind, die bisherigen IFR-Ausbildungsrichtlinien unter JAR jedoch viel zu überzogen waren. Die Arbeitsgruppe mit der Bezeichnung FCL.008, deren Mitglied ich seit 1998 für die IAOPA bin, hat aktuell einen Gesetzesentwurf erarbeitet, der viele Vorteile bietet und noch vor einigen Jahren völlig undenkbar war:

- Die IFR-Theorieausbildung für PPL/CPL Inhaber wird im Rahmen des neuen sog. "Competency-Based IFR" (kurz C-IFR) deutlich entschlackt. Für PPL/CPL Inhaber nicht relevante Inhalte werden gestrichen und überwiegend in die HPA-Ausbildung verlegt, wo sie auch hingehören. Dazu gehören etwa Machmeter, Jet Streams, Kenntnisse über INS-Systeme, etc. Die Theorieausbildung kann zum größten Teil durch Computerkurse/Fernunterricht absolviert werden, nur 10 Stunden im Klassenzimmer bei einer Authorised Training Organisation (ATO) sind notwendig. Die Flugausbildung besteht aus mindestens 40 Flugstunden und unveränderter praktischer Prüfung. 30 Stunden können in einem FNPT I oder II absolviert werden, maximal 30 Stunden können außerhalb einer ATO mit entsprechend qualifiziertem Fluglehrer geflogen werden, auch auf dem eigenen Flugzeug. Nur 10 Stunden müssen innerhalb einer ATO geflogen werden. Piloten mit vorheriger IFR-Erfahrung als PIC (z.B. abgelaufenes IFR ) können bis zu 30 Stunden für die neue IFR Berechtigung anrechnen lassen.
- Das Enroute IFR (EIR) ist komplett neu! Es ist nicht ICAO-konform und deshalb nur europaweit gültig. Es darf nicht für IFR-Approaches und Departures genutzt werden. 15 Stunden Flugausbildung sind notwendig, davon 10 in einer ATO. Das EIR hat einen modularen Aufbau, die Flugausbildung wird angerechnet für den o.g. C-IFR, der mit 25 Zusatzflugstunden später nachgeholt werden kann. Theoretische Ausbildung und Prüfung sind identisch mit dem C-IFR

Endlich eine vereinfachte Umschreibung für Third Country IFR Inhaber: Wer auch im Besitz einer europäischen Fluglizenz (EASA-PPL oder höher) ist, der kann sein Instrument-Rating mit einem vereinfachten Verfahren in Europa anerkennen lassen: Theoretische Kenntnisse in den Fächern Air Law, Meteorology, Flight Performance and Planning, Human Performance sind nachzuweisen. Hinzu kommt noch die praktische Prüfung. Voraussetzung ist eine Flugerfahrung von 100 IFR Flugstunden als PIC. Diesen Lösungsansatz für die Anerkennung von Third-Country-Fluglizenzen hat die AOPA immer wieder vorgeschlagen, um die Problematik der Drittstaatenlizenzen drastisch zu entschärfen, erfreulicherweise wird er jetzt auch von der EASA mitgetragen.

Dieses Gesetzgebungsverfahren hat den Titel NPA 2011-16 und kann bis zum 23.12.2011 auf der EASA-Internetseite eingesehen und kommentiert werden. Wer bislang im Rahmen von Gesetzgebungsverfahren überwiegend kritisiert hat, der sollte die EASA bitte diesmal auch entsprechend loben, um zu zeigen, dass die EASA für dieses Vorhaben auch den Rückhalt aus der Branche hat. Denn es gibt auch bereits kritische Stimmen aus den Flugsicherungen Europas, die es zum Teil nicht wollen, dass zusätzlicher IFR-Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt "ihren" Luftraum verstopft.

### Wann tritt EASA-FCL in Kraft?

In England rechnet man mit Sommer 2012. In Deutschland ist es extrem unwahrscheinlich, dass EASA-FCL zum vorgesehenen Stichtag am 8. April 2012 kommen wird, man kann aber noch keine Daten nennen.

Bereits die eklatanten Übersetzungsfehler in der vom Europäischen Parlament verabschiedeten Fassung von EASA-FCL-Deutsch werden die Einführung deutlich verzögern: Zum Beispiel steht unter FCL.510.A im englischen Original, dass "1.500 hours of flight time" ausreichend sind für einen ATPL-Inhaber, in der deutschen Fassung werden aus der Flug**zeit** 1.500 Stunden Flug**unterricht**.

FCL.008 mit der neuen IFR-Ausbildung wird erst einige Monate nach der übergeordneten Vorschrift EASA-FCL in Kraft treten können. Es wird für Deutschland eine mehrstufige Einführung erwartet, hierzu wird vom BMVBS noch ein Umsetzungskonzept erstellt, mit einer befristeten Nicht-Umsetzung in einigen Bereichen. Gemäß den europäischen Richtlinien muss aber eine Umsetzung von EASA-FCL bis zum 8. April 2013 erfolgen.

Die AOPA-Germany plant rechtzeitig vor dem Inkrafttreten von EASA-FCL eine Broschüre zu erstellen, die Piloten helfen wird, sich einen Überblick über die neuen Vorschriften zu verschaffen und diese einzuhalten.

Dr. Michael Erb

Anzeige



# Jeppesen Mobile TC®

Jeppesen Kunden mit einem elektronischen Karten-Service können nun ihre Anflug- und Flugplatzkarten auf dem iPad<sup>®</sup> mit ins Cockpit nehmen.

Ab sofort bezahlen Sie nicht mehr für die Software, sondern nur noch für den jährlichen Karten-Service. Noch besser ist, dass Sie sich unsere Jeppesen Mobile TC App für Ihr iPad®

Jeppesen Mobile TC App für Ihr iPad<sup>®</sup> kostenlos bei iTunes<sup>®</sup> herunterladen können.

Registrieren Sie sich auf www.jeppesen.com/register, um Neuigkeiten, Produkt Aktualisierungen und Angebote zu erfahren.





# **Der Luftraum Foxtrott in Deutschland**

# Ist ein Ende abzusehen?

Noch in den 80er Jahren war es im Westen Deutschlands nur in Kontrollzonen mit Luftraum Delta möglich, nach IFR-Flugregeln zu starten und zu landen. Kleine Regionalflugplätze mit wenig Verkehrsaufkommen konnten sich aber keine CTR mit dem dafür notwendigen Personal leisten, man rechnet heute mit Kosten von mindestens 500.000 Euro pro Jahr. Zwar waren und sind IFR-Verfahren im Luftraum Golf in vielen europäischen Nachbarstaaten problemlos etabliert, aber in Deutschland wollten Verkehrsministerium und Flugsicherung auf Grund der geringen VFR-Minima im Luftraum Golf (1500 m Flugsicht, frei von Wolken, Erdsicht) und des dort herrschenden recht hohen Verkehrsaufkommens von Militär, Polizei, Rettungsfliegern und Luftsport nicht, dass Flugzeuge nach Instrumentenflugregeln völlig legal unmittelbar vor VFR-Flugzeugen quasi "aus der Wolkendecke fallen können".

Es galt also einen Kompromiss zu finden, um die kleineren Flugplätze auch ohne eine Kontrollzone an das IFR-Flugverkehrssystem anzuschließen. Die AOPA hat dabei wichtige Aufklärungsarbeit geleistet, auf die Bedürfnisse der Piloten und der Flugplätze hingewiesen und einen Leitfaden zur Nutzung von Foxtrott geschrieben.

Die DFS und das Bundesverkehrsministerium haben schließlich die heute bestehende Lösung des Luftraums Foxtrott eingeführt, am 28. April 1994 wurde sie in Schwäbisch-Hall erstmals umgesetzt. Im Regelfall gilt dieser Luftraum nur für Luftfahrzeuge bis 14t und es wird nur "one IFR-traffic at a time" abgefertigt. Inzwischen sind quer durch die Republik rund 20 Flugplätze mit Luftraum F ausgestattet, von Emden bis Eggenfelden und von Cottbus bis Donaueschingen. Die Einrichtung von Foxtrott an kleineren Flugplätzen hat sich bewährt, das sehen auch die DFS und das Bundesverkehrsministerium so. Fliegen wurde sicherer. Kleinere Flugplätze konnten nun gleichzeitig weitestgehend wetterunabhängig und kostengünstig betrieben werden. Sicherheitsprobleme durch die Mischung von VFR- und IFR-Verkehr gab und gibt es an Flugplätzen mit Foxtrott nicht, dank der erhöhten VFR-Minima im aktivierten Foxtrott (5 km Flugsicht, Abstand zu Wolken von 1000 ft vertikal und 1500 m horizontal). Und der VFR-Verkehr fühlt sich durch Luftraum F nicht behindert, denn schließlich wird F nur für den Zeitraum eines IFR-Anfluges oder -Abfluges aktiviert, und das kommt an den kleineren Flugplätzen am Tag nicht so häufig vor. Flugverkehrsfreigaben müssen zudem auch nicht eingeholt werden.

Alles könnte eigentlich so bleiben wie es ist. Aber von der europäischen Luftfahrtverwaltung wird diese deutsche Foxtrott-Lösung derzeit in Frage gestellt. Denn das europäisch Programm SERA (Standardised European Rules of the Air) als Bestandteil von SES (Single European Sky) hat die Aufgabe, die Luftraumstruktur zu vereinheitlichen. Wer sich einmal die Mühe gemacht hat, in den AlPs

oder im Jeppesen VFR Manual die verschiedenen Interpretationen der Lufträume nachzuvollziehen, weiß warum. Jedes Land lässt sich eigene Regeln einfallen. Das Einhalten der unterschiedlichen Sichtflugbedingungen ist für VFR-Piloten auf dem Weg von Irland nach Griechenland oder von Portugal nach Finnland eine enorme Herausforderung. Eine Graphik der Abweichungen ist nicht mehr zu lesen. SERA ist also grundsätzlich eine gute Idee. Warum man aber im Rahmen dieses Programms nun den in Deutschland gut funktionierenden Luftraum F loswerden will, ist mehr als unverständlich. Eine einheitliche Interpretation von Foxtrott würde ja schon ausreichen um dem Ziel der Vereinheitlichung gerecht zu werden. Die AOPA-Switzerland, die AOPA-Germany und die IDRF (Interessensgemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V.) haben im EASA-Kommentierungsverfahren (NPA 2011-02) zu den SERA-Vorschlägen entsprechend argumentiert und Sicherheitsbedenken gegen die Abschaffung von Luftraum Foxtrott geäußert.

Sehr bedenklich ist, dass die EASA die vorgetragenen Sicherheitsargumente im gerade veröffentlichen "Comment Response Document" komplett ignoriert. Anläßlich eines SERA-Workshops am 19. September bei Eurocontrol in Brüssel konnten wir gemeinsam mit den Kollegen der IDRF unseren Standpunkt jedoch erneut vortragen, warum Luftraum F beibehalten werden soll. Erfreulich war dabei auch die deutliche Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums. Es wurde uns zugehört und nach einer eingehenden Diskussion auch zugesichert, dass man durch unsere Argumentation dazu gelernt hätte und dass keine vorschnellen Entscheidungen getroffen würden. Es wurde betont, dass IFR-Verkehr im Luftraum G europaweit ermöglicht werden soll.

Zudem fand am 23. September ein Treffen mit ranghohen Vertretern der EASA und der EU-Kommission am Flugplatz Schwäbisch-Hall statt, das sehr konstruktiv verlaufen ist. Hierbei konnten beide Seiten ihre Positionen ausgiebig austauschen, und der Flugbetrieb im Luftraum F "am lebenden Objekt" vorgeführt werden.

Die AOPA-Germany wird sich auf jeden Fall im Verbund mit ihren europäischen IAOPA-Kollegen und den betroffenen Flugplätzen dafür stark machen, dass auch in Zukunft sicher und kostengünstig an den deutschen und europäischen Regionalflugplätzen geflogen werden kann, sowohl nach VFR als auch nach IFR. Es wird sich zeigen, ob das in Luftraum G oder F sein wird.

Dr. Michael Erb

Anzeigenschluss AOPA-Letter 06/11: **14.11.2011** 

Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

# EASA und die LSA

# Das nicht eingelöste Versprechen

Seit Mitte 2011 ist die Gruppe der ECHO-Flugzeuge um eine Sorte Flugzeug erweitert worden. Die EASA hatte im Juni die CS-LSA (Certification Specification for Light Sport Aeroplanes) publiziert. Diese Flugzeuge sehen aus wie Ultraleichtflugzeuge, fliegen sich wie ULs und stammen eindeutig aus der Tradition der ULs. Allerdings sind sie etwas schwerer als ULs, können in der Regel aber auch etwas mehr Masse zuladen. Sie werden teurer sein als die ULs (in der Anschaffung und im Unterhalt). Und deren Betrieb wird sich etwas aufwändiger gestalten. Denn es sind ja richtige ECHO-Flugzeuge.

Ursprünglich sollte eigentlich nur das Gewichtsproblem der ULs gelöst werden. Die Amis haben den Vorreiter gemacht und mit ihrer LSA-Kategorie zwanzig Jahre nach den Europäern ihre Ultralights (FAR 103 "Weighs less than 254 pounds [115 kg] empty weight") mal kräftig aufgemotzt. Sie hatten realisiert, dass die Europäer mit den prosperierenden ULs weit an ihnen vorbeigezogen sind. Mit der Einführung der LSA wurden dann aber auch Lehren aus der leidigen Gewichtsdebatte in Europa gezogen und das Abfluggewicht auf 600 kg festgelegt. Das Durchschnittsgewicht der EU-Männer liegt bei 78,9 kg (Quelle: Eurobarometer 64.3 Gesundheit und Ernährung), das der US-Amerikaner bei 86 kg (Quelle: Center for Disease Control and Prevention (CDC)). Die Cessna 162 Skycatcher wiegt mit ihrem Continental-Motor leer mindestens 380 kg. Damit lagen die Amerikaner mit ihrer Festlegung auf 600 kg ziemlich richtig. Ca. 80 kg mehr Leergewicht plus 2 x ca. 10 kg mehr Durchschnittsgewicht macht schon rein rechnerisch ca. 100 kg mehr Masse.

Diesen Tribut an schwerer werdende Insassen und Flugzeuge wollte man in Europa nicht einfach nachvollziehen. Eine simple Erhöhung der Massegrenzen für ULs kam aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Damit waren die LSA von vornherein schon unter dem Regime der EASA und der Weg zum Echo-Flugzeug war vorgezeichnet. Nun musste man noch mit dem Wunsch der Gemeinde nach weniger Bürokratie verhandeln. Vereinfachte Zulassung, vereinfachte Instandhaltung und vereinfachte Lizenz standen auf dem Wunschzettel. Was ist daraus geworden? Die European Light Aircrafts (ELA). ELA ist aber keine Flugzeug-Kategorie, sondern damit werden die Prozesse beschrieben, mit denen einfachere Flugzeuge zugelassen werden können (ELA 1 bis 1,2 t und ELA 2 bis 2 t MTOM). Darunter können all die Flieger stehen (auch Ballone und Helis), die unter diese Gewichtslimits fallen und dann in entsprechenden Bauforderungen (Certification Specifications – CS) definiert werden. Am Anfang war allen klar, dass weniger komplexe Flugzeuge auch ein weniger komplexes Regelwerk brauchen. Nur – die EASA hat ihre Standards und die lassen sich halt offensichtlich nicht so einfach von der großen Fliegerei runter brechen für die Kleinen. Europa hat eben seine

Part-21 - regelt vor allem die Zulassungsverfahren der Flugzeuge in den Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben – damit war der Traum von vereinfachter Zulassung weitgehend ausgeträumt. (Die amerikanische Behörde FAA hatte sich bei ihren LSA komplett von einer herkömmlichen Type Certification verabschiedet und es den Herstellern überlassen, die Übereinstimmung mit den Bauforderungen zu erklären).

Part-66 – bestimmt die Anforderungen an Zulassungs- und Instandhaltungspersonal. Damit reden wir jetzt über die, den einfachen Fliegern am nächsten stehende, B3-Lizenz, für die ein 1000-Std.-Kurs eine der Voraussetzungen ist. (Die FAA hat für die US-LSA einen 16-Std.-Kurs für Inspection und einen 120-Std.-Kurs für die Maintenance festgelegt).

Part-M - regelt die Verfahren der Instandhaltung. Jetzt reden wir über Airworthiness Review Certificate (ARC) und CAMO. Statt über den Traum von der pilot/owner maintenance reden wir jetzt über Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (ACAM).

Part-FCL - Für diese Euro-LSA hat man extra einen LAPL (light aircraft pilot licence) geschaffen. Das ist eine nicht ICAO-konforme Privat-Piloten-Lizenz, die dann zum Fliegen in Europa berechtigt und im Prinzip die nationalen PPL ablösen wird. Gegenüber dem PPL(A) müssen für den LAPL(A) 30 Stunden anstelle von 45 Std. praktischer Flugunterricht absolviert werden.



# Stärker vertreten!

Part-Med – hier wurde für den LAPL ein vereinfachtes Medical eingeführt, das ein Hausarzt mit entsprechendem Seminar ausstellen kann. Zur genauen Umsetzung in Deutschland kann noch nichts gesagt werden.

In knappen Worten unterscheidet den PPL(A) vom LAPL(A) das etwas strengere Medical (in etwa wie heute das JAR-Medical) und die ICAO-Konformität.

Das Euro-LSA (wie andere ELAs auch) darf nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzt werden.

Apropos gewerblich. Für den Gebrauch der Euro-LSA und den LAPL gilt grundsätzlich das Verbot der gewerblichen Nutzung. Wobei die "Basic-Regulation" (216/2008, die Mutter all dieser Parts) im Artikel 3 unter Begriffsbestimmungen erstmals die gewerbliche Tätigkeit wie folgt definiert:

"...den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt."

(Vorsicht, evtl. müssen Sie den Text ein paarmal lesen, um ihn zu verstehen! Ich will Ihnen helfen, denn da steht salopp formuliert: Gewerblich ist, wenn Geld zwischen Pilot und Passagier fließt.)
Zusammenfassung: Ich bedaure, dass ich keinen wirklich nennenswerten Unterschied zu den bereits jahrelang bekannten Very Light Aircrafts (VLA) sehe. Hätte man einfach versucht, die Hürden für die Zulassung der VLAs ein wenig zu kappen, hätte sich die ganze Entwicklung der heutigen modernen ULs evtl. hin zu den VLAs verlagert. Damit wären uns möglicherweise die Gewichtsdebatten um die ULs und dieses Kunstgebilde LSA erspart geblieben. Kunstgebilde deshalb, weil es leider wenig mit dem amerikanischen Original zu tun hat und erst noch den Beweis für die Durchsetzungsfähigkeit am

Markt antreten muss.

Jo Konrad. Präsident des DULV

# Flugzeugwartung

# Kennt die EASA den Unterschied zwischen Allgemeiner Luftfahrt und Airlines?

Dass immer mehr Piloten und Flugzeughaltern in Europa die Lust am Fliegen vergällt wird, hat wohl nicht nur mit den kräftig gestiegenen Kosten und der Krisenstimmung im Euroraum zu tun, sondern auch mit dem überbordenden Bürokratismus, der die General Aviation vielfach den gleichen umfassenden Sicherheitsanforderungen und Kategorien unterwirft, wie die großen Airliner und Fluggesellschaften sie erfüllen müssen. Das bringt in etlichen Bereichen erhebliche Erschwernisse und Widersprüche mit sich.

Mit großem Argwohn blicken Halter und Piloten derzeit wieder einmal auf das Treiben bei der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) in Köln und bei den nationalen Luftfahrtbehörden. Der Wust an neuen Gesetzen und Verordnungen ist für den Normalflieger so langsam nicht mehr zu überblicken. Besonders im Zusammenhang mit Wartung und Lufttüchtigkeit sind oft riesige Papierberge zu bewältigen. Und hat man sich gerade unter heftigen Kopfschmerzen mit einer Regelung arrangiert, so kann es passieren, dass diese wenig später wieder über Bord geworfen und durch eine andere – meist auch noch kompliziertere und teurere – ersetzt wird.

So kürzlich geschehen in Bezug auf die sogenannten Standard-Instandhaltungsprogramme (SIHP) in Deutschland, die den Haltern von Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich betrieben werden und technisch nicht kompliziert sind, das Leben eigentlich etwas vereinfachen sollten. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hatte diese SIHPe in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil II (NfL II-60/06) ver-

öffentlicht. Doch dieses NfL gilt nun nicht mehr. Jetzt sind neue Instandhaltungsprogramme (IHP) nötig. Mitte Dezember 2010 hat das LBA eine entsprechende Bekanntmachung in den NfL II 71/10 veröffentlicht. Danach müssen die Eigentümer von privaten Luftfahrzeugen die bisher genehmigten IHP durch ein neues Instandhaltungsprogramm ersetzen. Dazu hat das LBA nun seit Mitte Juli 2011 neue Rahmeninstandhaltungsprogramme für die einzelnen Luftfahrzeugkategorien ins Internet gestellt.

Die Vorlagen müssen an die jeweilige Werk-Nummer angepasst werden und machen deutlich mehr Arbeit als die Standardversionen. In einem umfangreichen Vorspann gibt das LBA detaillierte Hinweise zum Ausfüllen des IHP`s. Abgesehen von dem Papierkram sind die Halter verständlicherweise nur wenig begeistert, dass die Genehmigung der neuen Instandhaltungsprogramme nach Luft-KostV nun kostenpflichtig ist. Die Genehmigung eines SIHP war dagegen bisher kostenfrei.

Bis zum 31.12.2013 haben die Halter nun Zeit, um ein neues individuelles IHP zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche gilt aber auch für alle bereits genehmigten individuellen IHPe, die ebenfalls bis zum 31.12.2013 angepasst werden müssen. Hat eine CAMO ein SIHP als Bestandteil der Genehmigung aufgenommen, muss sie die Instandhaltungsprogramme ebenso neu gestalten.

Grund für diese Änderung ist, dass die EASA im Rahmen eines Audits die bisher durch das Luftfahrt-Bundesamt genehmigten Standard-Instandhaltungsprogramme (SIHP) beanstandet hat. Die

EASA hat moniert, dass die bisher vorgesehene Selbstverpflichtung der Halter nicht mit den europäischen Rechtsvorschriften übereinstimme und verlangt eine entsprechende Rechtsanwendung. Aus Sicht des LBA ermöglichten die SIHPe dagegen ein einfacheres und praxisorientiertes Verfahren. Sie galten nur für nicht gewerblich und nicht zur Schulung eingesetzte Flugzeuge bis 2.730 Kilogramm MTOW sowie für Motorsegler, Segelflugzeuge, Ballone und Heißluftluftschiffe.

Die gesetzlichen Vorgaben für die Instandhaltung finden sich im Part M der EG-Verordnung 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. In Unterabschnitt M.A. 302 ist das Instandhaltungsprogramm für Flugzeuge geregelt, die unter die EASA-Vorschriften fallen (also keine Annex II-Flugzeuge).

Im Grunde regelt der Part M nur, was eigentlich selbstverständlich ist: Dass der Eigentümer für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seines Luftfahrtgerätes verantwortlich ist. Dies muss er gewährleisten durch:

- Die Vorflugkontrolle
- Die Instandhaltung in Übereinstimmung mit einem für das Flugzeug genehmigten Instandhaltungsprogramm (IHP).

Seine Verantwortung kann der Halter zumindest teilweise an eine CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) abgeben. Halter von Luftfahrzeigen ab 2.730 Kilogramm MTOW müssen dagegen immer eine CAMO beauftragen. Entschließt sich der Halter die Lufttüchtigkeit für sein Luftfahrtzeug komplett selbst zu führen, muss er das IHP selbst erstellen und der nationalen Luftfahrtbehörde zur Genehmigung vorlegen. Alle Wartungsarbeiten müssen im Detail nach Umfang und Häufigkeit benannt werden und die Instandhaltung muss dokumentiert werden. Als Grundlage des Instandhaltungsprogramms dienen die Wartungshandbücher der Hersteller, auf die der Halter verweisen, aber auch davon abweichen kann. Allerdings sind auch die STCs zu berücksichtigen, was in manchen Fällen erhebliche Detektivarbeit erfordert.

In der Praxis erstellen wohl die wenigsten Halter ihr Instandhaltungsprogramm selbst, sondern übergeben diese Aufgabe lieber der Werft ihres Vertrauens. Der Halter kann eine CAMO mit einem eingeschränkten Vertrag beauftragen, ein IHP zu erstellen. Die CAMO ist dann auch für die Vorlage des IHP's bei der nationalen Luftfahrtbehörde, zum Beispiel in Deutschland also beim LBA zur Genehmigung verantwortlich.

Der Halter kann sich aber alternativ auch dazu entschließen, die Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs von einer CAMO führen zu lassen. Dazu ist ein entsprechender Vertrag erforderlich. Das Unternehmen kümmert sich dann darum, die Lufttüchtigkeit aufrecht zu erhalten. Die CAMO ist auch für die Erstellung, Überarbeitung und Vorlage des IHP's bei der nationalen Luftfahrtbehörde zwecks Genehmigung verantwortlich.

Der Eigentümer braucht nur noch die Vorflugkontrolle zu machen kann dann starten. Er meldet alle geflogenen Stunden und even-

tuelle Störungen oder andere Vorkommnisse an die CAMO. Diese übernimmt dann die volle Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und lässt notwendige Arbeiten und Kontrollen eigenständig erledigen. Für den Halter ist die "kontrollierte Umgebung" sicherlich die bequemste Variante und entbindet beispielsweise Vereinsvorstände von manchen Haftungsrisiken.

Wenn der Halter keinen Vertrag mit einer CAMO abgeschlossen hat, ist er selbst für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich. Instandhaltungsarbeiten, die keine entscheidenden Auswirkungen auf die Sicherheit haben, dürfen Pilot beziehungsweise Eigentümer selbst an ihrem Flugzeug erledigen. Anhang VIII des Part M macht zu den Grenzen nähere Ausführungen (s. unten). Im IHP muss aber vorher genau festgelegt werden, welche dieser aufgelisteten Arbeiten dafür freigeben werden und welche nicht. Es gibt aber immer noch Luftfahrzeuge, die von der IHP-Pflicht ausgenommen sind und für die noch weiterhin das nationale Recht gilt: Dazu gehören Ultraleichtflugzeuge, historische Flugzeuge und Flugzeuge, die zu mindestens 51 Prozent von einem Amateur gebaut wurden. Diese Flugzeuge sind im Anhang II der Verordnung (EG)216/2008 aufgelistet.

### Analyse der Auswirkungen von Part M

Obwohl sich die EASA bemüht hat, die Wartungsvorschriften für die AL und für Jumbo-Jets nicht über einen Kamm zu scheren, stoßen die Regelungen im Part M weiterhin europaweit auf viel Kritik. Der Betrieb der Flugzeuge sei dadurch deutlich teurer und komplizierter geworden, aber im Hinblick auf die Sicherheit sei kein signifikanter Gewinn erzeugt worden, heißt es einhellig in den Statements der europäischen AOPAs.

Diese anhaltende Kritik hat die EASA nun veranlasst, die Auswirkungen von Part M genauer analysieren zu wollen. Die Behörde will nun dazu einen entsprechenden Arbeitskreis einrichten. Dazu hat EASA bis zum 16. September um Rückmeldungen zur Effizienz und zur Angemessenheit der Part-M Anforderungen an die Allgemeine Luftfahrt gebeten.

Die AOPA Germany hat die Anworten Ihrer Mitglieder gesammelt und fristgerecht eingereicht.

Original erschienen im AEROMARKT

Anzeige

# Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

phone: fax: +49 6103 42081 +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



# AOPA, BBAL, GBAA und IDRF gründen den

# DARL – Dachverband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt

Der Druck auf Betriebe, Flugplätze, Piloten und Flugzeughalter war zu groß geworden, um länger zu zögern. Zwei Treffen im Frühjahr und Spätsommer 2011 genügten, um der Interessenvertretung der Allgemeinen Luftfahrt eine neue Struktur zu geben. Im September verständigten sich AOPA (Aircraft Owners and Pilot Association), BBAL (Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt), GBAA (German Business Aviation Association) und IDRF (Interessengemeinschaft der Regionalen Flugplätze) auf die Gründung eines gemeinsamen Dachverbandes.

Durch die Harmonisierung des Europäischen Luftverkehrsrechts leidet die Luftfahrt unter einer rasanten Änderung der Vorschriftenund Gesetzeslage. Beinahe alles wird neu geregelt, mitunter praxisfremd an nationalen und branchenspezifischen Bedürfnissen vorbei. Eine bedrohliche Entwicklung, die Folge einer sehr einseitigen Wahrnehmung unseres Luftverkehrs zugunsten der Großluftfahrt ist. Die Wichtigkeit einer dezentralen und flexiblen Luftverkehrsinfrastruktur wird dabei, ebenso wie die volkswirtschaftliche Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt als mittelständischer Unterbau unserer Luftverkehrswirtschaft, oft übersehen. Immerhin stellt sie über 90 % der deutschen Luftfahrzeugflotte und regionalen Flugplätze.

Noch vor einigen Jahren wurde gerade der Geschäftsluftfahrt eine glänzende Zukunft vorausgesagt. Die weltweite Globalisierung und die Erweiterung der Europäischen Union sollten den gewaltigen Rückstand der AL, z.B. gegenüber Staaten wie den USA, schmelzen lassen. Doch die Euphorie ist verflogen. Die oft praxisfremde Änderung der Vorschriftenlage führte zu einer Kostenexplosion bei Infrastruktur, Instandhaltung und Flugbetrieb. Verkehrsrückgänge und die Vernichtung von Arbeitsplätzen mit Sekundärfolgen für die

gesamte Wirtschaft waren die Folge. Mit dem DARL wollen die Verbände nun gemeinsam gegensteuern und ihre Kernkompetenzen in einer Arbeitsgemeinschaft bündeln. Mit fachkompetent aufeinander abgestimmten Aussagen sollen Entscheider in Politik und Verwaltung beraten werden, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Damit soll die Zukunftsfähigkeit der Allgemeinen Luftfahrt zugunsten der Wirtschaft und Bevölkerung hinsichtlich Effizienz und Wachstumsfähigkeit sowie Sicherheit und Umweltverträglichkeit gewährleistet werden.

Für diese Ziele bündelt der DARL Kompetenz und Schlagkraft. Die AOPA-Germany vertritt die Interessen von 18.000 Privat- und Berufspiloten, 90 Unternehmen, 20 Flugplätzen und 58 Luftfahrtvereinen, unterstützt durch die Internationale AOPA mit 470.000 Mitgliedern in 65 Staaten. Der BBAL umfasst mehr als 80 bedeutende Unternehmen aus Wartung, Instandhaltung, Überholung, Ausbildung, Handel und Flugbetrieb. Die GBAA vertritt 56 Unternehmen aus dem Umfeld der Businessaviation und kann über die Internationalen Schwesterverbände EBAA und NBAA weltweit über 8.000 Unternehmen mit zusammen rund 19 Millionen Beschäftigten erreichen. Die erst 2007 gegründete IDRF hat sich heute zu einer unverzichtbaren Interessenvertretung von 62 deutschen Verkehrslandeplätzen und Regionalflughäfen sowie 16 weiteren Unternehmen entwickelt. Dabei kooperiert sie mit Partnerverbänden auf europäischer Ebene.

Der DARL ist über den gemeinsamen Sprecher Dr. Klaus-Jürgen Schwahn, hauptberuflich Geschäftsführer des Flugplatzes Schönhagen und die Geschäftsstellen der Mitgliedsverbände erreichbar. Sitz der Arbeitsgemeinschaft ist Berlin.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

# Technische Vorschriften der EASA und die Konsequenzen

Die EASA-Vorschriften zur Flugzeugwartung "Part M" sind nicht nur aus Sicht der Flugzeugbetreiber völlig überzogen, nicht sicherheitsfördernd und teuer, auch die Wartungsbetriebe und die Motorenhersteller haben es unter dem EASA-Regime zunehmend schwer.

Werden dann auch noch die konjunkturellen Rahmenbedingungen schlecht, dann kann es dazu führen, dass es auch für einen renommierten Flugmotorenhersteller wie Limbach kritisch wird, dass er letztlich sogar den Betrieb einstellen muss.

Sicherlich waren die EASA-Vorschriften nicht die alleinige Ursache, aber sie machen es gerade den kleinen und mittelständischen Un-

ternehmen immer schwerer, die formellen Anforderungen an diese Betriebe zu erfüllen. Mehr und mehr Personal schlägt sich mit Papierarbeiten herum, für die eigentliche Arbeit am Objekt bleibt immer weniger Zeit. Fliegen soll sicherer werden, aber kommen wir diesem Ziel auf diesem Weg näher? Die Experten der Branche und die von uns durchgeführte Umfrage unter den Flugzeugbetreibern sagen ganz klar "nein", auf Statistiken kann sich die EASA auch nicht berufen. Was etwa bei der Lufthansa Technik oder bei Triebwerksherstellern der Großluftfahrt Sinn macht, darf noch lange nicht 1:1 auf die Allgemeine Luftfahrt übertragen werden.



Limbach · Kotthausener Str. 5 · D-53639 Königswinter-Sassenberg · Germany

EASA. 21J. 270 DE. 21G. 0031 DE. 145. 0189

Königswinter, den 30.08.2011

# Betriebsaufgabe

Verehrte Kunden,

nach mehr als 40 Jahren geht eine Ära zu Ende. Wir, Limbach Flugmotoren GmbH & Co. KG, werden Produktion, Überholung und Wartung für unsere Flugmotoren einstellen.

Der Schritt ist mir und meiner Familie sehr schwer gefallen.

Wir werden seit vielen Jahren schon unter einer Flut von Vorschriften und Anforderungen erstickt. Der Versuch, sich in diesem Umfeld zu bewegen ist gescheitert, weil wir die erforderlichen Ressourcen dazu nicht bereitstellen können.

Zusätzlich gibt es behördliche Eingriffe in unseren Geschäftsbetrieb, die uns jeder Planungssicherheit berauben.

Aufträge für Austauschmotoren werden wir noch bis zum 31.10.2011 ausliefern. Parallel dazu werden wir bis zum 15.12.2011 unseren Warenbestand abverkaufen. Wir behalten uns vor, Aufträge die bis dann nicht abgewickelt werden können, zu stornieren.

Über eine Fortführung der Ersatzteilproduktion wird derzeit verhandelt.

Ich möchte den vielen Kunden, die uns über die Jahre die Treue gehalten haben danken. Bitte haben Sie Verständnis für meine Entscheidung, sie war auch aus persönlichen Gründen unausweichlich.

Neuigkeiten zum Thema erfahren Sie unter: www.limflug.de

mit freundlichen Grüßen

Peter Limbach Geschäftsführer

Limbach Flugmotoren GmbH & Co. KG

www.limflug.de \_wir bringen Sie nach oben

# **AOPA-Trainingscamp Eggenfelden 2011**

# **Eine Erfolgsgeschichte setzt sich fort**

In vielleicht schon routinierter Selbstverständlichkeit, immerhin war es das siebte Camp für mich und das mittlerweile 33. für die AOPA in Eggenfelden, gab es auch dieses Mal keine unangenehmen Überraschungen. "Überraschend" hingegen war für mich, während eines Safety Trainings mit zwei Piloten (einer auf dem "Jump-Seat" in der zweiten Reihe) zu erfahren, dass es nach all den Übungen zu asymmetrischem Schubverlust, Langsam- bzw. Sackflug, Mindestfahrt (einmotorig) und Durchstarten mit einem Motor jedoch nicht gewünscht war, das Ausleiten ungewöhnlicher Fluglagen zu trainieren: "Dem Hund wird schlecht…!" Aha. HUND? Welcher Hund? Die Lösung: In der zweimotorigen Maschine befindet sich hinten im Kofferraum eine voll komfortabel ausgestattete Hundehütte. Das Riesenbaby (bei genauerer Betrachtung nur auf den ersten Blick furchteinflößend) hat schon viele hundert Flugstunden und macht keinen Mucks. Nur "Kunstflug" mag er nicht, beteuert der Eigner... Viele Flüge werden auf den eigenen Maschinen durchgeführt, und es ist auch für die Lehrer interessant eine ganze Reihe verschiedenster Muster zu erleben. Das Hauptthema bleibt aber musterunabhängig auch weiterhin: Verbesserung der Flugsicherheit durch Üben, Üben, Üben... Angefangen bei "normalen" Notfalltrainings, die zuvor in den Basic- und Advanced Kursen ausführlich gebrieft wurden, bis hin zu komplexen Aufgaben bei z.B. Instrumentenanflügen: Man kann gar nicht oft genug versuchen, sich weiter zu verbessern. Es gibt auf jeder Mission etwas Neues zu entdecken, und gerade die Möglichkeit auch mit einer Vielzahl von Lehrern zu fliegen, zeigt in Details was man noch besser machen kann – jeder Lehrer hat schließlich so "sein" Spezialgebiet...

Übergreifend ist eine gewisse "Professionalisierung" als Zielsetzung wünschenswert. Die Statistiken zeigen, dass eine Mehrzahl von Unfällen in der Allgemeinen Luftfahrt verhindert werden könnte, wenn die Piloten sich schlicht an ihre Verfahren halten würden. Es kann nicht schaden, den Berufspiloten über die Schulter zu blicken - und auch hier setzt das Camp an:

- genaue Briefings vor dem Start zu Abflugstrecke und die richtigen Reaktionen bei Motorausfall
- das jederzeitige Beherrschen z.B. der wichtigsten Notverfahren und Geschwindigkeiten (bestes Gleiten etc.)

Aber auch "weiche Faktoren" wie aus dem "Crew Ressource Management" werden plastisch geübt:

- Kommunikation
- **Teamwork**
- Entscheidungsfindung



Übrigens ist das Thema "Single Pilot CRM" schon lange in den Lehrbüchern vorhanden, wird jedoch in der Praxis kaum trainiert und noch weniger angewandt.

Ein Klassiker hingegen ist das "Emergency Procedure Training". Eigentlich handelt es sich um ein Training zum Ausleiten ungewöhnlicher Fluglagen, erweitert um die Themen Motorausfall, Notlandung und Slippen. Da hier auch getrudelt wird, kann dieses Training nur auf unserer Robin2160, die für Kunstflug zugelassen ist, stattfinden. Die wenigsten "Teilnehmerflugzeuge" sind hierfür geeignet. Wie immer ist der einhellige Tenor:

- es ist gar nicht so schlimm
- hätte man früher oder öfter machen sollen
- wenn man es nicht gesehen hat, kann man es nicht!

Das ist das Besondere: Selbst, wenn man es in der Theorie verstanden hat, ein gewisser beeindruckender Moment entsteht schon, wenn es plötzlich senkrecht nach unten geht und sich die Maschine dabei auch noch dreht! Deshalb reagiert man falsch, und erst nach dem dritten Mal und einem gewissen "Gewöhnungseffekt" wird die Sache klarer - weil vorhersehbar. Fast allen Teilnehmern beginnt es sogar Spaß zu machen, und wir garantieren, dass niemandem schlecht wird...

Es soll schon vorgekommen sein, dass der Wunsch nach einer Rolle oder einem Looping schließlich in einem kleinen Kunstflugprogramm endete. Jetzt geht es wirklich um den Spaß, und deshalb hatten wir uns auch vorgenommen, erstmals den Erwerb der Kunstflugberechtigung im Rahmen des Camps anzubieten. Auch wenn sich dieses Jahr (noch) niemand angemeldet hatte, werden wir das zur festen Institution machen und auch in Zukunft den Erwerb dieser Berechtigung weiter anbieten.

Auch beim Alpenflugtraining kommt, neben dem eigentlichen Lerneffekt, der Spaß nie zu kurz: Wunderschöne, beeindruckende Landschaften, erstaunliche Wetterphänomene und außergewöhnliche Airports – auch an dieses Thema sollte man sich nur nach eingehender Einweisung heranwagen. Selbst wenn man gar nicht vor hat auf "Altiports" zu landen, ist eine genaue Einweisung in die Besonderheiten der Alpen sinnvoll, z.B. um Transitstrecken zu erproben und ihnen den Schreck zu nehmen – aber nicht den Respekt! Natürlich gab es wieder die Möglichkeit, neue Flugzeuge namhafter Hersteller auszuprobieren, gemeinsam mit Otto Fahsig auf dessen Verfahrenstrainer zu üben und Nachtflug aufzufrischen. Eben ein fliegerisch rundes Angebot!

Insgesamt leisten die AOPA-Trainingscamps einen wichtigen Beitrag zur Flugsicherheit. Deshalb können Camp-Teilnehmer auch in den Genuss besonders vergünstigter Versicherungskonditionen kommen, wenn sie an einem Camp teilgenommen haben. Neuerdings besteht auch die Möglichkeit - auch außerhalb eines Trainingscamps - einen "AOPA-Versicherungs-Checkflug" mit bestimmten AOPA-Lehrern durchzuführen, der ebenfalls die rabattierten Tarife bei unserem Partner DVAG Aviation ermöglicht.



Die AOPA dankt Landrätin Bruni Mayer für die jahrelange Unterstützung



Spendenübergabe an "Kind in Not"

Natürlich kam das Rahmenprogramm auch dieses Jahr nicht zu kurz, der Grillabend mit der Landrätin Bruni Mayer fand allerdings das letzte Mal in dieser Form statt: Sie wird sich künftig anderen (privaten) Aufgaben widmen. In ihrer Ansprache vor versammelter Mannschaft hat sie allerdings versichert, der AOPA auch weiterhin freundschaftlich verbunden zu bleiben, und so werden wir sie auf den nächsten Camps hoffentlich wieder treffen. Der Abschlussabend im Hotel Bachmeier war wieder ein toller Erfolg. Wir konnten der Aktionsgemeinschaft "Kind in Not" einen Spendencheck in Höhe von 3.500 EUR überreichen, die durch Versteigerungen und private Spenden zusammengekommen sind.

Oliver Will

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

**Andreas Beck vom DWD** Werner Schmidt-Oechsner **Tower-Crew von EDME** Gerd Kreibich und der Passauer Neuen Presse

Stadt Eggenfelden **Airtrade Aquila Aviation Diamond Aircraft** 

Landkreis Rottal-Inn **Hotel Bachmeier Cirrus Deutschland** Jeppesen

# Fliegerisch fit! - AOPA-Trainings und Seminare





# AOPA-Fluglehrerfortbildung

# in Egelsbach (EDFE) am 22. und 23.10.2011

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

- JAR-FCL 1.355 FI(A) Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) Verlängerung und Erneuerung
- § 96 Nr. (4)2. LuftPersV Verlängerung und Erneuerung

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

Beginn ist an beiden Seminartagen jeweils um 9:00 Uhr, das Ende ist für ca. 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 14.10.2011 Anmeldeformular auf Seite 25





# AOPA-Nordatlantik-Seminar

# in Egelsbach (EDFE) am 19.11.2011

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 Lehrmit Weltumrunder Arnim Stief

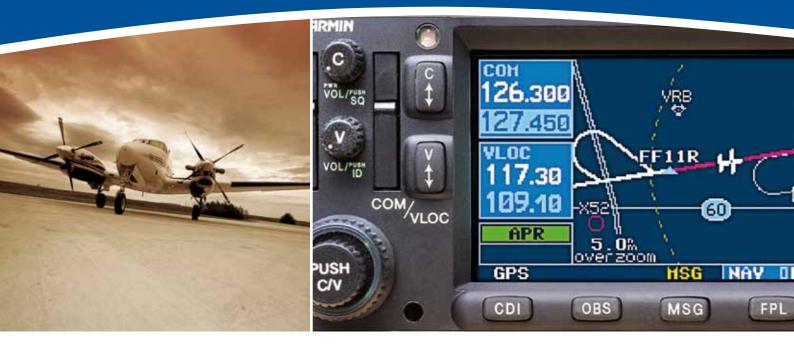
berechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat.

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 war 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 19 10 2011 Anmeldeformular auf Seite 25

# Fliegerisch fit! – AOPA-Trainings und Seminare



# AOPA-Refresher "Flite Deck"

# Zusatztermin

# in Egelsbach (EDFE) am 26.11.2011

Mit der modernen Elektronik im Cockpit fliegt es sich leichter. Diese Erfahrung machen wir alle. Doch nicht alle von uns sind damit auf dem linken Sitz Piloten geworden und nicht alle bleiben "current" mit dem was sie gelernt haben. Einfach "nearest-to" oder "go-to" drücken ist eine Option. Aber seitdem wir alle die Erfahrung machen können, wie leicht sich Anflüge organisieren lassen, brauchen wir nur noch jemanden, der sich die Zeit nimmt und es uns noch mal erklärt und mit uns übt! Genau das machen wir in diesem Refresher:

## Garmin GNS 430/530 - Benutzung, Tipps & Tricks

Erklärungen und praktische Übungen am Gerät für Piloten der General Aviation mit Hans Eberhard, FSTC.

: Garmin Ltd Folgende Themen werden behandelt:

- Aufbau und Struktur
- Logik und Philosophie der Bedienung

- Nutzung der Funktionen
- Ergänzende Infos (Wind, Reichweite, Zeiterfassung etc.)
- Geräte- Interna (Setup, Einstellungen, Personalisierung)
- Schnittstellen zu anderen Geräten

Seminarbeginn ist um 9:30 Uhr in der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach. Die Teilnahmegebühren betragen 129 EUR für AOPA-Mitglieder und 159 EUR für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Veranstaltungspauschale enthält ein Catering beim Empfang und in den Kaffeepausen sowie einen Lunch.

Anmeldeschluss ist der 26.10.2011 Anmeldeformular auf Seite 25





# AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

# in Egelsbach (EDFE) am 14.01.2012

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

Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 14.12.2011 Anmeldeformular auf Seite 25

# Fliegerisch fit! – AOPA-Trainings und Seminare



# AOPA-Seminar "Preflight VFR und IFR"

# in Schönhagen (EDAZ) am 21.01.2012

Die Flugvorbereitung erfordert seit einigen Jahren immer neue Anpassungen an das sich schnell ändernde Angebot der elektronischen Hilfsmittel. Dieses Mal konzentrieren wir uns mit Hilfe von Jeppesens "FliteStar" auf die Planung unserer VFR- und IFR-Flüge anhand der Route und des Wetterbriefings. Wie man mit FliteStar seine Zeit dafür effektiv einsetzen kann, zeigt Ihnen Hans Eberhard in diesem Refresher.

## Schwerpunktthemen:

- Flugvorbereitung: Route und Wetter VFR & IFR Grundlagen, Voraussetzungen, Quellen
- Unterstützung durch FliteStar
- Jeppesen FliteStar und Programmeinrichtung:
  - Abbildung des eigenen Flugzeuges in FliteStar
  - Aktive Flugplanung VFR & IFR anhand von Beispielen
  - Integration von Wetterdaten in die Flugplanung

- Flight Monitoring mit "Jeppesen FliteDeck" auf unterschiedlicher Hardware
- Neue Symbiose: iPad und Jeppesen

Bitte bringen Sie unbedingt Ihren Laptop/Tablet-PC zum Seminar mit. Der Seminarraum verfügt über kostenloses W-Lan.

Die Firma Sky Fox GmbH wird verschiedene Pilotenaccessoires stiften, die im Rahmen des Seminars verlost werden.

Seminarbeginn ist um 9:30 Uhr im Seminarzentrum am Flugplatz Schönhagen. Die Teilnahmegebühren betragen 129 EUR für AOPA-Mitglieder und 159 EUR für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.). Die Veranstaltungspauschale enthält ein Catering beim Empfang und in den Kaffeepausen sowie einen Lunch.

Anmeldeschluss ist der 11.01.2012 Anmeldeformular auf Seite 25

# Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

	AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 22. und 23.10.2011  Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25				
	AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 19.11.2011  Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25				
	AOPA-Refresher "Flite Deck" in Egelsbach am 26.11.2011  Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 16				
	AOPA-Sprechfunkrefresher "AZF" in Egelsbach am 14.01.2012  Kosten: 50 € für AOPA-Mitglieder, 80 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10				
AOPA-Refresher "Preflight VFR und IFR" in Schönhagen am 21.01.2012  Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 12 / Max. 20					
	aben zum Teilnehmer	TAONAID.	Anmelde-, Rücktritts-		
Name		AOPA ID	und Teilnahmebedingungen  Anmeldungen werden erst nach Eingang		
Straße		Geburtsdatum	der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-		
PLZ	Ort		Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn		
Telefon/Mobil Email entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50%					
des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Erlaubnis/Berechtigung Absage ist die volle Veranstaltungspauschale					
seit	gültig bis	Flugstunden	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 Bestätigung und Anmeldung Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten lich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart: abzusagen. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.					
Üb	Überweisung nach Rechnungserhalt bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung Sie können diese Anmeldung per Post an die AOPA-Geschäftsstelle oder per Fax an				
Ort, Da	tum		06103 42083 senden.		

# Tannkosh 2011

# Tannheim/EDMT, 26.08. bis 28.08.2011

Ende August stand wieder das Tannheimer Pilotentreffen im Veranstaltungskalender, mittlerweile merklich auch außerhalb der Pilotenszene als Attraktion für interessierte Tagesbesucher. TANN-KOSH wird zum Mega-Event, was wieder einmal einige organisatorische Anpassungen notwendig machte. Am auffälligsten auch nach entsprechendem Feedback der Teilnehmer erstmals eine Neuerung bei der samstäglichen Hangarparty, für die dieses Jahr nur Tickets an Piloten und Beteiligte verkauft wurden. An allen Tagen stand aber auch im großen Festzelt eine Live-Band auf der Bühne, so dass es wieder gleich mehrere Möglichkeiten für Abendgestaltung und Musikgeschmack gab.

Spannend wie eh und je der Blick auf das Barometer. Es sah lange gut aus mit dem Wetterbericht, die extreme Hitze bis zum Freitagabend fand dann aber doch in ausgiebigen Gewittern ein Ende. Tannheim blieb zum Glück von Unwettern und Hagelschauern verschont. Nach dem Temperatursturz von über 30 auf gerade mal 10 Grad am Samstag war es morgens aber schon sehr frisch im Zelt. Beachtlich die Zahl der Piloten, die bereits Donnerstag und Freitag anreisten. So wurde schon am Freitag knapp an der 1.000er Marke für die teilnehmenden Flugzeuge gekratzt. Am Samstag Regen bis zum frühen Nachmittag, aber dann hat es wieder aufgeklart und es wurde zum Sonntag wieder deutlich freundlich. Gerade dies brachte mit knapp 1.500 registrierten Flugzeugen eine neue Bestmarke für die Teilnehmerzahl.

# Display / Messe

Und auch die gestiegene Zahl der Aussteller machte die Umgestaltung und Erweiterung des Messebereiches notwendig. Als neue Referenz stellte diesmal die Bundeswehr ihre Pavillons für Interessenten und weithin sichtbar auch das eingeflogene "Heavy Metal"



liche Ende des Ausstellerbereichs.

Zwischen Sprecherturm und Transall präsentierten mehr als 100 Unternehmen, Vereine, Flugplätze und andere in mehreren Reihen entlang der Flightline ihre Produkte und Dienstleistungen.

Dabei auch einige Premieren: Mit wie gewohnt enorm hoher Innovationsdichte die Nav-Geräte und Software, zunehmend Apps für alles und jeden, aber auch bei der etablierten Pilotenausrüstung wie Headsets wurde Neues gefeiert. In Bewegung gleichfalls die Entwicklung für alles was fliegt. So wird die klassische UL-Sparte mit 475 kg MTOW deutlich durch die LSA und auch ersten 120 kg Fliegern eingekreist.

Wie auch im letzten Jahr haben es die Veranstalter geschafft, einen A380 über der Tannheimer Graspiste einschweben zu lassen. In Verbindung mit der Präsentation bei den parallel in Friedrichshafen stattfindenden DO-Days entsandte Airbus einen ihrer Werksflieger, der eindrucksvoll seine Runden drehte.

Die Super Conny aus der Schweiz kam für einige Überflüge nach Tannheim und zeigte, mit welchem Fluggerät vor vielen Jahren die Transatlantik-Passagen zur Routine wurden.

Ganz das Kontrastprogramm dazu im Static Display ein erster Vertreter der neuen 120 kg Klasse, Flugzeuggewicht wohlgemerkt, nicht der Pilot. Nach Typenblatt ist man mit bis zu 105 kg Eigengewicht dabei, das dürfte für die meisten Interessenten genügen. Abwechslung bei den Fliegern im Static Display und natürlich bei den Flugvorführungen bot ein kurzweiliges Programm. Hochleis-









tungs-Kunstflug, klar mit dem Air Race-Background, dazu eine breite Auswahl an modernen und historischen Flugzeugen. Den Abschluss des Flugprogramms am Samstag vor der Hangarparty bildeten gleich mehrere eindrucksvoll mit Pyrotechnik illuminierte Displays mit Seglern und Flugmodellen.

### **Party**

Das neue Konzept der Hangarparty wurde zu Beginn des Artikels schon angesprochen. Die Tickets wurden nicht mehr frei verkauft, sondern waren nur noch für die Teilnehmer des Pilotentreffens erhältlich. Trotzdem war der Hangar rappelvoll und es ging ab wie gewohnt. Als Band standen die "Wildcats" auf der Bühne, eine rein

weibliche Coverband, die den Saal unglaublich rockten. Wer es etwas weniger turbulent mochte, konnte in die Flugplatzgaststätte zum Saxophon von Annette Dolderer & Band oder in das Festzelt auf Rock'n Roll einkehren.

### **Fazit**

Wenn auch schon im letzten Jahr als Fazit im Bericht: TANNKOSH ist das Event und die Fliegerparty des Jahres. Und es macht Spaß. Dank dafür vor allem den unermüdlichen Veranstaltern, der Familie Dolderer und den mittlerweile unzähligen freiwilligen Helfern des Team Tannkosh.

Text und Fotos: Torsten Meier

Anzeige

# Wir leben Luftfahrt!



Hier kostenlose Probeausgabe bestellen: 08131 5655-65 (Mo.-Fr. 8:00-18:00) oder E-Mail an: abo@fliegerrevue.de



# 100 Jahre Luftfahrtverein Mainz

Anders als bei 100jährigen Jubilaren üblich, präsentiert sich der Luftfahrtverein Mainz nicht steifhüftig und eher auf Ruhe bedacht, sondern agil und beweglich. Nicht umsonst verzeichnet der mitgliederstärkste Luftsport treibende Verein in Rheinland-Pfalz nach wie vor regelmäßiges Wachstum.

Wechselvoll ist die Geschichte des am Flugplatz Mainz-Finthen beheimateten Vereins, mit immer neuen technischen Entwicklungen einerseits und sich ändernden politischen und organisatorischen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite. Der Neubeginn nach dem zweiten Weltkrieg und der Betrieb bis in die neunziger Jahre waren geprägt von der Koexistenz der Freizeitsportler und militärischer Nutzung des Flugplatzgeländes. Danach, nach Abzug der amerikanischen Soldaten, wurde die Betriebsgenehmigung auf den Verein übertragen der damit die Aufgabe hatte, das große Areal eigenverantwortlich zu betreiben. Heute bewirtschaftet eine ausgegründete Betriebsgesellschaft den Flugplatz.

Etwa 450 Mitglieder hat der Verein in den Sparten Segelflug, Ultraleicht und Motorflug registriert. Ständige Investitionen in modernes Gerät sollen den Verein attraktiv halten. So nutzen die Segelflieger fast ausschließlich moderne Segelflugzeuge in Kunststoffbauweise bis hin zum Duo-Diskus und kommen mit Hilfe eine Elektrowinde in die Luft. Die E-Flieger nutzen fünf Maschinen zwischen Cirrus SR20 und Katana. Die vor etwa zehn Jahren gegründete UL-Fraktion wächst mit hoher Geschwindigkeit weiter und betreibt – je nach Jahreszeit – drei bis maximal dreieinhalb Jahre junge Maschinen. Eine davon wird zusätzlich im Segelflugschlepp genutzt. Zudem steht ein Motorsegler zur Verfügung. Außerdem ist Mainz-Finthen die Homebase mehrerer Dutzend privater Maschinen von Vereinsmitgliedern.

Mit Investitionen in die Infrastruktur und Hallen soll der Flugplatz fit gemacht werden für die nächsten Jahre. So konnten zum Tag der Offenen Tür am 20. und 21. August 2011 nicht nur zwei neue Flugzeuge getauft werden, an diesen Tagen ging auch das nagelneue Betriebsgebäude offiziell in Betrieb. Ein Turm, von dem aus man nun endlich beide Landebahnenden einsehen kann, moderne



Ein Pilot von morgen bei der fliegerischen Vorausbildung



Taufe der FK 9 "Finthen" vor dem neuen Betriebsgebäude

Räume zur Flugvorbereitung und Schulung und nicht zuletzt eine Aussichtsterrasse samt Gaststätte schaffen den richtigen Rahmen, um Vereinsmitgliedern und Besuchern gleichermaßen den Aufenthalt angenehm zu machen.

Maßgeblichen Anteil an der Zukunftsfähigkeit des Vereins hat die Vereins-Flugschule. Sie zieht einen großen Teil der neuen Mitglieder in den Verein. Allein 13 neue Lizenzinhaber in der Propeller-Fraktion im laufenden Jahr (Stand 17.09.) plus die frischgebackenen Scheininhaber in der lautlosen Fliegerei zeugen von reger bis heftiger Aktivität im Ausbildungsbereich. Schon mehrfach hatten in den letzten Jahren die Enthusiasten ihre Lizenz wenige Tage nach dem 17. Geburtstag in der Hand. Dank des breiten Ausbildungsspektrums einschließlich der aktiven UL-Gruppe werden auch Mitglieder aus mittleren Alterschichten gewonnen, die erfahrungsgemäß den Verein langfristig stärken.

Wie geht es weiter in Mainz? Die Frage ist nicht eindeutig zu beantworten. Der dramatisch ausgeweitete und abgesenkte Luftraum C um Frankfurt macht besonders den Leistungssegelfliegern das Leben schwer. Die Deckelung der Startzahlen in Mainz auf 23.500 jährlich erlaubt keine Ausweitung des Schulbetriebs und setzt der Expansion generell enge Grenzen. Teils unterschiedliche Interessen privater Flugzeugbetreiber und klassischer Vereinsfliegerei müssen unter einen Hut gebracht werden. Demgegenüber steht ein wachsender Verein mit gesunder Altersstruktur auf einem großzügigen, nach jahrelangen Kämpfen nun langfristig gesicherten Gelände.

Fragen und Aufgaben traten jedoch erst einmal in den Hintergrund anlässlich des Flugplatzfestes am dritten August-Wochenende. Nachbarschaftsfest mit kleinen Einlagen statt kommerzieller Flugtag war das Motto, an dem die Vereinsfliegerei im Mittelpunkt stand. Anschauen und Begreifen im wahren Wortsinn dürften dafür gesorgt haben, einigen Kindern und Jugendlichen, und vielleicht auch dem einen oder anderen Erwachsenen das Fliegervirus einzupflanzen, um für die nächsten hundert Jahre vorzusorgen.

Meinolf Droege



# 16. Oldtimertreffen auf der Hahnweide

# Hahnweide/EDST, Kirchheim unter Teck, 2. bis 4. September 2011

### **Der Tradition verpflichtet**

Lange zwei Jahre hat es gedauert, bis Anfang September die Hahnweide wieder zum Hotspot der deutschen und europäischen Fans und Liebhaber historischer Flugzeuge wurde. Insbesondere die Traditionen aus den Anfängen des Segelflugs werden von den ansässigen Vereinen an diesem Sonderlandeplatz südöstlich von Stuttgart gepflegt.

Viele Jahre hat Wolf Hirth, der maßgeblich die Entwicklung dieses wundervollen Sports geprägt hat, hier gewirkt. Nach ihm hat sich daher auch die Fliegergruppe benannt, die alle zwei Jahre das Hahnweide Oldtimertreffen ausrichtet und zu einer der europaweit populärsten Veranstaltung dieser Art entwickelt hat. Im Jahr 2011 fand das OTT auf der Hahnweide, wie es abgekürzt wird, bereits zum 16. Mal statt. Dabei galt, es ein schweres Erbe anzutreten, war doch die denkwürdige Veranstaltung 2009 zum 15. Jubiläum vielen Teilnehmern noch in lebendiger Erinnerung. Es erschien unglaublich und einmalig, was vor zwei Jahren am Boden und im Flug an Luftfahrthistorie präsentiert wurde. Auf dem sonst eher beschaulichen Segelfluggelände im Albvorland unterhalb der Burg Teck wurde damit eindrucksvoll gezeigt, dass es auch in Deutschland möglich ist, vergleichbare Veranstaltungen wie in Duxford und dem Meeting de la Ferté-Alais auszurichten.

Mit dem reichen Erfahrungsschatz aus den vergangenen Jahren, der hervorragenden Vernetzung innerhalb der internationalen Oldtimerszene und dem unglaublichen Enthusiasmus, den die Organisatoren und ihre vielen ehrenamtlichen Helfer spüren lassen, war 2011 wieder eine eindrucksvolle Veranstaltung zu erwarten. Von Haltern und Unterstützern der Oldtimer-Idee wurde zudem in den letzten Jahren am Platz das "Fliegende Museum Hahnweide" etabliert. Dieser Zusammenschluss von Freunden und Besitzern historischer Segelund Motorflugzeuge ist als Verein auch für Nicht-Piloten offen und bildet einen neuen ideellen Rahmen für das Oldtimertreffen auf der Hahnweide.

### Von Vorfreude und Vorbereitungen

Die Ankündigungen der Organisatoren auf der Veranstaltungswebseite haben frühzeitig für Aufmerksamkeit gesorgt. Dort wird eine Auflistung der angemeldeten Flugzeuge geführt, die in den Monaten vor dem Treffen kontinuierlich und zeitnah gefüllt wird. Darin findet sich das "Who's Who" der deutschen und europäischen Oldtimerszene, in der ganzen Bandbreite von seltenen Schätzen bis zu Youngtimern à la PA-18, Extra & Co. Fluggeräte wie sie unterschiedlicher kaum sein können spiegeln die Entwicklung von ca. 100 Jahren Technikentwicklung wieder: Bleriot XI de 1910, der rote Fokker-Dreidecker, Segelflugzeuge aus den Anfangsjahren an Teck und Wasserkuppe, unzählige Doppeldecker vom fragilen Postflieger bis hin zu den gewaltigen AN-2.

Erste Anreisen wurden im Laufe der Woche auf der Webseite vermeldet oder waren gar auf den Webcams zu sehen, ab Donnerstagnachmittag ging es dann zur Sache und die Flightline füllte sich kontinuierlich. Schön, dass auch bereits am Donnerstag die ersten Verpflegungsstände öffneten, so dass man in der Abendsonne ers-

# Besser informiert!

tem Hangar Talk frönen oder einfach die eindrucksvolle Stimmung genießen konnte.

Der Freitag war bei bestem Wetter diesmal spürbar besser besucht und entwickelt sich deutlich vom "get together" für Piloten und Geheimtipp für Stammgäste hin zum dritten Veranstaltungstag. Das Programm gibt es allemal her. Dem wird Rechnung getragen mit einer sehr moderaten Regelung für die Eintrittspreise: Das Wochenend-Ticket ist mit 28 Euro für drei Tage – zumal inklusive Parkgebühren und kostenlosem Shuttlebus zur S-Bahn und den Hotels – wirklich preiswert. Dazu abends ausgelassene Stimmung im Hangar mit der Live Band und auch in diesem Jahr die beleuchtete Flightline mit Lightshow.

Die Neukonzeption des Zuschauerbereiches sorgte durch Verlagerung der Merchandising-Zelte an die Hallen für mehr Platz auf dem Gelände, was als sehr wohltuend empfunden wurde. Die Verpflegungsstände der weiteren auf der Hahnweide beheimateten Vereine boten Vielfalt bei der Versorgung, systembedingt leider auch unterschiedliche Konzepte beim Pfandsystem für Gläser und Teller. Es ist sicher schwierig, ein "Pfandmärkle"-Konzept bei der Vielzahl der Anbieter kompatibel zu gestalten. So aber gibt es viele unnötige Wartezeiten bei Kauf, Abholung und Rückgabe, von den weiten Wegen mal abgesehen, falls man mit seinem Pfandobjekt am falschen Stand landet.





Das Parkplatzareal direkt am Flugplatzgelände wurde wieder von den Wohnmobilen dominiert, viele spottertauglich direkt mit Beobachtungsplätzen und Sonnenschirm auf dem Fahrzeugdach ausgestattet. Dazu gibt es aber eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen im Umfeld, auf denen gleich bei den Helfern an mobilen Kassen der Eintritt entrichtet werden konnte. Wartezeiten an den Zufahrten und den stationären Kassen wurde damit entschärft. Auch der Bereich der Pilotenbetreuung am Sprecherturm wurde umgestaltet und auf Grund gestiegener Sicherheitsauflagen vom Zugang zur Flightline entkoppelt.

Die Maßnahmen zur Neuordnung haben deutlich dazu beigetragen, die Peaks beim Besucheransturm zu entschärfen und das Raumgefühl auf dem Gelände zu verbessern.

## **Eindrucksvolles Programm**

Bereits am Freitagmittag gab es das erste Weltklasse-Display mit den Royal Jordanian Falcons, einem Akro-Team auf 4 x Extra 300L. Zusehends füllte sich auch die Flightline mit weiteren anfliegenden Oldtimern, viele gleich mit "Smoke On" und entsprechender Action. Klar wenn man eh in der Luft ist.

Als historische Vertreter der Geschäfts- und Verkehrsluftfahrt waren alte Bekannte und auch einige Premieren vertreten, meist auch gleich mehrfach. Aus dem Hause deHavilland die D.H.104 Dove, die D.H.89 Dragon Rapid, eine Douglas DC-3 und auch deren russischer Lizenzbau, die ungarisch registrierte Lisunov Li-2.

Und im Jahr 2011 wurde Wirklichkeit, was bereits mehrfach aus technischen Gründen oder wetterbedingt knapp scheiterte: Die sechs in Europa noch fliegenden Junkers Ju-52 haben am Freitagnachmittag über der Hahnweide mit mehreren Formationsüberflügen Geschichte geschrieben. Vertreten war die komplette Flotte der JU-AIR aus Dübendorf, die französisch registrierte Maschine unter EADS-Obhut und die D-AQUI der Lufthansa.

Beim Anflug aus Richtung Südwest war es absolut still auf den Rängen und die Teilnehmer lauschten dem Brummen der dreimotorigen Oldtimer. Auch, weil es in dieser Form wohl leider nicht wieder zu sehen sein wird, da für eine der JU-AIR-Maschinen im nächsten Jahr die Stilllegung angekündigt ist. Sehr schade, aber wohl allein



# Besser informiert!



aus Gründen der Ersatzteilversorgung nach über 70-jähriger Einsatzzeit unabdingbar, um die anderen Flieger am Himmel halten zu können.

Die Hahnweide gilt in Deutschland zu Recht auch als ein Highlight für Warbird-Fans. Allerdings wird der Veranstaltung Unrecht getan, wenn deren Qualität nur an der Anzahl und der Überflugtiefe (pardon -höhe) der WW2-Fighter bemessen wird. Viele Teilnehmer mit ähnlichem historischen Kontext sind nicht minder interessant und haben Luftfahrtgeschichte geschrieben. Eindrucksvolles Beispiel bot ein weiteres Gruppendisplay: So gab es auch den Fieseler Storch Fi-156 bzw. Lizenzbauten im Sechser-Pulk vor der Teck zu bestaunen. Als Langsamstflugzeug für kurze Start- / Landestrecke konzipiert mussten diese sich bei Gegenwind sichtlich anstrengen, ihre Formation zu halten.

Verständlich auch, dass einige der Raritäten nicht mehr auf der doch eher für den Segelflug ausgelegten Graspiste der Hahnweide landen. Umso schöner, sie trotzdem im Flight Display erleben zu dürfen: Highlights sicherlich die Vorführungen der Messerschmitt-Stiftung, die mit der Me-262 und der Me Bf-109 aus Manching anflogen und natürlich auch die Flying Bulls aus Salzburg. Diese waren historisch gesehen mit Flugzeugen auf Seiten der Alliierten vertreten und präsentierten ihre blitzblank polierten North American B-25 Mitchell und Lockheed P-38 Lightning wie davor die Messerschmitts im Zweier-Überflug und mit Solo-Display.

Militärisches Großgerät war mit der Nord Noratlas vertreten, die als Transportflugzeug für die noch junge Bundeswehr in den fünfziger Jahren auch in Hamburg gebaut wurde. Sie kam auch über Stuttgart zur Hahnweide und präsentierte den Zuschauern in ausgiebigen Displays ihre Wendigkeit und taktische Flugprofile.

Viele Highlights und auch einige Premieren waren auf und über der Hahnweide zu bestaunen: Es ist nahezu unmöglich, alle aufzuzählen. Insbesondere die Sikorsky S-38 Flying Yacht "Osas Ark" und die Consolidated PBY "Catalina" als Vertreter der Amphibienflugzeuge bildeten ein eindrucksvolles Duo und flogen gemeinsam ihre Displays. Und die unglaublichen Rauchkringel, die Christophe Jacquard mit seiner Sea Fury an den Himmel zauberte, wurden hier bisher auch noch nicht gesehen.



Das Flugprogramm endete an den Abenden mit Vorführungen illuminierter Modellflugzeuge, nach Einbruch der Dunkelheit war wie im Vorjahr die beleuchtete Flightline zu bestaunen. Bis in die Nacht wurde diese zu jeder halben Stunde zur Lightshow mit hinterlegtem Musikprogramm.

### **Drumherum und Mittendrin**

Es wurden wieder Rundflüge in diversen Flugzeugmustern angeboten und von den Besuchern auch ausgiebig genutzt. Die Dragon Rapide aus Großenhain diente diesmal als Pilotenshuttle zum Flughafen Stuttgart. Leider ist ihr dort der Abgasstrahl eines Jets zum Verhängnis geworden und sie wurde dabei – glücklicherweise ohne Personenschaden – schwer beschädigt. Es bleibt zu hoffen, dass sie eines Tages wieder flügge wird.

Auf dem Hahnweide Turm gab es wieder die professionelle Unterstützung vom Lotsenteam um Jochen Haas. Je zu zweit im Schichtbetrieb haben die Vollprofis vom Stuttgart-Tower eine reibungslose Flug- und Verkehrsleitung sichergestellt, unterstützt von den Kollegen der örtlichen Flugleitung. Auf dem Sprecherturm waren wie in den Jahren davor Jörg Lohmann und seinen beiden Kollegen in vollem Einsatz. An allen Tagen gaben die Kommentatoren und begeisterten Kunstflieger Hintergrundinformationen zu den Flugzeugen, fundierte Kommentare zu den Vorführungen und auch die berühmtberüchtigten lockeren Sprüche kamen nicht zu kurz. Absolut Spitze! Unzählige Helfer, überwiegend ehrenamtlich tätig aus den Hahnweide-Vereinen und den umliegenden Ortschaften, machen so eine Veranstaltung erst möglich. Obwohl selbst begeisterte Fliegerfans, stellen sie meist fernab der Action im Einsatz auf Parkplatz, bei der Gästebewirtung oder in der Administration den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung sicher. Vor allem diesen Einsatz würdigt Veranstaltungsleiter Hans Puskeiler in seinem eindrucksvollen Schlusswort auf der Webseite und gibt damit einen kleinen Einblick, was alles notwendig ist, um so eine Veranstaltung erfolgreich über die Bühne zu bringen. Von außen ist kaum vorstellbar, welch logistischer, personeller und administrativer Aufwand gestemmt werden muss.

Text und Fotos: Torsten Meier

# eNews



# EASA-Ops – some amelioration, but not enough

EASA's final proposals on Ops were published on August 31st, and while they have matured considerably since the original poor-quality document was first made public, there are still areas with which IAOPA is not satisfied. It is important that members look at Notice of Proposed Amendment and make their observations clear to EASA. Failure to do so may mean we are saddled with the undesirable, pointless and in some cases expensive requirements which remain in the proposals, despite the best efforts of Working Groups to have them removed.

IAOPA's representatives on the two Working Groups were Jeremy James (noncomplex ops) and Jacob Pedersen (complex ops). Both are happy that the most onerous requirements have been cut out of the regulations. In complex ops, the absurd requirement that a single-engined aircraft be capable of continuing its take-off after an engine failure has gone, as has a requirement that would effectively have prevented a single engined aircraft from taking off at all in IMC conditions. In non-complex ops, a requirement that all helicopters be fitted with floats when flying over water has been modified to exempt aircraft flying within 50 miles of land, and the demand for steerable landing lights has been finessed. The contentious demand that all aircraft be equipped with a fixed ELT has been replaced with a more sensible requirement for a PLB to be carried on an aircraft with six or fewer seats. Proposals to require two horizons for night flight have gone.

However, a demand for heated pitot heads for night flying has been re-introduced at the last moment after having been cut out at the Working Group stage. This is a particular blow in the helicopter world, where heated pitots are generally fitted only to aircraft which will operate in IMC and where retrofitting costs will be enormous. The

requirement is all the more baffling because it was not contained in the last draft regulation, produced only three weeks earlier, and there has been no explanation for its reintroduction.

Other issues are:

- 1. Oxygen requirements mandatory above FL130 and if you fly between FL100 and FL130 for more than 30 minutes.
- 2. Mandatory fire extinguisher, with no exemption for aerobatic flights as requested.
- 3. Poor dangerous goods regulation, not adapted to non-commercial operations.
- 4. More than doubled minimum visibility for an IFR take-off without a special approval now 400 meters RVR, as opposed to the existing 150 meters RVR, with no justification for the change.

Jacob Pedersen says: "Items 1 and 2 prevent the pilot from taking responsibility and selecting the safest course of action in a given situation. It should never be the case that a safety regulation forces a pilot to choose a less safe option, and in both situations EASA goes directly against the recommendation of EASA's own review group. Consider the pilot who is crossing the Alps at FL110 and finds himself on top of a cloud layer after 30 minutes. Should he be forced to leave FL110, with smooth air and blue sky, to descend 1000 ft, bringing him closer to high terrain and into the clouds that might contain severe turbulence, rain, hail or worse? EASA may make it the only legal option, but is it also the safest? Germany has had good results with allowing operations between FL100 and FL120 without extra oxygen, and it is exactly these altitudes which are so important, particularly for the Alpine regions."

The dangerous goods rules will cover EASA's back but add to cost and do nothing for safety. Few non-commercial pilots will ever apply for dangerous goods approval, nor will they intentionally fly with dangerous goods. Yet EASA's rules will require

all pilots to buy an ICAO document costing €100, plus an update charge. In practice what will happen is that most pilots will never know that they are violating ICAO recommendations on dangerous goods since they will never obtain what is in fact a document produced for the commercial world. Jacob says: "The first three cases above are clear examples of the fact that EASA is not writing safety regulation to promote safety but to absolve EASA from liability if something goes wrong. If a pilot wants to take what he considers to be the safest course of action, he could be forced to break the rules, which is absurd. Item 4 is an example of EASA changing regulation to prevent operations that have been conducted safely for decades, without providing any evidence as to why this change is necessary."

# World Assembly in South Africa next April

The 26th IAOPA World Assembly takes place Cape Town, South Africa between April 10th and 15th 2012, and early-booking discounts are still available to delegates. The World Assembly, held every two years, is an opportunity for the 69 AOPAs around the world to get together to discuss a common approach to the problems facing general aviation. Airport and airspace access, security, user fees and the environment are the major issues scheduled for debate at this important forum, and experts on each topic will address the Assembly. At the end of the conference, which takes place at the Spier Hotel in Stellenbosch, there will be an opportunity to visit Stellenbosch Flying Club, where flights over the Cape area can be arranged in fixed-wing aircraft and gyrocopters. AOPA South Africa has also arranged with local travel experts to create bespoke tours for delegates who wish to spend longer in South Africa. For full details and registration information: www.iaopa2012.co.za

# Termine 2011/2012

### Oktober

### 22. - 23.10.2011

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

### **November**

### 05.11.2011

**AOPA**-Tagung der Unternehmen in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

### 12.11.2011

**AOPA**-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater" in Langen Info: www.aopajur.de

### 12. - 13.11.2011

AOPA-Tagung der Vereine in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

### 19.11.2011

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

### 26.11.2011

AOPA-Seminar "FliteDeck" in Egelsbach (EDFE) Info: www.aopa.de

### **Januar**

### 14.01.2012

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

### 21.01.2012

AOPA-Seminar "Preflight" in Schönhagen (EDAZ) Info: www.aopa.de

# **April**

18. - 21.04.2012 AERO 2012 in Friedrichshafen (EDNY) Info: www.aero-expo.com

\nzeine



# AOPA-Shop

€ 12,00

€ 10,00

€ 20,00



### AOPA-Tasche

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



## AOPA-Schlüsselanhänger

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



## AOPA-Cap

100% Baumwolle Marineblau



### AOPA-Aufnäher

Oval 11 x 7 cm

Marineblau mit Goldstickerei € 8,50



mit Metallschließe



## AOPA-Schwinge

9,5 cm Stoff

Marineblau mit Goldstickerei € 6,50



### AOPA-Poloshirt

100% Baumwolle Tailliert für Damen in den Größen XS - XL und für Herren in den Größen S, M, L, XXL Marineblau



### AOPA-Tasse

AOPA-Tasse in Marineblau mit goldenem Aufdruck

€ 5,00



### AOPA-Warnweste

mit Aufdruck "AOPA AIR-CREW" auf Vorder- und Rückseite leuchtendes Gelb, Einheitsgröße



## AOPA-Pin

12 mm vergoldet inkl. Geschenketui

€ 5,00

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

Liefer- und Rechnungsad	dresse				
Name			AOPA-ID		
Straße					
PLZ	Ort				
Land					
Zahlungsart  Bankeinzug – Nur für AOPA-Mitglieder					
Kto-Nr.		BLZ			
Kontoinhaber					
per Vorkasse/Scheck – Bankverbindung / Anschrift siehe nächste Seite					
Die Versandkosten für die Produkte "AOPA-Schlüsselanhänger", "AOPA-Aufnäher"					

Artikel 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellung	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Warnweste			€ 7,50	
AOPA-Schlüsselanhänger			€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 8,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,50	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
	Summe (z	zgl. Vers	andkosten)	

Bestellbestätigung
--------------------

Datum

Unterschrift

# **Impressum**

# Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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 2011 http://mediadaten.aopa.de Druckauflage: 10.000 Exemplare 3. Quartal 2011 IVW geprüft



### Bankverbindung

Sparkasse Langen-Seligenstadt Konto: 330 021 48 BLZ: 506 521 24

IBAN: DE05 5065 2124 0033 0021 48 BIC: HELADEF1SLS

DIO. TILLADLI TOLO

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.

Ort und Datum

# Antrag auf Mitgliedschaft

, titti a	gaar		1.9	3 6.3 6.1 6.1 6	
Mitgliedschaft - Bitte wählen  Persönliche Mitgliedschaft (130,	.00 EUR)		Förderr Außerorde	nde Mitgliedschaft (220,00 EUR) entliche Mitgliedschaft	
Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine,	Vereinsmitgliedschaft (75,00 EUR) Für Mitalieder unserer Mitaliedsvereine.		Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)		
	ährlicher Nachweis erforderlich  AOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR) Schüler, Azubi, Studenten (40,00 EUR)				
Nachweis erforderlich Flugschüler (40,00 EUR) Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich	und max. ein Jahr			Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr	
Persönliche Daten					
Titel Vorname				Nachname	
Straße					
PLZ	Ort				
Land					
Geburtsdatum	Geburtsort				
Beruf			Geworbe	en von	
Kontaktdaten		ı			
Telefon			Telefax		
Mobiltelefon	<u></u>		Telefon Geschäftlich		
Email-Adresse Telefax Geschäftli		- Geschäftlich			
Eliogoriacho Datan		J			
Fliegerische Daten Lizenzen UL PPL(	(A) G	PL		CPL ATPL	
Lizenznummer	Lizenznummer seit				
Ich bin Halter Eige	entümer des Luf	tfahrz	eugs		
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung					
Heimatflugplatz			Heimatve	erein	
Ich besitze folgende Berechtigungen					
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 A	AOPA-Germar	ıy, Ve	erband d	ler Allgemeinen Luftfahrt e. V.	
Ort, Datum Unterschrift					
Einzugsermächtigung - Hiermit ermäch Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels La			many wide	erruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei	
Kontonummer	ntonummer Bankleitzahl				
Kontoinhaber	aber Name der Bank				

Unterschrift des Kontoinhabers



# HRS ist Europas führendes Hotelportal:

- → Über 250.000 Hotels weltweit in allen Preis- und Hotelkategorien
- → Sofortige Einsparungen durch 20.000 Firmenrabatte
- → Kostenlos buchen auch ohne Kreditkarte
- → Bezahlung direkt im Hotel
- → Kostenlose Änderungen und Stornierungen bis 18 Uhr am Anreisetag möglich
- → Online-Direktbuchung von Tagungen

