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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2008 | Dezember 2008 - Januar 2009 | Heftpreis 2,80 Euro
AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

06/08

Chancen und Hürden für die AL:
Was bringt das Jahr 2009?

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

Stärker vertreten!

- 2. Tag der AOPA-Vereine in Egelsbach
- GPS-Revolution setzt sich fort

Fliegerisch fit!

- Flight Briefing VFR und IFR in Schönhagen
- AOPA/TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh

Besser informiert!

- Änderungen zu Part M seit 29.10.2008 in Kraft
- Müdigkeit, die unsichtbare Gefahr

AERO
EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

www.tkk-werbung.de

EXPERIENCE THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

2. – 5. APRIL 2009

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.de

Ab 2009
jährlicher Turnus

Platin-Sponsor
Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor
aerokurier
FLUG REVUE

Dr. Michael Erb, Geschäftsführer

Chancen in der Krise?

Die aktuelle Krise der Finanzmärkte hat leider sehr schnell auch auf die Luftfahrt übergegriffen. Um größere Entwicklungsprojekte in der Luftfahrt realisieren zu können, muss man nicht nur über eine zündende Idee und technischen Sachverstand verfügen, sondern auch Investoren gewinnen, die das nötige Kapital mitbringen und es mit Geduld und Zuversicht zur Verfügung stellen.

Aber bei Investoren ist Geld heute knapp, riskante Börsengeschäfte haben aus vielen spendablen Milliardären knauserige Millionäre gemacht. Auch Banken überlegen es sich heute mehr als genau, wem sie Geld leihen. Das haben einige Flugzeugbauer und speziell auch Protagonisten von Very-Light-Jets (VLJs) zu spüren bekommen, die bislang ein ganz großes Rad drehten:

- Die Investorengruppe, die den finanziell angeschlagenen amerikanischen VLJ-Hersteller Adam Aircraft mit seinem Twinjet Projekt A700 retten wollte, hat alle Entwicklungsarbeiten an den Prototypen eingestellt.
- Eclipse Aviation hat laut Branchenanalysten ebenfalls massive Probleme, angeblich droht Anfang 2009 die Zahlungsunfähigkeit, schon heute werden Löhne verspätet ausgezahlt. Es wurden seit dem Jahr 2006 insgesamt weniger als 300 Flugzeuge gebaut, weit weniger als die anvisierten 1.000 pro Jahr. Das Management hofft jetzt, mit Staatskrediten eine neue Fertigung in Russland aufbauen zu können.
- DayJet, ein Unternehmen das die Verkehrsluftfahrt nach dem Motto „Per-Seat, On-Demand" neu erfinden wollte, musste ebenfalls seinen Flugbetrieb einstellen, nachdem man erst ca. 30 der 1.400 geplanten Bestellungen von Eclipse 500 Jets abgenommen hatte. Das Geschäftsmodell ging offenbar nicht auf, neue Investoren werden gesucht.
- Noch im September verkündete der Insolvenzverwalter von Thielert, mehrere Kaufpreisangebote namhafter Investoren für den insolventen Flugdieselmotoren-Hersteller zu haben. Derzeit ist es auch um Thielert recht ruhig, es wäre schon eine große Überraschung, wenn sich dort bald ein Investor finden würde.
- Die deutsche Grob Aerospace AG musste am 31. Oktober Insolvenz anmelden, da Geldgeber nach Verzögerungen beim Flugzeugprojekt spn abgesprungen sind.

Es werden die Unternehmen hart getroffen, die kaum Kapitalreserven haben und vor allem die, deren Management mehr heiße Luft produziert hat als die Triebwerke der tatsächlich von ihnen gebauten Flugzeuge. Und von letzteren gibt es einige. Die Euphorie am Markt der VLJs musste vermutlich auch zu einem plötzlichen Ende führen, denn Blasen haben die Tendenz zu platzen, nicht zu schrumpfen.

Es wird in der Zukunft sicherlich eine Vielzahl von VLJs geben, man denke da nur an die Cessna Mustang, die sich großer Beliebtheit erfreut. Aber VLJs werden den Markt sicherlich nicht so revolutionär umwälzen und dabei in Schwärmen den Himmel verdunkeln, wie uns dies viele Gurus weismachen wollten.

Geht es nur noch abwärts? Sicherlich nicht. In jeder ökonomischen Krise stecken auch schon die Wachstumstriebe für einen neuen Aufschwung. Man kann sie auch schon erkennen: Die Treibstoffpreise sinken, da die Spekulationen auf eine immer größere Spritnachfrage geplatzt sind. Ein Barrel Öl kostete im Sommer 147 Dollar, jetzt sind es nur noch 54 Dollar. AVGAS ist im Preis vielerorts wieder unter 2 EUR gesunken.

Auch diejenigen, die bislang in der Diskussion um viele Flugplätze die dort entstandenen Arbeitsplätze geringgeschätzt haben, werden es in Zukunft nicht mehr so leicht haben auf die übergeordnete Bedeutung der Ruhe der Anwohner hinzuweisen.

Zudem hat man inzwischen auch im Bundestag verstanden, dass man Investoren nicht alles anvertrauen darf: Die Träume von einer Privatisierung des Kapitals der Deutschen Flugsicherung DFS sind sicherlich für viele Jahre ausgeträumt.

Die nächsten Monate werden für viele in unserer Branche nicht einfach. Hoffen wir, dass es bald wieder stabil, kontinuierlich und sicher aufwärts geht!

Inhalt

Schließung von Tempelhof 8

AOPA-Fly-Out 2009 nach Jersey 18

AOPA-Intern

Wir danken... 5
Weihnachtsgrüße 5
AOPA-Geschäftsstelle zwischen den Jahren geschlossen 5
Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder 6
Mitglieder werben Mitglieder 7

Stärker vertreten!

Tempelhof, die „Mutter aller Flughäfen" – gemeuchelt von zynischer Hand 8
2. Tag der AOPA-Vereine 10
IAOPA und die EASA-Gesetzgebungsverfahren 12
GPS-Revolution setzt sich fort 12
Craig L. Fuller wird neuer Präsident der AOPA-USA 13

Fliegerisch fit!

13. AOPA-Trainingscamp in Stendal im Wetterglück 14
Flight Briefing VFR und IFR am 24. und 25.01.2009 15
AOPA-Sprechfunkrefresher am 07.02.2009 16
AOPA/TFC-Simulatortraining vom 06. bis 08.03.2009 17
AOPA-Fly-Out 2009 – Reif für die Kanalinseln?! 18
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 19

Besser informiert!

Änderungen zu Part M seit 29.10.2008 in Kraft 20
Flugplatz Egelsbach in Liquiditätsproblemen 21
40 Jahre Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. 22
Neuer GAFOR und 30 Stunden-TAF 23
Aquila Fly-In 2008 24
Fotokalender der Stiftung Mayday 25
Müdigkeit, die unsichtbare Gefahr 26

Rubriken

Editorial 3
Reisebericht – Einmal um die Welt mit der D-GHAN (Teil 2) 28
IAOPA Europe eNews 32
Termine 2009 33
AOPA-Shop 34
Impressum / Mitgliedsantrag 35

Titelbild: Frank Herzog (www.werbefotos.com)

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2008 / Januar 2009 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

45-jährige Mitgliedschaft
Edith Neuer-Staiger

40-jährige Mitgliedschaft
Hans Pregler
Oskar Gebert
Motorflug Baden-Baden GmbH

30-jährige Mitgliedschaft
Ekkehard Kapfer
Dr. Christian Odemann
Werner Schmitt-Oechsner
Dr. Günter Kretzschmar
Dr. Thomas Lindner
Jochen Laschinsky

25-jährige Mitgliedschaft
Heinrich Cordes
Rainer A. Thomas
Dr. Henry Hoffmann
Gottfried Dachselt
Joachim Kruth
Christof Munzlinger
Matthias Sibben
Franz Taucher
Horst Walter

Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany eine frohe Weihnachtszeit und für das Jahr 2009 Glück, Gesundheit und viel Erfolg!

Ihre AOPA-Germany

Wir haben uns dazu entschlossen auch in diesem Jahr keine Weihnachtsgrußkarten zu verschicken. Die dadurch gesparten Kosten werden wir einem guten Zweck zugute kommen lassen.

AOPA-Geschäftsstelle zwischen den Jahren geschlossen

Die Geschäftsstelle der AOPA-Germany ist vom 24.12.2008 bis 02.01.2009 geschlossen. In dringenden Fällen sind wir per eMail an **info@aopa.de** zu erreichen.
Ab dem 05.01.2009 sind wir zu den normalen Bürozeiten wieder für Sie da.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsach-verständigen e.V.

Vorsitzender: RA W. Hirsch, Uhlandstr. 19, D-70182 Stuttgart

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

Internet: www.luftfahrt-sv.de ***phone:*** (049) 7 11 / 2 37 33 15
e-mail: Info@luftfahrt-sv.de ***fax:*** (049) 40 / 36 03 08 78 65

Anzeige

mt-propeller

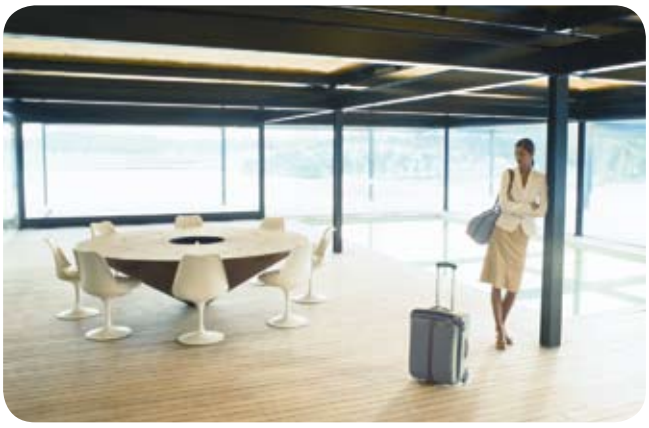
The Winner's Propeller!
Entwicklung und Herstellung
Überholung und Reparatur
Über 60 STC's weltweit
Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
e-mail: sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder
www.aopa.de > Mitgliederbereich

L'TUR Last Minute

Nachlass: 7,5 %

Last Minute spart nicht nur Geld, sondern auch Zeit. Gerne bietet L'TUR Last Minute AOPA-Mitgliedern einen zusätzlichen Nachlass von 7,5% auf die Reisen in den Kategorien „Last Minute" und „Hotel+Flug" an. Also nichts wie weg!



Samsonite

Nachlass: bis 26 %

Seit über 90 Jahren bietet Samsonite unübertreffliche Produkte von beispielloser Haltbarkeit und Zuverlässigkeit an. Mit dem Plus an Funktionalität, Ausstattung, Innovation,Technik, zeitgemäßer Ästhetik und Design. Samsonite hält über 400 topaktuelle Modelle für Sie bereit.

Outfitter

Nachlass: bis 30 %

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

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

www.aopa.de > Mitgliederbereich

Mitglieder werben Mitglieder

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Belohnung für dieses Werben winken attraktive Prämien.

Unser Dankeschön für
1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset für Deutschland

40,- EUR Prämienzahlung

Unser Dankeschön für
2 neue Mitglieder

Flugvorbereitungsprogramm FliteStar VFR von Jeppesen

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr

Jeppesen VFR-Kartenset für Deutschland
Das Kartenset besteht aus 6 Jeppesen VFR/GPS-Karten für das Jahr 2009. Die Karten werden direkt nach Erscheinen zugesandt.

Prämie von 40,- EUR
Als AOPA-Mitglied erhalten Sie eine Prämienzahlung von 40,- EUR für jedes neu geworbene Mitglied.

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

Beitragsfreistellung
AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft können sich für ein Jahr vom Mitgliedsbeitrag freistellen lassen.

In Kooperation mit:

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40,- EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds. Die Prämien erhalten nur persönliche Mitglieder der AOPA-Germany.

Tempelhof, die „Mutter aller Flughäfen“

Das war's! Das Unfassbare ist eingetreten: Am 30. Oktober 2008 ist Tempelhof geschlossen worden. Die Welt fasst sich an den Kopf und will es nicht wahr haben, und doch ist es wahr. Die Mutter aller Flughäfen ist nichts weiter mehr als eine Brachfläche. Mitten in einer Metropole. Wertlos und teuer als Brachfläche – ein Juwel als innerstädtischer Flughafen. Andere Metropolen weltweit würden sich die Finger nach einem derart wichtigen Infrastrukturfaktor lecken. Ein Business-Airport mitten in der Stadt: Welche Entwicklungsmöglichkeiten, welche Attraktion für die internationale Wirtschaft und weltweite Investoren!

„Wir brauchen den reichen Onkel aus Amerika nicht“ – Mit diesen Worten wurde das Angebot von Roland Lauder, 300 Millionen Euro in die Neuausrichtung von Tempelhof zu investieren, kommentiert, ohne Lauder auch nur zu empfangen und sich dessen Konzept einmal erklären zu lassen. Ähnlich ging es der Deutschen Bahn, die mit einem Logistikverbund unter Einbeziehung des Flughafens aufwarten wollte: Nachdem Herr Mehdorn mit Häfen (Hamburg) gescheitert sei, kümmere er sich jetzt um Flughäfen, tönte es aus dem Roten Rathaus.

„Wir brauchen den reichen Onkel aus Amerika nicht“ – man möchte hinzufügen: „Uns reicht Harz IV“. Und wenn wir Geld brauchen, verklagen wir den Bund beim Bundesverfassungsgericht auf Übernahme der Schulden Berlins. So kann nur einer reden, der in einem Subventionsbiotop aufgewachsen ist. Warum Berlin für internationale Investoren attraktiv machen, wenn Geld doch vom Himmel regnet?! „Berlin ist arm, aber sexy.“ Na ja … Offensichtlich reklamiert man im Roten Rathaus für den letztgenannten Aspekt eine besondere Kompetenz. Aber dass Berlin arm ist, ist kein unabänderliches Gesetz. Daran kann man etwas ändern – wenn man es denn will.

„Wir brauchen den reichen Onkel aus Amerika nicht“ – wie peinlich! Ist denn im Roten Rathaus völlig unbekannt, dass Roland Lauder der Präsident des Jüdischen Weltkongresses ist? Wie müssen solche Töne aus Berlin auf die Weltöffentlichkeit wirken? Und wie viele andere Investoren aus diesen Kreisen hat man auf diese Weise gleich mit abgeschreckt? Man könnte vor Scham in den Boden versinken.

Wer so redet, der kommt nirgendwo her und geht nirgendwo hin. Keine Vergangenheit, keine Zukunft. Es zählt offensichtlich nur das hier und jetzt und die Genugtuung, es allen anderen gezeigt zu haben. Sensibilität im Umgang mit der deutschen Geschichte? Und andererseits Respekt vor der Geschichte Berlins und der Luftfahrt? Welche Geschichte?? Lass uns lieber feiern – egal was! Und wenn es die Schließung eines Flughafens ist, eines Wirtschaftsfaktors ersten Ranges. Welch ein Zynismus! Welche Ignoranz!

Es tröstet ein wenig, dass es viele Menschen gab, die anders gedacht haben, auch wenn sie sich am Ende nicht durchsetzen konnten. 530.000 Berliner haben sich aktiv für die Offenhaltung Tempelhofs eingesetzt, indem sie beim Volksentscheid mit „JA“ gestimmt haben. Das hat zwar die notwendigen 25 % nicht erreichen können, sieht aber anders aus, wenn man sich vergegenwärtigt, dass Tempelhof weitestgehend ein „Westthema“ war. In den betroffenen Westberliner Bezirken erreichte die Zustimmung Quoten von bis zu 39 %. Denjenigen, die sich für den Volksentscheid stark gemacht haben, insbesondere der ICAT und der CDU mit Friedbert Pflüger, muss an dieser Stelle nochmals Anerkennung und Dank ausgesprochen werden.

Auch dies tröstet ein wenig: Es gibt Politiker, die sind Vernunftsargumenten zugänglich. Auch wenn die CDU in früheren Jahren die Schließung von Tempelhof mitbeschlossen hat, so spricht es für die Souveränität

– gemeuchelt von zynischer Hand

ihres Führungspersonals, sich an den veränderten Verhältnissen auszurichten. Und die sprachen in den letzten Jahren zunehmend für einen Weiterbetrieb von Tempelhof. Die Steigerungsraten im Luftverkehr waren hier ein ganz wichtiger Punkt. Aber es soll doch den großen BBI geben!! Ja, aber gerade darum hätte Berlin Tempelhof gebraucht. Wenn BBI seine Rolle als internationaler Großflughafen wirklich spielen soll, muss er vom kleineren, ungeplanten Verkehr (Businessluftfahrt) entlastet werden. Nur so können die Kapazitäten eines Großflughafens optimal genutzt werden. Und der auf besondere Geschwindigkeit angewiesene Businessverkehr hätte in Tempelhof den idealen Standort gefunden. Berechenbar, stadtnah, attraktiv. Nur für die „Reichen"? Eins steht fest: Wir machen die „Reichen" um keinen Euro ärmer, wenn sie nicht nach Berlin fliegen. Nur Berlin wird noch ärmer durch das Fernbleiben der „Reichen" und dadurch, dass wir sie dazu bringen, ihr Geld anderswo auszugeben. Bravo! Das ist Politik zum Kopfschütteln.

Und die Verluste, die in Tempelhof gemacht wurden? Wenn ich ein Kaufhaus polizeilich absperren lasse, um die Kunden am Hineingehen zu hindern, muss es wahrscheinlich in absehbarer Zeit bald geschlossen werden. Nichts anderes ist mit Tempelhof geschehen: Die Fluggesellschaften wurden zunehmend nach Tegel herüberkomplimentiert. Und mit den verbleibenden Flügen konnten die Kosten natürlich nicht gedeckt werden. Dafür platzt Tegel jetzt aus allen Nähten, und zwar bis hin zum Sicherheitsrisiko. Die Verluste in Tempelhof waren doch nichts anderes als das Spiegelbild der Gewinne in Tegel. Das ist keine Politik; das ist blanker Zynismus. Zumal es überhaupt kein Nachnutzungskonzept für Tempelhof gibt. Und die Sicherung des Geländes und der Gebäude wird jährlich Millionen verschlingen.

So wird Tempelhof in doppelter und widersprüchlicher Hinsicht als Symbol in die Geschichte eingehen: Als Symbol für die Freiheit und den Durchhaltewillen einer Stadt, die sich gegen politische Erpressung zur Wehr gesetzt hat. Aber auch als Symbol für die Ignoranz einer Politik, der es um nichts anderes geht als um die eigene Eitelkeit. Ohne Sensibilität für die Vergangenheit, ohne Verantwortungsbewusstsein für die Zukunft. Das hat Tempelhof, das haben die Berliner, das hat unsere schöne Hauptstadt nicht verdient! Hierauf passt nur der bekannte Ausspruch von Max Liebermann: „Ich kann gar nicht soviel essen, wie ich kotzen möchte!"

Ich möchte an dieser Stelle nochmals und ausdrücklich allen danken, die sich für Tempelhof eingesetzt haben. Neben Friedbert Pflüger und der CDU war es am Schluss auch die Berliner FDP, die sich klar zu Tempelhof bekannt hat. Es war die ICAT und ihre Vertreter, allen voran die Herren Liscutin und Peter, die in unermüdlichem Einsatz für Tempelhof gekämpft haben, um nur einige Initiativen zu nennen. Es waren Hunderttausende Berliner Bürger, die sich für „ihren" Flughafen eingesetzt haben. Und – nicht zuletzt – viele Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, die an den von Sundus Rifaat und der AOPA-Germany organisierten Sternflügen auf Tempelhof teilgenommen haben. Sie alle haben ganz wichtige Signale gesetzt. Sie alle haben getan, was sie konnten, selbst wenn es am Ende nichts genutzt hat. Wenn einst die Geschichte über Tempelhof richten wird, wird dies nicht unerwähnt bleiben. Tempelhof ist nicht einfach „dichtgemacht" worden. Es wurde um Tempelhof gekämpft. Die Mutter aller Flughäfen ist durch meuchelnde Hand gestorben – aber nicht einsam.

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

2. Tag der AOPA-Vereine

Ist es möglich einen Flugverein steuerlich und wirtschaftlich optimal zu führen?

Zum zweiten Mal trafen sich interessierte Flugvereine in Egelsbach zum allgemeinen Erfahrungsaustausch am Samstag, 11.10.2008 unter der Leitung der AOPA. Der Projektleiter für Flugvereine der AOPA, Otto Stein, und der Geschäftsführer der AOPA, Dr. Michael Erb, begrüßten die mehr als 20 Teilnehmer, die weder Mühen noch Kosten gescheut hatten. Somit nahmen stolze 25% der insgesamt 63 in der AOPA organisierten Vereine an der Veranstaltung teil. Sogar aus dem Norden Deutschlands wurde angereist, um sich dem Hauptthema des Tages „Steuer und Wirtschaftlichkeit von Flugvereinen" intensiv zu widmen. So war es auch nicht verwunderlich, dass der größte Teil der Teilnehmer aus den steuerberatenden Berufen stammte.

Der Hauptreferent war Steuerberater und Wirtschaftsprüfer Franz-Joachim Sahm, der als einer der renommiertesten Kenner im Vereinssteuerrecht gilt. Er sprach über Rechnungslegungsprinzipien, Minimalanforderungen an die Vereinsbuchführung sowie eine sinnvolle Organisation in den drei Gebieten: Ideeller Bereich, Zweckbereich und Wirtschaftsbereich. Nachdem diese formalen Prinzipien abgeklärt waren, konnte man in eine intensive Diskussion einsteigen zum Thema „Steuerliche Fallstricke im Vereinssteuerrecht". Da das Auditorium größtenteils aus Fachleuten bestand, wurde hier intensiv in einem offenen Gedankenaustausch diskutiert und gemeinsam viele Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Gerade das BFH Urteil eines Golfclubs (Kemmer Golfclub) gab Anlass zu einer intensiven Diskussion. Hier machte der Referent darauf aufmerksam, dass bei Nicht-Anwendung dieses Urteils und einer möglichen Betriebsprüfung mit negativen finanziellen Folgen zu rechnen wäre und es unter Umständen zu einer Steuernachzahlung zzgl. Verzinsung führen könne (Urteil siehe Kasten auf der rechten Seite).

Nach einer Mittagspause, zu der die AOPA die Teilnehmer zu Obst, Suppe und belegten Brötchen eingeladen hatte, wurde dann weiter intensiv diskutiert, Erfahrungen ausgetauscht und Freundschaften geschlossen. Der Nachmittag stand im Zeichen der Praxis. Ralf Valerius, Finanzvorstand des Aero Club Odenwald e.V., berichtete über den Aufbau der Kostenstellen- und Kostenträgerrechnungen im Aero Club Odenwald. Ralf Valerius machte deutlich, dass ein Flugverein nicht zu vergleichen ist mit anderen Vereinen, sondern dass es sich um ein Wirtschaftsunternehmen handelt und auch so von den Zahlen her geführt werden muss. Die Informationen, die aus den Kostenstellenrechnungen herausgearbeitet werden, sind dann die Basis der Kostenträgerrechnungen, z.B. bei der Flugzeugvercharterung. Hierzu konnte er aus seiner Praxis als Finanzvorstand über viele Lösungsvorschläge berichten. Ziel sollte immer eine Kostendeckung sein und nur in seltenen und begründbaren Fällen sollten die Verantwortlichen eine Unterdeckung akzeptieren. Dies sollte keinesfalls in den Bereichen Vercharterung, Hallenvermietung und

Ein Teil der fast 30 Teilnehmer

AOPA-Geschäftsführer, Dr. Michael Erb

Ralf Valerius, Aero-Club Odenwald

Verkauf von Flugkraftstoffen geduldet werden. Die Maxime sollte immer bleiben, durch vorausschauendes Denken und Kalkulieren den Verein vor zukünftigen wirtschaftlichen Schäden zu bewahren. Danach referierte der Geschäftsführer der AOPA Dr. Michael Erb über aktuelle Themen, zu denen vorab Anfragen gestellt wurden. Er legte dar, wie sich die AOPA z.B. bei CAMO, ZÜP und EASA engagiert, was auf die Piloten zukommt.

Zum Schluss berichtete Ralf Valerius über die Notwendigkeit und den Aufbau von Vereinskennzahlensystemen, anhand dieser Systeme kann ein Verein Schwachstellen erkennen und sich mit anderen Vereinen vergleichen.

Diese zweite Veranstaltung „Tag der Vereine" war wieder ein voller Erfolg, so war von den Teilnehmern nur sehr positives Feedback zu hören und man ist zu der Erkenntnis gekommen, eine solche Veranstaltung einmal im Jahr mit Themen anzubieten, die das Vereinsleben betreffen. Das dritte Treffen „Tag der Flugvereine" soll unten dem Motto Öffentlichkeitsarbeit stehen und wird vermutlich im September oder Oktober 2009 wieder in Egelsbach stattfinden. Bedarfsweise werden sich auch einige Vereine häufiger treffen, um sich innerhalb eines Arbeitskreises intensiver mit spezifischen Fragestellungen auseinanderzusetzen.

Im Nachgang der Veranstaltung wurde noch durch den Referenten Franz-Joachim Sahm angeregt, eine solche Veranstaltung auch für die Flugvereine im Norden Deutschlands anzubieten. Interessenten sollten sich dann direkt mit der AOPA-Geschäftsstelle in Verbindung setzen. Dieses Treffen soll eventuell im Mai 2009 stattfinden.

Ein regionales Treffen wurde auf den 31.01.2009 in Egelsbach festgelegt zu den Themen: Sinnvolle Jahreszielplanung 2009, Mineralölsteuerbefreiung, Kennzahlenvergleich und allgemeiner Austausch. Hier können sich interessierte Vereine direkt bei der AOPA melden.

Ralf Valerius

BFH-Urteil

- **Vereinsbeiträge sind umsatzsteuerpflichtig:** Radikal geänderte BFH–Rechtsprechung mit Urteil vom 9. September 2007 (Az. V R 27/04 – wird am 19. September veröffentlicht)
- Es gibt in Deutschland keine gesetzliche Umsatzsteuerbefreiung für Vereinsbeiträge. Diese Befreiung glaubte man bisher hinreichend durch Richterrecht abgesichert. Dass der BFH in dieser Sache„umfällt", wurde in weiten Kreisen für undenkbar gehalten, obwohl bedeutende Steuerrechtler davor schon seit langer Zeit gewarnt haben. **Nun können die Beiträge an Vereine nach Maßgabe der in dem genannten EuGH – Urteil niedergelegten Grundsätze umsatzsteuerpflichtig sein.**
- Demnach würden Beiträge **passiver Mitglieder keine Umsätze** sein können, da der Status des passiven Mitgliedes in der Regel **nicht zur Nutzung der Vereinsangebote berechtigt**. Ebenso dürften die Beiträge der Aktiven bis zum gleichen Betrage nicht der Umsatzsteuer unterliegen, da erst die Mehrzahlung zur Nutzung der Vereinsangebote berechtigt. Das Urteil lässt durchaus Spielraum für Gestaltungen, die in den nächsten Jahren sicher in großer Zahl kreativen Geistern entspringen werden.

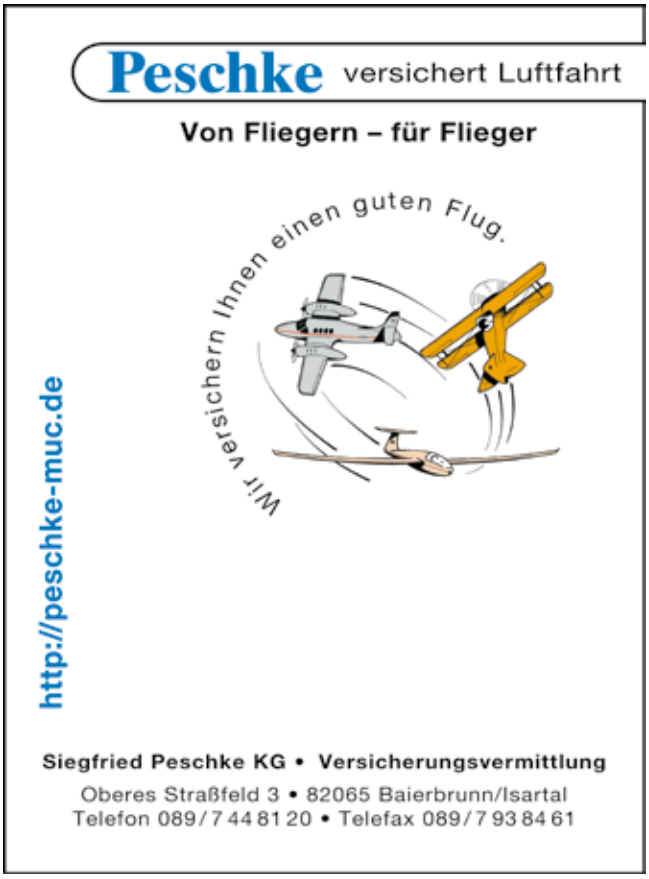
Anzeige

EASA-Gesetzgebungsverfahren: IAOPA beantragt Angleichung der Kommentierungsfristen

Sie haben es sicher schon mitbekommen: Die EASA soll bis spätestens 2012 die Verantwortung für Fluglizenzen (FCL), Anforderungen an Behördern (AR) und Organisationen (OR) sowie Operations (OPS) übernehmen. Derzeit kann man den Gesetztes-Entwurf (NPA) zu den Lizenzen im Internet herunterladen, das sind fast 800 Seiten, und nach einer Verlängerung der Frist noch bis zum 15.12.2008 zu kommentieren. Die NPAs „Authority and Organisation Requirements" können bis zum 31.01.2009 kommentiert werden, hier gibt es nochmal 752 Seiten zum durcharbeiten. Die NPAs „Operations" und „Third Country Aircraft" sollen in den nächsten Wochen veröffentlicht werden, mit etwa 3 Monaten Kommentierungsfrist. Wenn man die gesamte Tragweite der Bestimmungen verstehen und kompetent kommentieren will, muss man sie aber auf Grund ihrer Wechselwirkungen untereinander auch komplett kennen. Ein Beispiel: Wenn unter OPS für bestimmte Einsätze etwa ein CPL gefordert ist, dann möchte man das natürlich auch bei der Kommentierung von FCL wissen und Einfluss auf die Erteilungsbedingungen nehmen können. Die IAOPA hat deshalb gemeinsam mit den Kollegen anderer Verbände die Angleichung der Kommentierungsfristen für diese überaus wichtigen NPAs beantragt.

Bitte lesen Sie zum Thema auch die IAOPA-Position auf Seite 32.

Anzeige



GPS-Revolution setzt sich fort: Inzwischen mehr WAAS-GPS- als ILS-Anflüge in den USA

Die Satellitennavigation setzt ihren Siegeszug ungebrochen fort: In den USA hat die FAA gerade ihren 1.333. GPS-Approach veröffentlicht und damit die Anzahl der ILS-Anflugverfahren überholt. Als IFR-Pilot glauben Sie, GPS- und ILS-Anflüge kann man nicht miteinander vergleichen? Doch, inzwischen schon. WAAS-GPS-Anflüge in den USA bieten neben der Kurslageanzeige auch eine Gleitpfadanzeige, sind also im Wesentlichen für den Piloten so abzulesen wie das Fadenkreuz eines konventionellen ILS. Auch eine Warnanzeige erscheint innerhalb von 5,2 Sekunden, wenn das System fehlerhaft arbeitet. Die Abkürzung für diese Anflugverfahren lautet LPV (Localizer Performance with Vertical Guidance). Das LPV-Verfahren erlaubt Entscheidungshöhen von 200 Fuß, also wie bei ILS CAT 1. Der große Vorteil von LPV: Es ist nicht notwendig eine teure Bodenanlage wie bei einem ILS zu installieren und instand zu halten, die FAA stellt WAAS zudem kostenlos zur Verfügung. Es bleiben für den Flugplatzbetreiber nur noch die Kosten für die Anflugbefeuerung und die Genehmigung des IFR-Verfahrens.

Möglich wird LPV durch WAAS (Wide Area Augmentation System), ein satellitengestütztes Verstärkungs- und Korrektursystem für das konventionelle GPS. Sensoren am Boden ermitteln die aktuelle Abweichung von GPS, entsprechende Korrektursignale werden an Satelliten übermittelt, die diese Korrektursignale großflächig (Wide Area) an die Empfänger auf der Erde oder in der Luft zurücksenden. Die Funktionsweise ist ähnlich wie bei GBAS, den Ground Based Augmentation Systemen, die allerdings nicht großflächig Korrektursignale abstrahlen, sondern nur von einem Sender am Boden im Nahbereich eines Flughafens, dort jedoch sehr genau arbeiten.

Im Gegensatz zu den USA müssen wir uns in Deutschland noch mit den hier zugelassenen konventionellen Non-Precision GPS-Anflugverfahren mit Entscheidungshöhen um die 500 Fuß begnügen. Doch hoffentlich nicht mehr lange. Das europäische Pendant zu WAAS heißt EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), ist seit Jahren in der Erprobung und soll 2009 für Luftfahrtanwendungen zugelassen werden. Die AOPA hat im Flugsicherungsprojekt SESAR immer wieder den Nutzen von EGNOS-Verfahren dargestellt und im Gegensatz zu den Airlines auf ihre baldige Einführung gerade auch an den vielen Regionalflugplätzen gedrängt. Ein weiterer großer Vorteil ist auch, dass mit diesen Systemen nicht nur Geradeaus-Verfahren wie beim ILS programmiert werden können. So besteht in Gebirgen die Option, auch gekrümmte Anflugverfahren an Bergen vorbei und an Großflughäfen spezielle Helikopter-Verfahren fernab der Anflugsektoren von Linienflugzeugen zu definieren. Das europäische EGNOS wird kompatibel zum US-WAAS sein. Allerdings können nicht alle GPS-Geräte die zusätzlichen Signale verarbeiten. WAAS- und damit auch EGNOS-zugelassen sind jedoch die meisten modernen Standard-GPS-Geräte wie das Garmin 430/530W.

Craig L. Fuller wird neuer Präsident der AOPA-USA

Nach 18 Jahren als Präsident der AOPA-USA geht Phil Boyer im Januar 2009 in den Ruhestand. Sein Nachfolger wird Craig L. Fuller, AOPA-Mitglied und seit 40 Jahren Pilot. Er war bereits in leitenden Positionen im Weißen Haus, einer nationalen Handelsgesellschaft, einem Fortune 50 Unternehmen und in global operierenden Beratungsfirmen sowie im Bereich Öffentlichkeitsarbeit tätig.

Fliegen gehörte schon immer zu seinen Leidenschaften. Seinen Privatpilotenschein erwarb Fuller mit 17 Jahren. Nach einem Abschluss in Politikwissenschaften und einem Master's Degree im Bereich städtische Studien arbeitete er für die Beratungsfirma von Deaver und Hannaford, gegründet von 2 Hauptberatern des damaligen Gouverneurs von Kalifornien, Ronald Reagan. Er flog regelmäßig mit Cessna Skyhawks, Skylanes und Grumman Tigers, um Kunden in Kalifornien und Arizona zu treffen. Später kaufte er eine Cessna 172RG Cutlass.

Als Reagan zum Präsidenten gewählt wurde, trat Fuller der neuen Regierung als Assistent des Präsidenten für Kabinettsangelegenheiten bei. Und er flog seine 172RG von Kalifornien zur Ostküste, um sie schließlich am Heimatflughafen der AOPA-USA in Frederick, Md., zu stationieren.

1985 ernannte Vizepräsident George H. W. Bush Fuller zu seinem Stabschef. Er war Teil des Teams, das die Wahlkampagne managte, und war daran beteiligt, den Übergangsbetrieb zu leiten, als Bush Präsident wurde.

Fuller kehrte in den privaten Sektor zurück, mit hochrangigen Positionen in verschiedenen Firmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit/Regierungsbeziehungen, und als Leiter im Bereich weltweite Öffentlichkeitsarbeit eines Fortune 50 Unternehmens. 1999 wurde er Präsident und CEO des Nationalen Verbands der Drogerieketten (NACDS). Und er kaufte eine Beechcraft Bonanza A36, die er mehr als 200 Stunden im Jahr flog, um bei Versammlungen und Veranstaltungen mit NCDS Mitgliedern zu sprechen.

Craig L. Fuller

Anzeige

FASZINATION FLIEGEN

Wir präsentieren Ihnen die ganze

WELT DES FLIEGENS

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

Ja, ich möchte FLIEGER REVUE kennenlernen. Schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Schnupperpreis von nur 8€. Das Probeabo soll automatisch in ein Jahresabo übergehen, wenn ich nicht eine Woche nach Lieferung des dritten Heftes abbestelle.

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

NAME, VORNAME

STRASSE, NR.

PLZ, ORT

BANKLEITZAHL KONTO-NR.

BANK

DATUM, UNTERSCHRIFT

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

FLIEGER REVUE Ehrig-Hahn-Straße 2, 16356 Ahrensfelde bei Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de leserservice@fliegerrevue.de

DATUM, UNTERSCHRIFT

13. AOPA-Trainingscamp in Stendal im Wetterglück

Während in weiten Teilen Deutschlands bereits der Herbst mit Dunst und Nebel Einzug gehalten hatte, wurde der Nord-Osten der Bundesrepublik vom 9. bis 12. Oktober von der Sonne und Temperaturen bis 20 Grad verwöhnt. Ideale Bedingungen also, um auch die 13. Auflage des dreitägigen Flugsicherheitstrainings zu einem Erfolg werden zu lassen.

Mit 18 Trainees und 11 Fluglehrern hatten wir auch dieses Mal „Full House". Die Teilnehmer kamen nicht nur aus der Umgebung von Stendal und Berlin, sondern reisten auch aus Süddeutschland und Österreich an. Ein Zeichen dafür, dass das AOPA-Training in Stendal mittlerweile über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt ist und einen hervorragenden Ruf genießt. Das wird auch an der Zahl der „Wiederholungstäter" deutlich, die teilweise schon zum zehnten Mal teilnahmen. Aber auch über viele neue Gesichter konnten wir uns freuen.

Egal ob relativer VFR-Neuling mit knapp 100 Flugstunden oder „alter Hase" mit über 2.000 Stunden Flugerfahrung und IFR-Berechtigung – alle Teilnehmer wollten sich von erfahrenen Fluglehrern mal wieder auf die Finger schauen zu lassen und etwas für die eigene Flugsicherheit tun. Vielfältig war auch die Flotte der Teilnehmerflugzeuge. Mit einer PA 30 Twin Comanche und einer P 68 C Vulcanair waren erstmalig gleich zwei Zweimots mit dabei. Teilnehmern, die nicht mit dem eigenen Flugzeug anreisten, standen zwei top ausgestattete Cessna 172 bzw. eine TB 200 zum Anchartern zur Verfügung.

Gleich zu Beginn des Camps bildeten die Ausbildungsleiter Constantin Woelki und Jochen Pieper feste Teams von Lehrern und Trainees, die bis zum Ende des Trainingscamps zusammenblieben. Das Trainingsprogramm wurde in den Teams individuell abgesprochen, so dass spezielle Wünsche der Teilnehmer berücksichtigt werden konnten. Piloten, die in den letzten Monaten wenig zum Fliegen kamen, trainierten in erster Linie Basics wie Starts und Landungen bei unterschiedlichen Bedingungen, Kleinnavigation oder das Verhalten in Notsituationen. Die IFR-Inhaber bevorzugten internationale Flughäfen wie Hamburg, Bremen oder Hannover, um IFR-Verfahren zu üben. Wieder andere zog es in die Ferne nach Polen oder Dänemark.

Beliebte Ziele, die von Stendal aus seit jeher angeflogen werden, sind die Ostsee mit Rügen und Heringsdorf oder die Nordsee mit ihren ost- und nordfriesischen Inseln. Natürlich stand auch Helgoland bei vielen Crews auf dem Programm. Und so wie es sich für ein Training gehört, nutzte den Piloten die auf 480 m verlängerte Piste 33/15 gar nichts. Sie mussten vielmehr mit der gerade mal 371 m langen 21 vorlieb nehmen, was alle mit Bravour und nicht ohne Stolz meistern. Manch einer machte nach der Landung auf Helgolands Düne mit dem Boot noch einen kurzen Abstecher auf die Hauptinsel und stattete der „Langen Anna" einen Besuch ab. Denn der Spaß soll bei unseren Trainings nicht zu kurz kommen. Und wenn sich beim Trainieren auch noch ein Urlaubsgefühl einstellt, dann haben wir unser Ziel erreicht.

Ein wenig Wehmut kam bei anderen Teilnehmern auf. Sie nutzen das Training für eine letzte Landung in Tempelhof, um EDDI Lebewohl zu sagen.

Wer nach einem erlebnis- und lehrreichen Flugtag immer noch nicht genug hatte, der konnte nach Sonnenuntergang zum Nachtflug starten. Und so wurden gleich an zwei Abenden die hervorragenden Bedinungen genutzt, die der Flugplatz Stendal für Nachflüge bietet.

Die Bilanz, die beim gemeinsamen Abschlussabend von Constantin Woelki gezogen wurde, konnte sich sehen lassen. Insgesamt waren die Teilnehmer 121 Stunden in der Luft und haben dabei 209 Landungen absolviert.

Unser Dank gilt einmal mehr dem Flugplatz Stendal und der Flugplatzgaststätte „Zum Fliegerhorst" für die nette Aufnahme und den guten Service. Wir kommen wieder!

Wer auch einmal in Stendal dabei sein möchte, der sollte sich rechtzeitig anmelden, denn wir konnten dieses Mal nicht alle Anmeldungen berücksichtigen.

Kathrin Diederich

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

Anmeldeformular auf Seite 19

Flight Briefing VFR und IFR

am 24. und 25.01.2009 in Schönhagen (EDAZ)

Wer will schon länger planen als fliegen und dann doch im Wetter hängen bleiben? Wir zeigen Ihnen die Handhabung von Software für Ihr persönliches Selfbriefing mit Routenplanung am Beispiel von Jeppesen FliteStar, DFS AIS Internetportal, DWD PC-Met (Internet) und anderen geeigneten Websites.

Teil 1 – Samstag, 24. Januar 2009 von 9:00 bis 16:00 Uhr
VFR-Flugvorbereitung schnell und einfach,
fliegbares Wetter und dazu passendes Routing

Teil 2 – Sonntag, 25. Januar 2009 von 9:00 bis 16:00 Uhr
IFR-Flugvorbereitung schnell und einfach,
fliegbares Wetter und CFMU-taugliches Routing

Dozent ist Hans Eberhard, AOPA-Fluglehrer und Betreiber des Flight Safety Training Centers (www.fstc.de).

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

Die Veranstaltungspauschale enthält ein Catering beim Empfang und in den Kaffeepausen sowie einen Lunch.

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

Anmeldeschluss ist der 10.01.2009

Fotos: Pixelio.de

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

AOPA-Sprechfunkrefresher

am 07.02.2009 in Egelsbach (EDFE)

Wegen der großen Nachfrage bieten wir am 07.02.2009 ein weiteres Seminar zur Sprechfunkauffrischung an.

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständliche und umständliche „Funkerei" ist für alle Beteiligten zumindest lästig, sie kann aber auch leicht zum Sicherheitsrisiko werden.

Das muss nicht sein. Michael Sinz, FIS-Spezialist im Center Langen, bietet mit seinen Flugfunkrefresher-Seminaren fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle, die eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten. Wahlweise wird der Stoff des AZF, BZF I und/oder BZF II behandelt.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollieren Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert.

Das Seminar findet in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany am Flugplatz Egelsbach statt. Seminarbeginn ist um 9:00 Uhr, das Ende ist für 18:00 Uhr vorgesehen.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 40 für AOPA-Mitglieder und EUR 60 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 07.01.2009

Fotos: DFS

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

AOPA

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

Anmeldeformular auf Seite 19

TFC-Simulatortraining

vom 06. bis 08.03.2009 in Essen-Kupferdreh

Gemeinsam mit der TFC Käufer GmbH in Essen-Kupferdreh wird die AOPA-Germany vom 06. bis 08. März 2009 ihr Simulatortraining durchführen.

Diese Veranstaltung richtet sich an IFR- und engagierte VFR-Piloten, die ihre fliegerischen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Profis verbessern wollen, die ansonsten Airlinepiloten Type Ratings auf der Boeing 737 geben oder junge ATPL-Absolventen auf Crew Coordination vorbereiten.

Geflogen wird auf Simulatoren vom Typ Seminole mit einem einem topaktuellen Avydine-Glascockpit und Sichtsystem (FNPT II), TB20 mit Sichtsystem (FNPT II) und Seneca ohne Sichtsystem (FNPT I). Weiterhin stehen allgemeine IFR-Theorie und Crew Resource Management auf dem Ausbildungsplan.

Die Unterbringung erfolgt im Übernachtungsheim der TFC (ehemaliges Offizierscasino).

Die Pakete FNPT I und FNPT II enthalten jeweils:

- 3h Sim als Pilot Flying
- 3h Sim als Observer
- 3h Theorie
- 2 Übernachtungen
- 2x Frühstück
- 1x Abendessen
- 1x Mittagssnack

Teilnahmegebühren	FNPT I	FNPT II
AOPA-Mitglieder	400 EUR	610 EUR
Nichtmitglieder	500 EUR	710 EUR

(Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 06.02.2009

Fotos: TFC Käufer

AOPA-Fly-Out 2009 – Reif für die

Das Ziel des nächsten AOPA-Fly-Outs über Pfingsten 2009 steht fest: Wir fliegen vom 28. bis 31. Mai auf die Channel Islands – genauer gesagt nach Jersey!

„Die Kanalinseln sind ein Stück Frankreich, das ins Meer gefallen ist und von England aufgehoben wurde", schrieb Victor Hugo. Heute verschmelzen hier britischer „way of life" und französisches „savoir vivre". Jersey ist die südlichste und zugleich größte der Kanalinseln mit knapp 90.000 Einwohnern. Sie liegt im Ärmelkanal nur 22 km vor dem französischen Festland. Die Insel erstreckt sich über eine Fläche von 116 qkm, ein Großteil davon ist unberührte Naturlandschaft. Jersey ist die sonnenreichste aller britischen Inseln und bekannt für ihre ausgedehnten Strände im Süden und die bizarre Steilküste im Norden. Aufgrund des milden Klimas, bedingt durch den Golfstrom, findet man eine interessante Mischung aus gemäßigter und mediterraner Vegetation. Gerade im Frühling ist Jersey eine einzige Blumenoase. Die Landwirtschaft bietet hervorragende Produkte wie die Jersey-Royal-Kartoffeln und nach Auskunft von Einheimischen köstlichen Wein.

Von Egelsbach aus sind es auf Westkurs etwa 450 NM bis nach Jersey (EGJJ). Der Flughafen der Insel hat eine mehr als ausreichende Piste von 1706m Länge, für IFR-Flieger ist in beiden Anflugrichtungen ein ILS vorhanden. Da die Kanalinseln im Luftraum „A" liegen, der eigentlich für den VFR-Verkehr gesperrt ist, müssen alle VFR-Flieger eine Special-VFR-Freigabe einholen. Weiterhin muss für alle Flüge von und zu den Kanalinseln ein Flugplan aufgegeben werden. Beim Anflug auf Jersey muss mit Seenebel und gerade im Sommerhalbjahr mit regem Airliner-Verkehr gerechnet werden. Bei Sonder-VFR-Flügen kann es zu Verzögerungen kommen, wenn diese nicht rechtzeitig in den IFR-Verkehr eingepasst werden können. Piloten sollten daher sicherstellen, dass sie über ausreichenden Kraftstoffvorrat verfügen und in der Lage sind, wenn erforderlich zu einem anderen Flugplatz auszuweichen.

Diese Hinweise sollen keinesfalls abschrecken. Wir möchten allerdings darauf aufmerksam machen, dass sehr gutes Englisch und Sicherheit in den englischen Sprechgruppen erforderlich ist.

Das Handling am Flughafen Jersey erfolgt über den Jersey Aero Club. Parken auf Gras ist üblich. Jersey ist zwar nicht nur als Steueroase bekannt, aber natürlich nehmen wir die AVGAS-Preise von unter einem Euro pro Liter dankend an.

Jersey ist eine parlamentarische Demokratie unter der britischen Krone. Da Großbritannien nicht zu den Schengen-Staaten gehört, ist Zollabfertigung für alle Flüge zu den Kanalinseln Pflicht.

Übernachten werden wir in der Inselhauptstadt St. Helier. Die lebendige Kleinstadt besticht durch schöne Architektur des 19. Jahrhunderts. Unser Hotel ist das Pomme d'Or, „Der goldene Apfel", eines der führenden Häuser der Insel. Das Doppelzimmer ko-

Kanalinseln?!

stet 118 GBP pro Nacht, das sind etwa 140 EUR. 30 GBP (35 EUR) pro Person sind direkt mit der Anmeldung zu zahlen, der Rest bis zwei Wochen vor Ankunft über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.

Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen. Dies können Jerseys Nachbarinseln Guernsey und Alderney sein, aber auch das Festland von Frankreich oder England. Aber natürlich kann man auch auf Jersey entspannen. Genießen Sie das Flair der „Inselmetropole" St. Helier bei einem Besuch des Hafens und der Markthallen, schlendern Sie durch die gemütlichen Geschäfte und Cafes oder besuchen Sie den bekannten Zoo von Jersey, der 1959 gegründet wurde, um bedrohte Tierarten vom Aussterben zu bewahren.

Jeppesen wird wie schon in den vergangenen Jahren für jeden Teilnehmer ein Trip-Kit mit allen wichtigen Karten zusammenstellen. Weitere Unterstützung vor Ort bekommen wir durch Charles Strasser, dem AOPA-Repräsentanten der Channel Islands.

Möchten Sie mitfliegen? Dann machen Sie mit und melden Sie sich an! Aber beeilen Sie sich, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und wir müssen aus organisatorischen Gründen die Zahl der teilnehmenden Flugzeuge leider auf 25 begrenzen.

Fotos: Jersey Tourism

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen am 24. und 25.01.2009**

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

☐ 24.01.2009 – Flight Briefing VFR ☐ 25.01.2009 – Flight Briefing IFR

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 07.02.2009**

Kosten: 40 € für AOPA-Mitglieder, 60 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

Ich möchte folgende Sprechfunkverfahren in der Praxis üben (Mehrfachnennungen möglich):

☐ AZF ☐ BZF I ☐ BZF II

☐ **TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 06. - 08.03.2009**

Kosten: ☐ FNPT I 400 € für AOPA-Mitglieder, 500 € für Nichtmitglieder

☐ FNPT II 610 € für AOPA-Mitglieder, 710 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8

☐ **AOPA-Fly-Out nach Jersey vom 28. - 31.05.2009** - Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Kosten: 170 € für AOPA-Mitglieder, 230 € für Nichtmitglieder zzgl. Hotel-Anzahlung von 35 EUR p.P.

Wieviele Zimmer brauchen Sie?

☐ Einzelzimmer ☐ Doppelzimmer Sie fliegen ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Flugzeug

Typ | Kennung

Wieviele Plätze haben Sie noch frei?

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

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

Bestätigung und Anmeldung - Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort und Datum

Unterschrift

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

Kontonummer

Bankleitzahl

Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden. **Bitte legen Sie bei der Anmeldung zu fliegerischen Veranstaltungen eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Vielen Dank!**

Instandhaltungsvorschriften der EASA:

Änderungen zu Part M seit 29.10.2008 in Kraft

Der Part M der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 regelt die Instandhaltung von nicht gewerblich genutzten Luftfahrzeugen in Europa. Ursprünglich sollte er zum 28.09.2008 verbindlich werden, wurde aber unmittelbar vor diesem Stichtag bis zum 31.03.2009 augesetzt. Das heißt, dass bis zu diesem Datum die Instandhaltung noch alternativ nach nationalem Recht durchgeführt werden kann. Doch spätestens dann wird es nach jetzigem Stand auch für die nichtgewerbliche Luftfahrt ernst.

Die am 29. Oktober 2008 inkraftgetretene Änderungsverordnung zu Part M enthält wesentliche Erleichterungen zur ursprünglichen Fassung, die vor allem die Ausstellung des ARC (Airworthiness Review Certificate; ehemaliger Nachprüfschein) betreffen. Doch was bedeuten der Part M und die Änderungen nun konkret?

Zunächst ist es wichtig zu wissen, dass es nach EU-Recht den alten LTB in seiner bekannten Form nicht mehr gibt. Part M unterscheidet jetzt zwischen zwei Organisationen: Dies ist zum einen der Subpart F-Betrieb, zum anderen der Subpart G-Betrieb. Subpart F und G deshalb, weil die jeweiligen Unterabschnitte F und G des Part M die Anforderungen an diese Betriebe festschreiben.

Der Subpart F-Betrieb führt die Instandhaltung von Luftfahrzeugen durch, der Subpart G-Betrieb ist für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig. Bei der viel zitierten und von manchen gefürchteten CAMO+ handelt es sich also um nichts anderes als um einen Subpart G-Betrieb, denn CAMO heißt so viel wie Continuing Airworthiness Management Organisation – also Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit. Und das „+“ hinter CAMO kennzeichnet, dass das Unternehmen die Lufttüchtigkeit prüfen und bescheinigen darf. Ein Halter wird also bei der nächsten Jahresnachprüfung oder bei fälligen Kontrollen wie gehabt einen Termin bei der bekannten Werft seines Vertrauens machen. Doch diese ist in der Zwischenzeit vielleicht nicht mehr als nationaler LTB tätig, sondern hat mittlerweile die Zulassung als Subpart F und Subpart G-Betrieb.

Und hier sind wir bei einem ernsten Problem, das der Part M mit sich bringt:

Es gibt Flugzeuge, bei denen die neuen EU-Verordnungen keine Anwendung finden und die nach wie vor unter nationales Recht fallen. Dies sind die sog. Annex II-Flugzeuge, der Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008. Dabei handelt es sich z.B. um Oldtimer oder Amateurflugzeugbauten – also Flugzeuge, die in relativ geringer Stückzahl vorhanden sind. Für diese Luftfahrzeuge ist weiterhin ein LTB zuständig. Da aber viele Werften ihre LTB-Zulassung für diese wenigen Flugzeuge wegen der damit verbundenen Kosten nicht aufrecht erhalten, wird es für diese Flugzeuge eng. Denn es wird in Zukunft immer häufiger passieren, dass eine Werft, die ein Flugzeug jahrelang gewartet hat, dies dank fehlender Zulassung nicht mehr darf. Da dies keine Dauerlösung sein kann, hat die EASA zugesagt, dass es zukünftig auch Betrieben nach EU-Recht erlaubt werden soll, die Wartung an Annex II-Flugzeugen durchzuführen. Schriftlich festgehalten ist dies allerdings noch nirgends.

Doch zurück zu den Flugzeugen, für die das neue EU-Recht gilt. Spätestens bei der nächsten Jahresnachprüfung, die nach dem 31.03.2009 durchgeführt wird, wird ein Halter mit dem Part M konfrontiert. Statt des bekannten Nachprüfscheins wird nun ein ARC (Airworthiness Review Certificate) ausgestellt. Und hier kommen nun die Änderungen des Part M zum tragen: Entgegen der ursprünglichen Fassung darf eine CAMO+ jetzt auch ARCs für Luftfahrzeuge ausstellen, die sie nicht unter Vertrag hat. In diesen Fällen sollte ursprünglich das LBA auf Empfehlung der CAMO+ tätig werden, was zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand verursacht hätte. Schließt ein Halter dennoch einen Vertrag mit einer CAMO+ (kontrollierte Umgebung) kann die CAMO+ das ARC zweimal nach Aktenlage verlängern, eine physische Prüfung ist nur jedes dritte Jahr nötig. Außerdem überträgt der Halter in einer kontrollierten Umgebung die Verantwortung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an die CAMO. Das heißt, dass er im Prinzip nur noch die Vorflugkontrolle durchführt und die CAMO sich um den Rest wie fällige Kontrollen etc. kümmert. Voraussetzung ist, dass der Halter die geflogenen Stunden und eventuelle technische Vorkommnisse in regelmäßigen Abständen an die CAMO meldet. Verzichtet der Halter auf diesen Service, ist er wie bisher für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit selbst verantwortlich und das Luftfahrzeug befindet sich in einer unkontrollierten Umgebung. Empfehlungen, welche Variante die bessere ist,möchten wir pauschal nicht geben. Hier muss jeder Halter selbst entscheiden und Vor- und Nachteile für sich persönlich abwägen.

Weiterhin benötigt jedes Luftfahrzeug bis zum 31.03.2009 das bereits mehrfach im AOPA-Letter erwähnte Instandhaltungsprogramm. Dieses sollte rechtzeitig beim LBA eingereicht und von diesem genehmigt werden, da wir schon mehrfach von Bearbeitungsfristen von über sechs Wochen gehört haben. Befindet sich ein Luftfahrzeug in einer kontrollierten Umgebung, übernimmt die CAMO diese Beantragung, bei der unkontrollierten muss der Halter die Formulare selbst einreichen. Eine zusätzliche Möglichkeit wird jetzt durch den geänderten Part M geschaffen: Auch wenn sich der Halter entschließt, die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seines Flugzeuges eigenverantwortlich zu übernehmen, kann er dennoch mit einer CAMO einen eingeschränkten Vertrag über die Ausarbeitung des Instandhaltungsprogramms schließen und die Verantwortung für Genehmigung und Richtigkeit an diese übertragen.

Kathrin Diederich

Flugplatz Egelsbach in Liquiditätsproblemen

2009 weitere Finanzspritze notwendig

Der Flugplatz Egelsbach benötigt zur Abwendung einer Insolvenz mehr Geld als bislang bekannt. Zusätzlich zu einer Kapitalerhöhung i.H.v. 500.000 Euro wird im Frühjahr 2009 eine weitere Finanzspritze über 380.000 Euro benötigt, wie Geschäftsführer Peter Lehmann in Zeitungsberichten erklärte. Derzeit sind die Gesellschafter (Kreis Offenbach, Stadtwerke Offenbach, Stadt und Stadtwerke Langen, Gemeinde Egelsbach) jedoch offenbar nicht begeistert von ihrer finanziellen Verpflichtung.

Erwünscht sind deshalb durchaus auch Engagements von Privatinvestoren. So bestehen Kontakte zur Investorengruppe Corovest und NetJets, dem weltweiten Marktführer auf dem Markt der Fractional Ownership, um in den nächsten Jahren weiter investieren zu können. Im Gespräch sind Ausbauvolumen von bis zu 20 Mio. Euro.

Spätestens 2010 will die Investorengruppe Berger aus der Schweiz mit dem Bau eines 35 Millionen Euro teuren Hotelkomplexes auf dem Gelände eines benachbarten Reiterhofs beginnen.

Mit den anderen am Flugplatz Egelsbach ansässigen Unternehmen und Vereinen verwehrt sich die AOPA-Germany in einer gemeinsam verfassten Erklärung gegen den Stil der Kritik, die von einigen Gruppierungen am Flugplatz Egelsbach geübt wird:

„Mit politischer Streitkultur hat das nichts mehr zu tun. Stattdessen greifen die Autoren der diversen Veröffentlichungen nach dem Mittel übelster Diffamierung. Die Angriffe auf den Flugplatz, auf den Geschäftsführer der Betreibergesellschaft und ihren Aufsichtsratsvorsitzenden haben offenbar das Ziel, die handelnden Personen nachhaltig zu beschädigen. Es werde immer offensichtlicher, dass sich einige Protagonisten der Flugplatzgegner den Flugplatz zu ihrem Feindbild erkoren hätten und nicht bereit seien, sich objektiv mit dem dortigen Geschehen auseinanderzusetzen. Die Flugplatzgegner ignorieren anscheinend ganz bewusst, dass der Flugplatz für die Region ein unverzichtbarer Standortfaktor ist, der mittlerweile 750 Menschen – davon rund sieben Prozent Auszubildende – einen sicheren Arbeitsplatz bietet. Ziel sei es augenscheinlich, diese Arbeits- und Ausbildungsplätze einer Ideologie zu opfern. Dagegen wehren wir uns."

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa

Egal, ob Sie VFR oder IFR fliegen, ab sofort stehen Ihnen dafür die elektronischen Karten von Jeppesen zur Verfügung.

Elektronische Karten sind einfacher zu handhaben als herkömmliches Papier. Sie sparen Gewicht, die lästige Zeit zum Einsortieren und vermeiden das Durcheinander im Cockpit.

Zu Ihren elektronischen Flugkarten erhalten Sie die Textinformationen im digitalen XML-Format. Diese Technologie bietet einen einfachen und schnellen Zugriff zu den gewünschten Informationen.

Fliegen Sie VFR und IFR mit einem einheitlichen Standard von Jeppesen in Europa. Nur Jeppesen bietet diese komplette digitale Navigationslösung.

Für Ihren Wechsel auf den elektronischen Kartenservice oder weitere Informationen sprechen Sie mit unseren Service-Mitarbeitern **00 800 537 737 36** oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite unter **www.flyelectronic.net**

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:

The Tablet Store
AEROSHOP PIRZKALL WWW.AEROSHOP.DE
R. EISENSCHMIDT THE PILOT SHOP Postfach 1266, 63324 Egelsbach Flugplatz 1, 63329 Egelsbach www.eisenschmidt.de
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox SKY-FOX.COM
FRIEBE FLUGBEDARF

40 Jahre Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.

Sehr wahrscheinlich ist es zwar nicht, aber es könnte dennoch sein, dass das eine oder andere AOPA-Mitglied noch nicht weiß, welche attraktive Vereinigung mit der AOPA kooperiert. Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), die im September ihren runden Geburtstag feierte. Inzwischen sind es rund 300 fliegende Frauen, die ihre Passion für die Luftfahrt auch mit einem VDP-Mitgliedsausweis dokumentieren. Es war der 6. April 1968, als auf Gut Petersau bei Worms neun Pilotinnen – darunter die berühmten Fliegerinnen Elly Beinhorn und Hanna Reitsch – die Vereinigung gründeten, um die Interessen der damals immer noch recht exotisch anmutenden Frauen am Steuerknüppel eines Luftfahrzeugs voranzubringen. Zur Präsidentin wählten sie die Münchnerin Mutz Trense.

Auch die mittlerweile fünfte VDP-Präsidentin, Hedwig Sensen, kommt aus München, aber die VDP-Pilotinnen sind breit gestreut über die gesamte Bundesrepublik. Ob sie eine gültige Lizenz für Motorflugzeuge, Hubschrauber, Motorsegler, Segel- oder Ultraleicht-Flugzeuge oder auch Ballone besitzen – sie alle sind willkommen bei der VDP. Die Vereinigung unterstützt junge Frauen beim Einstieg in die fliegerische Karriere durch ein breites Netzwerk, sie organisiert Fly-Ins und Rallyes, fördert und finanziert engagierte Pilotinnen bei Wettbewerben, bietet Möglichkeiten zur Weiterbildung – etwa Gefahreneinweisung, Auslandseinweisung oder Gletscherfliegen. Kurz: Die VDP unterstützt Frauen in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen und hilft ihnen, Selbstbewusstsein als Frau auf allen „Luftstraßen" nach oben zu entwickeln. Dazu gehört der regelmäßige Erfahrungsaustausch, auch auf den vereinseigenen medialen Foren wie der VDP-Mitgliederzeitschrift und der Internetplattform www.pilotinnen.de. Dabei arbeitet die VDP außer mit nationalen Verbänden wie der AOPA und dem DAeC auch mit internationalen Fliegerinnenvereinigungen wie der Federation of European Women Pilots (FEWP) und den Ninety-Nines (99s) zusammen.

Frauen haben zwar stets eine wichtige Rolle in der Entwicklung der Luftfahrt gespielt und eine ganze Menge Pionierarbeit geleistet, am Steuer wie am Reißbrett. Erinnert sei nur an berühmte Fliegerinnen aus den Anfangsjahren des letzten Jahrhunderts, zum Beispiel Elli

VDP-Mitglied Sabine Nendza (re.) und ihre Copilotin Uta Zielezniak bei der Teilnahme an der Heli-WM in Eisenach 2008

Hedwig Sensen bei der 40. JHV in Baden-Baden

Beese und Thea Rasche, Elly Beinhorn und Hanna Reitsch, Marga von Etzdorf oder Beate Uhse. Aber bis heute spielen sie vergleichsweise nur eine Nebenrolle in der großen Luftfahrerwelt. So ließ etwa die Lufthansa erst 1980 Frauen ins Cockpit, obwohl vor dem Krieg bereits eine Frau für Lufthansa fliegen durfte (Marga von Etzdorf). Und erst seit dem Jahr 2000 gibt es bei der Kranich-Airline weibliche Kapitäne.

Natürlich gehört auch die Weitergabe der Geschichte der Flugpionierinnen zum Anliegen der VDP. Und das alles für einen Mitgliedsbeitrag von gerade mal 70 € im Jahr.

Aber es gibt auch ganz materielle Pretiosen bei der Pilotinnen-Vereinigung zu erringen. Etwa die „Goldene Rose von Eddesse", eine goldene Anstecknadel für das beste Damenteam der gleichnamigen Motorflug-Rallye. Seit dem 40. Geburtstag der VDP winken sogar noch weitere Kleinodien. So lobt ab sofort Leonhard R. Müller, Vorstandsvorsitzender der traditionsreichen Askania-Uhren-Manufaktur in Berlin, jedes Jahr einen Preis aus für eine erfolgreiche VDP-Pilotin aus. Vor 135 Jahren wurde Askania als Hersteller von Präzisionsinstrumenten gegründet und stellt heute Uhren zum Beispiel mit Schriftzügen von Fliegerlegenden wie Elly Beinhorn her. Einen weiteren Preis anlässlich des 40-jährigen Bestehens der VDP stiftete auch Goldschmiedin und VDP-Mitglied Britta Sum aus Bremgarten für besondere Leistungen: Ein Silberarmband mit allerlei Fliegersymbolen als Anhänger. Die VDP-Jahreshauptversammlungen finden übrigens an wechselnden Orten quer durch die Republik statt, mit stets attraktivem Beiprogramm. Auf der letzten JHV in Baden-Baden lud zum Beispiel Frieder Burda in seine weltbekannte Sammlung für moderne Kunst ein und zum Champagnerempfang in den nach ihm benannten Hangar auf dem Baden-Airport. Dort stellte Präsidentin Hedwig Sensen endgültig klar, dass die VDP alles andere als ein verkniffener Emanzen-Verband ist: „Männer gehören zu unserem Leben wie Flugzeuge", sagte sie vor versammelter Mannschaft. Und Frauen gehören zur Luftfahrt wie der Himmel über der Erde.

Dagmar Deckstein/Hedwig Sensen

Änderungen bei Flugwettervorhersage:
Neuer GAFOR und 30 Stunden-TAF

Der DWD hat zum 5. November 2008 Änderungen in der Flugwettervorhersage vorgenommen. Diese betreffen den GAFOR sowie die TAF-Meldungen an internationalen Verkehrsflughäfen.

Neuer GAFOR

Mit der Einführung des neuen GAFORs (General Aviation FORecast) wurden die Vorhersagegebiete an geänderte klimatologische Bedingungen angepasst und von 64 auf 68 erweitert.
Die Kriterien für Sicht und Wolkenuntergrenze sind gleichgeblieben. Allerdings werden für die Wolkenuntergrenze jetzt nicht mehr 4/8 Bedeckung herangezogen, sondern es müssen wenigstens 5/8 einer Wolkendecke vorhanden sein, damit dies bei der Vorhersage berücksichtigt wird.
Eine weitere Neuerung und zugleich Verbesserung ist die Vorhersage des signifikanten Wetters wie Gewitter, Schauer oder Nebel für jedes GAFOR-Gebiet und jeden Vorhersagezeitraum. Diese Vorhersage wird ergänzend zu den bekannten Einstufungen von Charlie bis X-Ray vorgenommen. Folgende Abkürzungen werden dem Piloten in Zukunft begegnen können:

Wetterbeschreibungen

BLSN	blowing snow – Schneetreiben
DS	dust storm – Staubsturm
DZ	drizzle – Niesel, Spühregen
FC	tornado – Tornado
FG	fog – Nebel
FZ	freezing – gefrierend
GR	hail – Hagel
GS	small hail or snow pellets – Graupel
PL	ice pellets – Eiskörner
RA	rain – Regen
SH	shower – Schauer
SN	snow – Schnee
SS	sand storm – Sandsturm
TS	thunderstorm – Gewitter

Ausbreitung von Wettererscheinungen

ISOL	isolated – vereinzelt (Auftreten von weniger als 50 %)
OCNL	occasional – gelegentlich (Auftreten von 50 - 75 %)
FRQ	frequent – verbreitet (Auftreten von mehr als 75 %)

Analog zu den 3-Tage-Prognosen wurden die Flugwetterübersichten in drei Bereiche gegliedert: Nord, Mitte, Süd. Die Telefonansagenummern ändern sich daher wie folgt:

Bereich Nord (GAFOR-Gebiete 00-23 und 31-36):	09001 11 69 44
Bereich Mitte (GAFOR-Gebiete 24-28 und 37-64):	09001 11 69 45
Bereich Süd (GAFOR-Gebiete 71-84):	09001 11 69 46

Aufgrund der Informationsdichte muss bei der telefonischen Ansage auf die Vorhersage des signifikanten Wetters verzichtet werden. Bei Faxabruf, Wetter-Shop und pc_met sind die ergänzenden Wetterinformationen enthalten.
Leider erfolgt die grafische Anzeige des GAFOR im pc_met nur noch über das neue Tool webGAMET. Die interaktive Darstellung der GAFOR-Meldungen ist zwar gut gelungen, allerdings ist die Installation von zusätzlicher Software erforderlich und relativ kompliziert. Die Nutzung erfordert eine schnelle Internetverbindung. Gerade Piloten, die pc_met von unterwegs z.B. mit einem PDA nutzen, werden hier Probleme bekommen. Die AOPA-Germany hat den DWD daher gebeten, zusätzlich zu webGAMET die „alte" GAFOR-Karte wieder zu aktivieren.

30 Stunden-TAF

Gemäß ICAO Annex 3 AMD 74 mussten vom DWD folgende Änderungen umgesetzt werden, die den TAF (Terminal Aerodrome Forecast) betreffen. Man unterscheidet jetzt nicht mehr zwischen Lang- und Kurz-TAF, denn die Erstellung von TAFs mit unterschiedlicher Gültigkeitsdauer für den gleichen Flughafen ist entfallen. Es wird nur noch ein TAF in regelmäßigen Abständen erstellt. Der Vorhersagezeitraum beträgt 9, 24 oder 30 Stunden und gilt für internationale und Regionalflughäfen wie folgt:

TAF-30h-Vorhersagen

Hamburg, Frankfurt, München, Köln/Bonn

TAF-24h-Vorhersagen

Bremen, Hannover, Berlin/Tegel, Berlin/Schönefeld, Leipzig/Halle, Dresden, Erfurt, Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Saarbrücken. Frankfurt-Hahn, Stuttgart, Nürnberg

TAF-9h-Vorhersagen

alle Regionalflughäfen

Eine weitere Änderung betrifft die in den TAFs verwendeten Zeitgruppen, die um das entsprechende Tagesdatum erweitert wurden.

Beispiel:

TAF EDDF 031100Z **0312/0418** 27005KT 1500 BR BKN005 BECMG **0317/0319** 0300 FZFG BKN002=

031100Z: erstellt am 3. des Monats um 11 UTC
0312/0418: gültig vom 3. des Monats 12 UTC bis zum 4. des Monats 18 UTC (30 Stunden)
0317/0319: die Änderung ist zu erwarten zwischen dem 3. des Monats 17 UTC und dem 3. des Monats 19 UTC.

Außerdem ist die Abkürzung „SKC" (sky clear) weggefallen, wolkenloser Himmel wird jetzt mit „NSC" (no significant clouds) verschlüsselt, falls nicht die Bedinungen für „CAVOK" gegeben sind.

Aquila Fly-In 2008

Anflug Schönhagen, Piste 07. Vereinzelte Sonnenstrahlen schlängeln sich an dicken, grauen Wolken vorbei und lassen die umliegenden Wälder in kräftigem Grün leuchten. Der Blick des Piloten ist auf einen imaginären Punkt vor der Schwelle gerichtet, die Maschine sauber auf die Anfluggeschwindigkeit getrimmt. Der Rotax brummt beruhigend während der Punkt vor der Landebahn stabil im Blickfeld bleibt. Mit dem Knüppel feinfühlig die Turbulenzen ausgleichend wird das Bahnende überflogen. Immer schneller nähert sich der weiße Querbalken, doch alles passt. Noch ein paar bange Sekunden, dann setzt sich das Hauptfahrwerk satt auf den Asphalt. Jetzt nur nicht verbissen geradeaus schauen, denn ein kurzes Winken zu den drei Herren links neben der Piste, begleitet von einem Lächeln, bringt Zusatzpunkte in diesem nicht ganz ernst gemeinten Landewettbewerb des Aquila Fly In 2008. Der Pilot der D-EPIG aus Trier landete nicht nur perfekt sondern bekam für seinen freundlichen Gruß auch noch die besten Haltungsnoten. Stolz nahm er den 2008 erstmals vergebenen „Aquila Best Landing Award" mit nach Hause.

Doch Grund zum Lächeln hatten nicht nur die einfliegenden Piloten. Endlich konnte sich das Unternehmen, von der dreijährigen Insolvenz befreit, im neuen Glanz zeigen. Mit angenehmer Bescheidenheit präsentierte der neue Hauptaktionär Dr. Mohamad R. Amar mit dem Vorstand, Frau Ola Telib, seine Aquila Aviation by Excellence AG den treu gebliebenen Kunden. Viel Lob hatte er dabei für die Aquila Crew, die das Unternehmen engagiert durch die schwere Zeit begleitet hat und nach seinen Worten das eigentliche Kapital der Firma bildet. Für den Erhalt und die Weiterentwicklung dieser Arbeitsplätze fühle er sich nun persönlich verantwortlich. Der erfahrene Unternehmer will die Zukunft des Adlers aus Brandenburg zunächst durch die Erschließung neuer Absatzmärkte, begleitet von einer deutlichen Produktionserhöhung sichern. Bereits in wenigen Monaten soll der Bau einer weiteren Produktionshalle auf dem Flugplatz Schönhagen beginnen. Erst wenn das bestehende Potential der A 210 ausgeschöpft und zuverlässiger als heute absehbar ist, in welche Richtung sich die verschiedenen Flugzeugkategorien künftig entwickeln, soll über weitere Produkte nachgedacht werden.

Bis dahin sollen neue Kunden durch die solide Qualität einer Aquila und eine intensive Produktpflege mit vielen individuellen Details begeistert werden. Zwei Grundlackierungen in Kombination mit verschiedenen Zierstreifen, Innenausstattungen in Alcantara oder Leder mit frei wählbaren Gurt-, Naht und Teppichfarben sowie diverse Cockpitoptionen versprechen eine Vielfalt wie im Automobilbau. So war das Fly In nicht nur ein anregender Zeitvertrieb für Aquilabesitzer sondern auch eine einmalige Gelegenheit für Kaufinteressenten, um Erfahrungsberichte aus erster Hand einzuholen.

Von der Individualität als Markenzeichen einer Aquila profitierte auch Henrik Pohl. Stolz präsentierte er das neue Arbeitspferd seiner Firma Alpha Luftbild GmbH. Die modifizierte Aquila wird bei 5 Stunden Flugdauer und vergleichbar niedrigen Betriebskosten die künftige Basis für wirtschaftliche Einsätze sein. Fest installiert sind eine lagestabilisierte Plattform für Sensorik und modernste Steuerungselektronik. Über zwei spezielle Bodenöffnungen können verschiedene Geräte kombiniert

werden. So sind z.B. parallel arbeitende Kameras für Senkrecht- und Schrägaufnahmen, Laser-Scanner usw. möglich. Alpha Luftbild hat sich auf das Erfassen von kleinen Flächen im 100 km² Bereich spezialisiert. Dabei werden Orthophotos mit Auflösungen im einstelligen cm-Bereich, georeferenzierte Reihenschrägphotos oder Geländeerfassungen mit Laserscanner, z.B. für exakte Höhenmodelle und 3D-Darstellungen erstellt. Der Bedarf an diesen Darstellungen ist enorm gewachsen. Die Branche profitiert u.a. auch vom Großauftraggeber Google, der für sein Google Earth weltweit ganze Landstriche digital neu aufnehmen lässt. In der Entwicklungspipeline befindet sich auch eine Speziallackierung für heiße Länder, Voraussetzung für neue Absatzmärkte des Compositeflugzeuges in südlichen Breitengraden.

Gute Neuigkeiten konnte der Technische Leiter, Martin Just, auch zum Stand der Nachtflugzulassung verkünden. In Anbetracht der dollarkursbedingt preiswert gewordenen Konkurrenz an JAR-23 zugelassenen Flugzeugen ist die Beschränkung auf Tagflüge ein Manko der VLA Klasse. Als Vorreiter ist Aquila den Weg gegangen, alle Voraussetzungen einer JAR-23 Nachtzulassung zusätzlich zur vorhandenen VLA Zulassung zu erfüllen. Dieser Prozess ist abgeschlossen und die Unterlagen bei der EASA eingereicht. Während man noch auf die endgültige Freigabe aus Köln wartet, kann die Nachtflugoption bereits geordert werden. Für ältere Modelle wird es ein Umrüstkit geben.

Wem nach den vielen technischen Informationen rund um die Aquila-Halle der Kopf schwirrte konnte sich beim Papierfliegerweitwerfen entspannen. Mittels einer detaillierten Anleitung verwandelten die Besucher ein unscheinbares A-4 Blatt mit mehr oder weniger viel Geschick in einen ausgefeilten Gleiter. Als Preis für den weitesten Flug winkten Merchandising Artikel aus der neuen Aquila Kollektion. Wer nicht in Schönhagen dabei sein konnte, kann den Papierflieger unter www.aquila-aviation.de kostenlos herunterladen.

Für ausgelassene Stimmung beim abendlichen Buffet sorgte die Monte Christo Band. Den Abschluss bildete am Sonntag eine Führung durch die Katakomben des Flughafens Tempelhof, ein Highlight, dass nicht jedem vergönnt ist und damit sicher eine der letzten Gelegenheiten den traditionsreichen Flughafen in vollem Betrieb zu erleben.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Fotokalender der Stiftung Mayday

Die Stiftung Mayday wurde am 7. Dezember 1994 in Frankfurt am Main von Piloten ins Leben gerufen. Sie unterstützt in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. Das geschieht materiell und ideell und unabhängig von Unfallursache, Schuldfrage oder versicherungsrechtlicher Klärung. Alle Mitarbeiter der Stiftung sind ehrenamtlich tätig.

Mit der Herausgabe eines jährlichen Fotokalenders möchte die Stiftung ihren Bekanntheitsgrad erhöhen und ihre Ziele in der Öffentlichkeit bekannt machen.

Die Motive des Mayday-Kalenders für das Jahr 2009 wurden von dem Luftfahrt-Journalisten John Leslie-Miller aus Südafrika ausgesucht. Er hat dem Kalender damit eine ganz persönliche Sicht auf die Luftfahrt verliehen.

Der Kalender hat das Format 48 x 48 cm und kostet EUR 19,80 (inkl. Porto + Verpackung). Er kann bestellt werden über:

Mönch Druck und Verlag GmbH
Langemarckstraße 53
35443 Essen
Tel 0201-211011
Fax 0201-211016
eMail: info@druckerei-moench.de
Internet: www.druckerei-moench.de

Auf der Website der Stiftung Mayday (www.stiftung-mayday.de) können nicht nur die einzelnen Motive des Kalenders 2009 einsehen werden, man findet auch umfassende Informationen über die Ziele und die Arbeitsweise der Stiftung.

Müdigkeit – die unsichtbare Gefahr

Können Sie sich vorstellen, dass ein Pilot zugleich Mitglied der Selbsthilfegruppe gegen chronische Müdigkeit ist? Zugegeben, diese Kombination entbehrt nicht einer gewissen Absurdität. Aber ganz aus der Luft gegriffen scheint mir die Idee doch nicht. Zumal ich kürzlich mit einem GA-Pilot unterwegs war, der ganz offen über seine chronische Müdigkeit sprach. Immerhin ist er sich seines Problems so bewusst, dass er auf Flüge, die länger als drei Stunden dauern, verzichtet. Und am Vormittag setzt er sich schon gar nicht ins Cockpit, denn dann habe er – wie er gesteht – sein absolutes Leistungstief.

Die Statistik spricht hier allerdings eine andere Sprache. Die beiden typischen Gefahrenzeiten, bei denen im Cockpit Fehlentscheidungen in Folge von Müdigkeit gehäuft auftreten, sind die Stunde vor der Tagesdämmerung und die Stunde nach dem Mittagessen. Das scheinen Untersuchungen von Flugunfällen während den letzten Jahrzehnten zu bestätigen, wenngleich eine eindeutige Zuordnung immer mit einem gewissen Vorbehalt verknüpft wird. Die physiologischen und psychologischen Vorgänge, die uns zu „Schlappis" machen, können wir noch einigermaßen mit dem Tag-Nacht-Rhythmus erklären. Der so genannte „Postlunch Dip" nach dem Mittagessen ist da schon eher ein seltsam anmutendes Phänomen. Dieser Durchhänger hat nicht nur mit dem einsetzenden Verdauungsvorgang zu tun, sondern mit einer Reihe von persönlichen Faktoren wie Fitness, Gesundheit, Schlafgewohnheiten, Ess- und Trinkgewohnheiten sowie der allgemeinen Stressbelastung. Die Folge des „Postlunch Dips" sind Schläfrigkeit und nicht selten ein gewisser Motivationsmangel. Zudem hat jeder Mensch auch noch seine individuelle Leistungskurve. Die einen begegnen ihrem Tiefpunkt am frühen Morgen, die anderen erleben den totalen Durchhänger nach dem Mittagessen, im Laufe des Nachmittags oder erst am frühen Abend. Hier verraten wir Ihnen ein paar Tricks, mit denen Sie starke Leistungseinbrüche vermeiden können.

Verzichten Sie vor allem sehr frühzeitig auf den Genuss von Alkohol. Die gesetzlichen Bestimmungen sind zwar völlig ausreichend, doch der Genuss und vor allem der Abbau von Alkohol entziehen dem Körper Energien, die Sie sonst zum Wachbleiben zur Verfügung hätten. In Kombination mit Medikamenten kann sich der Alkohol-Effekt noch verstärken. Da ist erhöhte Vorsicht angesagt, die sich nicht im Lesen von Beipackzetteln erschöpfen darf. Selbst ein einfaches Anti-Allergen oder eine Kopfschmerz-Pille bergen das Potenzial, zusätzliche Komplikationen zu verursachen.

Kaffee und andere Wachmacher

Kaffee kann man nicht nur genießen, man kann ihn sogar gezielt genießen und seinem Körper damit einen Gefallen tun. Am Morgen sollten Sie vor dem Kaffee möglichst ein Glas Wasser trinken. Das bringt Ihren Körper besser in Schwung als wenn Sie gleich mit dem Wachmacher beginnen. Und nach dem Mittagessen sollten Sie darauf achten, Ihren Kaffee immer zeitverzögert erst eine halbe Stunde nach der Mahlzeit zu

Die sieben Wachzustände des Menschen

Anhand dieser Aufstellung sollten Sie in der Lage sein, künftig Ihren Wachzustand und das damit verbundene Leistungsmaximum besser einschätzen zu können. Bereits ab Stufe 3 sollten Sie mehr als einen Gedanken darauf verschwenden, wie lange Sie noch in der Luft bleiben wollen. Und ab Stufe 4 sollten Sie mindestens sicheren Boden unter den Füßen, oder noch besser, ein Bett unter dem Körper haben.

1. Aktiv und vital, aufmerksam und sehr wach. Es entgeht Ihnen kein Detail.
2. Alle Sinne funktionieren sehr gut; Sie sind wach, aber nicht auf höchstem Niveau.
3. Sie sind entspannt und wach, aber nicht mit allen Sinnen voll aufnahmefähig. Dennoch sind Sie noch umfassend situationsbewusst.
4. Sie sind leicht benebelt und nicht ganz auf der Höhe der Ereignisse; Sie neigen zu Wahrnehmungslücken und handeln leicht nachlässig. Achtung, Gefahr!
5. Sie sind benebelt; das Interesse, noch wach zu bleiben, erodiert: Sie sind deutlich verlangsamt in der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit. Erhebliche Gefahr.
6. Sie fühlen sich schläfrig und sind deshalb vom Bedürfnis geprägt, sich hinzulegen. Sie kämpfen gegen den Schlaf. Sehr hohe Gefahr.
7. Sie befinden sich im Dämmerzustand und stehen kurz vor dem Einschlafen. Der Kampf gegen den Schlaf wird aussichtslos. Höchste Gefahrenstufe bereits überschritten.

Quelle: James C. Miller, „Controlling Pilot Error-Fatigue"; McGraw-Hill 2001 – Miller ist einer der weltweit führenden Experten in der Müdigkeitsforschung. Er fliegt heute als GA-Pilot und war Kampfpilot der US-Luftwaffe.

trinken. Die Nährstoffaufnahme des Körpers wird dadurch viel weniger gehemmt. Es ist übrigens ein Märchen, mindestens für den „geübten" Kaffeetrinker, dass Kaffee dem Körper Wasser entzieht. Ein Teil der täglich benötigten Flüssigkeit darf selbstverständlich durch Kaffee in den Körper gelangen.

Muntermacher vom Amazonas

Wer Kaffee nicht verträgt, kann sich mit diversen natürlichen „Wach-Haltern" einen Aufmerksamkeits-Kick verschaffen. Sehr beliebt sind Guarana-Präparate. Guarana enthält unter anderem Koffein und zwar mehr als drei Mal so viel wie normaler Kaffee. Damit gilt Guarana als das stärkste natürlich vorkommende Koffein, allerdings in einer verträglicheren Form. Guarana – botanischer Name „Paullina cupana" – ist eine Urwalddalie, die im Amazonasgebiet wächst. Ihre Blüten sind gelb und bilden lockere Blütentrauben. Jede der dreizelligen Fruchtkapseln enthält Samen, die kleinen Rosskastanien gleichen. Die Samen werden gewaschen und danach sechs Stunden lang geröstet, bevor man sie verwendet. Lange bevor die ersten europäischen Siedler in das Amazonasgebiet kamen, entdeckten die Eingeborenen die Kletterpflanzen mit den roten Früchten und dunklen Kernen. Sie nannten sie zunächst „warana". Später wurde dann daraus Guarana. Die Amazonas-Indianer konsumierten Guarana sehr gerne vor anstrengenden Arbeiten und langen Fußmärschen. Solche natürlichen Leistungsförderer gibt es in Kapseln, in Schokolade und in Fitness-Riegeln. Doch Vorsicht: auch solche Hilfsmittel – mögen sie noch so erprobt sein – können den gesunden Schlaf nicht ersetzen.

Genug Flüssigkeit aufnehmen

Versorgen Sie sich zudem immer auch mit genügend Flüssigkeit. Spätestens ab Flughöhe 100 brauchen Sie wegen der wesentlich trockeneren Luft ohnehin deutlich mehr Flüssigkeit als am Boden.
Außerdem ist es mit Wasser allein nicht getan. Sie brauchen auch schnell verwertbare Energie. Greifen Sie statt zum Müsli-Riegel lieber zur Banane: Bananen sind schnelle Energiespender. Diese sind vollgepackt mit wichtigen Mineralstoffen, Spurenelementen und Vitaminen. Wichtig für Piloten: Bananen enthalten – wie die einheimischen Äpfel – reichlich Fruchtzucker und Ballaststoffe. Sie sind leicht verdaulich und neutralisieren die Magensäure. In Kombination mit Joghurt, Obstquark oder Fruchtsaft kommen Sie gesund und munter aus jedem Formtief.
Wer den massiveren Kick braucht, kann zu Peperoni oder Chilischoten greifen. Einfach draufbeißen, runterschlucken und abwarten. Sie enthalten den Scharfmacher Capsacin. Der scharfe Geschmack auf der Zunge signalisiert dem Gehirn eine Art von Schmerz – und führt dazu, dass es das Glückshormon Endorphin ausschüttet. Ein einfacher, aber wirksamer Trick.
Natürlich tun wir auch gut daran, uns bereits vor dem Flug mit kohlenhydratreichen und proteinhaltigen Nahrungsmitteln zu versorgen. Reis und Haferflocken sind mehr als nur Sattmacher. Sie halten den Blutzuckerspiegel konstant, was sich wiederum positiv auf die Leistungskurve auswirkt. Und Kartoffeln und Teigwaren sind besonders geeignet, denn sie erhöhen den Serotinspiegel im Gehirn. Serotin sorgt ja bekanntlich für gute Laune. Als Beilage – man beachte die Umkehr der üblichen Denkweise – eignen sich Fisch oder Rindfleisch ganz besonders, denn sie bewahren uns länger vor Müdigkeit.
Schokolade ist ein guter Eisen-, Magnesium und Kaliumlieferant. Eine Handvoll Baumnüsse verhilft uns zur nötigen Portion ungesättigter Fettsäuren. Diese sorgen – regelmäßig eingenommen – für eine bessere Durchblutung unserer Blutgefäße. Baumnüsse lösen sozusagen eine Sauerstoffdusche im Gehirn aus. Die positiven Folgen liegen auf der Hand.

Achten Sie auf Symptome

Doch Stress, Anspannung und schlechte Laune sind durch sinnvolles Essen und Trinken allein nicht auszuschalten. Es lohnt sich, bewusst auf körperliche Symptome zu achten. Wer unter ständiger Müdigkeit leidet, könnte Probleme mit der Schilddrüse haben. Auch Konzentrationsstörungen, Abgeschlagenheit, Verdauungsstörungen und plötzliche Gewichtszunahme können auf eine Unterfunktion der Schilddrüse hindeuten. Solche Beschwerden dann einfach als „vorübergehendes psychisches Problem" anzusehen, könnte gefährlich sein. Wenn Sie den beschriebenen Symptomen mehr als nur vereinzelt begegnen sollten, zögern Sie nicht, darüber spätestens beim nächsten Check mit Ihrem Fliegerarzt zu reden. Derartige Erkrankungen beginnen schleichend und könnten deshalb leicht übersehen werden.

Jan Karbe
karbe@aopa.ch

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 +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Salzsee

Klippen auf dem Flug nach Ceduna

Einmal um die Welt mit der D-GHAN

Wir flogen mal wieder IFR nach Australien und kamen auch wohlbehalten in **Darwin** an. Eine gut organisierte Einreise durch den FSI und dem Agenten vor Ort erleichterten die ganze Abwicklung.

In **Jabiru** nahmen wir uns für zwei Tage einen Leihwagen, um in die Heiligtümer der Aborigines vorzudringen und ihre Jahrtausend alten Felsenzeichnungen zu bewundern, echt gut!

Der Busch brennt. Mit diesem Stichwort flogen wir weiter in die Kimberley's. Nach einem kurzen Aufenthalt in **Kununurra**, flogen wir in der bockigen Mittagshitze mit einem Scenicflight über die interessanten Steinformationen der Bungle-Bungle nach **Halls Creek**, einem kleinen Nest, das mit 38°C noch nach Sonnenuntergang wirklich nicht zu empfehlen ist.

Am nächsten Tag wurde die größte zusammenhängende Wüste Australiens bezwungen, die Great Sandy Desert. Hier gibt es nichts, absolut kein Leben! Wer hier strandet, wird niemals mehr gefunden. Gluthitze und kein Wasser! Wo mal Wasser war, existieren nur noch Salzseen. Eine gleichmäßige Wüstenlandschaft, in der sich je nach Sonnenstand die Spektralfarben widerspiegeln. Keine schattenspendenden Bäume oder Sträucher waren auszumachen. In 1700 m zeigte die Flugzeugaußentemperatur noch 36°C an, was einem Saunaflug gleichkam. Nur einmal wurde die Landschaft durch eine Uran-Mine unterbrochen, die allerdings nur auf dem Flugweg erreichbar ist.

Nach vier Stunden landeten wir im Backofen **Newman**, einem gottverlassenen Ort am westlichen Rand der Great Sandy Desert. Der Atem stockte. Es blieb einem kaum Luft zum Atmen bei 48°C im Schatten.

Verständlicherweise sehnten wir uns nach Abkühlung und konnten es nicht erwarten am nächsten Tag weiter zu fliegen. Nur vier Flugstunden trennten uns vom Indischen Ozean mit Ziel **Shark Bay**. Eine sehr interessante Landschaft huschte unter uns hinweg wie auch Hügelketten mit großen bunten Felsen. Man entdeckte auch ausgetrocknete Flussbetten, die nur dadurch erkennbar sind, weil sich Buschwerk wie eine Schlange windend durch die Landschaft kräuselt. Als Halbzielmarke wurde der Mt. Augusta mit 1105 m genommen. Nur noch zwei Stunden und wir werden Wasser unterm Fahrwerk haben, aber die Zeit verging nicht so schnell wie man sich wünschte. Wir bewegten uns wie eine Schneckenpost wegen des starken Windes auf der Schnauze. Ein Schrei, hurra, die Küste kam in Sicht! Wir überflogen Carnarvon und drückten die Maschine nach unten fast bis zum Anfassen der Wellen. Nun hatten wir Zeit. Schönes blaues Wasser glitzerte uns entgegen. Ein paar Inselchen huschten noch vorbei und brav setzte das Fahrwerk auf der Piste auf. Es war nach der Glut flimmernden Einöde wie ein Befreiungsschlag.

Nach einer halben Stunde Autofahrt waren wir in einem Resort in Monkey Mia angekommen, das sich in einem Naturschutzgebiet befindet. Hier wurden wir mit einer herrlichen Terrassenunterkunft direkt am Strand verwöhnt. Klamotten vom Leib reißen und rein ins Meer waren nur eins. Wieder Mensch werden, war die Devise.

Schon um 6:45 Uhr am nächsten Morgen, viel zu früh, klingelte der Wecker. Ohne Frühstück ging es schnell zum Strand und schon von weitem sahen wir die Delfine. Auch ein neugeborenes Baby war dabei, das eng an der Seite der Mutter schwamm. Die Delfine kommen jeden Morgen bis zum Strand, denn dort werden sie von Parkrangern gefüttert. Zur großen Freude durfte ich mich am Füttern der Flipper beteiligen, was etwas Besonderes war. Das ganze Erlebnis war ein toller Augenschmaus.

Wegen Spritverfügbarkeit mussten wir in **Geraldton** einen Tankstopp auf dem Weg nach Northam einlegen. Von hier aus reihte sich Farm an Farm mit Viehzucht und Getreideanbau, unterbrochen von Salzseen. In **Northam**, einem kleinen Aeroclubplatz östlich von Perth, wurden wir von Claude Meunier empfangen. Er ist auch ein RTW-Flieger, der 1996 mit seiner Aerostar die Welt umrundete. Wir waren Gäste auf seiner Farm, wo auch ein Hangar mit seinem Hubschrauber untergebracht ist. Freudig nahmen wir die Einladung zu einem Rundflug mit seinem Helikopter an. Wir erlebten eine kurze, aber schöne Zeit miteinander, natürlich mit Hauptthema „Fliegen". Nach einer herzlichen Verabschiedung am Flugplatz passierte es: Der rechte Motor mache keinen Muckser mehr. Also wurde der linke Motor wieder abgestellt und die Fehlersuche begann. Am Platz war auch eine Werkstatt beheimatet, so dass auch gleich ein Mechaniker zur Hilfe kam. Das Übel war bald ausgemacht. Der Anlasser funktionierte nicht mehr. Ausbau, nachsehen und aufschrauben – der Anlasser war nicht mehr reparabel. In Perth fanden wir am übernächsten Tag einen passenden Anlasser, so dass wir nur mit zwei Tagen Verspätung starten konnten. Daraus ergab sich auch eine kleine Routenänderung und wir flogen direkt nach **Ceduna**.

Wir glitten übers Land hinweg, ob unter oder über der Wolkenbasis, es war bockig, aber mit starkem Rückenwind. Mit Erreichen der

Opalabbau

Ayers Rock

– Oder: Wo ist Tonga? (Teil 2)

Great Australian Bight, der Küste des südlichen Ozeans, wurde es ruhig. In Low Level bestaunten wir die schönen Klippen. Nach 880 NM hieß es bei 42 Knoten Crosswind landen. Hui, musste das sein? Ja, denn es wurde bereits dunkel! Nicht nur die Landung war bei diesem Wind schwierig, sondern auch das Rollen auf der Runway. Das Auftanken und Öl nachfüllen verschoben wir daher auf den nächsten Tag, denn schon öfters liebkosten mich Ölspritzer im Gesicht und auf der Kleidung.

Kingscote, eine kleine Insel südwestlich von Adelaide, fast gänzlich als Naturschutzgebiet ausgewiesen, ist für seinen Tierreichtum bekannt. Vorm Abflug in Ceduna bekamen wir die erschreckende Nachricht, dass große Flächen der Insel brennen und man nicht weiß, ob eine Landung dort überhaupt möglich ist. Trotzdem machten wir uns auf den Weg und flogen los.

Farmen umgeben von Salzseen, die von rosa bis violett schimmerten, flogen unter uns vorbei sowie auch Küstenabschnitte mit steilen Abbrüchen. Nach der Landung in Kingscote wurden wir vom Airport Manager begrüßt, der Handzettel mit Informationen verteilte, wo sich auf der Insel die Brände ausgeweitet haben, so dass dort eine komplette Sperrung erfolgte. Die Flugzeuge am Platz wären jedoch sicher und nicht durch Feuer bedroht. Gleich am Flugplatz mieteten wir einen Leihwagen und machten uns erst mal auf den Weg zum Hotel. Anschließend fuhren wir in Richtung Osten der Insel und sahen viele Gebiete mit sehr starker Rauchentwicklung. Wenig später auf der kaum befahrenen Straße sahen wir sehr viele tote Kängurus, große und kleine, frisch überfahrene der letzten Nacht sowie fast schon verweste. Die Kadaver wurden nicht weggeräumt. Das war kein schöner Anblick, aber das ist in allen Teilen Australiens gleich.

Programmpunkt für den nächsten Tag: Suche nach den Koalas. Es bedarf schon einiger Übung, um die süßen Kuscheltiere ausfindig zu machen. Unterwegs kamen wir auch an einem Freigehege vorbei, in dem viele Tiere gehalten werden, die nur in Australien vorkommen.

Bei blendendem Sonnenlicht flogen wir über den großen Salzsee Lake Gairdner ins Outback der Höhlenmenschen. Sie buddeln und buddeln nach dem schnellen Reichtum der Opale. Aber die meisten bleiben enttäuscht ihr Leben lang hier hängen bei unwirtlichen Klimabedingungen.

Es war der 09.12.2007. Anders als geplant musste Ralf seinen Geburtstag unter der Erde in einer Höhle verbringen. Aber halb so schlimm, es geschah freiwillig. Wir waren in **Coober Pedy**, der Stadt mit dem größten Opalvorkommen der Welt. Hier ist es Usus ein Quartier unter der Erde zu beziehen, um der glühenden Hitze zu entfliehen. Ich glaube wir waren die Einzigen, die bei der Hitze kreuz und quer durch die Gegend latschten und dabei eifrig hübsche Steinchen (Opale) sammelten. In einem Supermarkt erstanden wir noch eine Flasche Wein, damit wir abends auf das Geburtstagskind anstoßen konnten.

Das bekannteste Felsmassiv der Welt winkte uns schon von weitem, alleinstehend in roter Farbe, zu: **Ayers Rock**! Es dauerte noch eine Weile bis wir den Felsen erreichten, obwohl wir ihm uns mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h näherten. Die Luft war klar und trocken und so umflogen wir den Ayers Rock auf der vorgeschriebenen Scenicroute gleich zweimal. Anschließend das gleiche bei den Olgas, ehe wir den Platz anflogen, für den eine vorher einzuholende Landegenehmigung erforderlich ist. Am Nachmittag stand eine Erkundung zu Fuß an. Schließlich macht es auch Spaß hochzugucken und nicht nur runterzugucken.

Es regnete stark in Ayers Rock und bei tiefhängenden Wolken schlichen (flogen) wir davon. Im Tower von **Alice Springs** tat man sehr busy und wollte uns lange nicht landen lassen bis uns der Kragen platzte… Dank eines kurzen Fluges blieb uns für ausgiebige Erkundungen noch viel Zeit, die wir mit dem Leihwagen nutzten, einem 9-sitzer, das letzte Vehikel, das noch aufzutreiben war. Uns zog es in Richtung Ross River, der Ostseite der Mac Donnell Ranges. Einsamkeit und Natur pur laden zu ausgedehnten schönen Wanderungen ein. Wildpferde und wilde Kamele sind hier keine Seltenheit. Etwas lebhafter ist die Westseite der Mac Donnell Ranges. In Simpsons Gap sind die zierlichen Wallabies weit verbreitet und an sich nicht menschenscheu. Viele Oasen in den Bergen mit sauberem Wasser laden zum Schwimmen und Verweilen ein.

Pro Stunde hat man vielleicht eine Begegnung mit einem anderen Auto. Bisher wurde über die Ureinwohner, die Aborigines, noch kein Wort verloren. Überall wird der Tourist darauf aufmerksam gemacht, dass die Aborigines als Ratgeber und Führer vor Ort bei Touren den Reisenden ihre Kultur darbieten und erklären. Wir haben keinen einzigen gesehen. Weder in N. P. bei ihren Felszeichnungen noch am heiligen Berg der Uluru und deren Museen oder in Geschäf-

Kakadus, Hamilton Island

Tiger Moth in Watts Bridge

ten, wo ihre Handwerkskunst zum Verkauf angeboten wird. Man trifft nur weiße Ranger und Ladenbesitzer. Aber traurigerweise liegen die Aborigines schon tagsüber alkoholisiert oder im Drogenrausch auf den Straßen und in den Parks. Ein von den Australiern gehasstes Volk, das keine Zukunft hat und in der gegenwärtigen Lebensweise untergeht.

Es war mal wieder ein Schwitz- und Saunaflug über die Outbacks. Am Boden hatten wir 48°C im Schatten und das Blech der Maschine hätte zum Eier braten gereicht.

In **Mt. Isa** existiert die größte Goldmine Australiens. Ein Völkergemisch aus aller Welt arbeitet hier hart, verdient allerdings sehr gutes Geld. Meilenweite unwirtliche Wüste umschließt diesen Ort. Einen Besuch in einer bereits geschlossenen Mine konnten wir leider nicht realisieren, weil wir zu spät ankamen.

Entlang der Straßen mit den immer wieder kreuzenden Zuggleisen flogen wir über Cloncurry bis Torrens Creek. Wüsten-Orte waren unter uns, die die Frage aufwerfen, wie man dort nur leben kann. Leben wurde uns beim Anflug auf **Hamilton Island** eingehaucht. Uns erwartete eine Traumkulisse und Südseefieber pur am Great Barrier Reef. Schneeweiße tolle Motoryachten stachen in unsere Augen. Auf uns wartete das größte Riff der Welt! Billig ist die Insel nicht, aber zwischendurch brauchten wir auch mal was anderes, als Antrieb zum Weitermachen. Wir buchten einen Tagesbootsausflug zum Schnorcheln am Great Barrier Reef. Mit zwei ausgiebigen Schnorchelgängen kamen wir voll auf unsere Kosten und es wurde diesmal nicht zu viel versprochen. Eine zauberhafte Unterwasserwelt mit all ihrer Vielfalt und Farbenpracht empfing uns zum Bestaunen.

Entlang von Trauminseln und dem Great Barrier Reef flogen wir nach Hervey Bay. Unterwegs sahen wir Delfine und unzählige Fischschwärme sowie Korallenriffe.

In **Hervey Bay** ließen wir unser Flugzeug stehen und fuhren mit der Fähre nach Fraser Island. Zum Zeitpunkt selbst, gab es dort keine Landemöglichkeiten für unser Flugzeug. Der Aufenthalt dort lohnte sich wegen der Artenvielfalt der Tiere sehr, war aber viel zu kurz. Doch auf unser Flugzeug wartete die zeitmäßig fest vereinbarte Maintenance in Brisbane. Dafür gönnten wir uns auf dem Weg dorthin einen tollen Rundflug über Fraser Island und entdeckten dabei Traumstrände an der Ostseite der Insel.

In **Brisbane Archerfield** erwartete uns schon Bill Finlen, ebenfalls ein Earthrounder, der 2002 mit seiner Bonanza V36A unterwegs war. Mit der Werkstatt sprachen wir die Wartung für unsere Partenavia ab. Wir wurden von Bill zu ihm nach Hause eingeladen, wo wir uns sofort wohl fühlten und auch dort seine Familie kennen lernen durften. Anschließend wurde uns Brisbane kreuz und quer gezeigt. Eine Stadt, die uns aufgrund ihrer Umgebung, gelegen am Pazifik und dem schönen Hinterland sehr gut gefällt. Ca. 30 Flugminuten westlich von Brisbane liegt der schöne Graslandeplatz **Watts Bridge**. Hier besitzen Bill und viele andere Flugfans kleine Wochenendhäuser. Eine Grillparty war bereits mit anderen Flugfreunden verabredet und organisiert!

Der Service am Flugzeug war beendet. Es wurde noch aufgetankt und kurze Zeit später landeten wir in der herrlichen Natur von Watts Bridge. Hier hatte Ralf Muße und Zeit das ganze Flugzeug noch mal gründlich und eingehend zu checken, sowie es mit der Hand zu waschen. Danach sah der Geier-Flyer wieder wie neu aus!

Bills Original Tiger Moth aus dem Jahr 1942 musste am nächsten Tag für Rundflüge herhalten. Auch Ralf ließ sich es nicht zweimal sagen, mitzufliegen. Es waren zwei wundervolle Tage in denen wir auch neue Freundschaften geschlossen haben.

Eigentlich wollten wir von hier direkt nach Melbourne weiterfliegen, erhielten aber eine Einladung von Earthrounder Dick Smith und wurden in seiner Villa zum Mittagessen bei **Coffs Harbour** willkommen geheißen. Anschließend gaben wir den Flugplan auf und schon waren wir wieder in der Luft. Wegen der vielen Sperrzonen flogen wir nicht an der Küste entlang, sondern gleich quer über das Hinterland, denn wir hatten noch ca. fünf Flugstunden vor uns. Die Sicht war klar und so genossen wir die unter uns entlanggleitende Landschaft. Kurz vor Melbourne zwangen uns Wolken immer tiefer zu gehen. Beim ersten reporting point für M. Essendom „Suggar Loaf", bekamen wir ein „direkt zum Platz", was das ganze Prozedere abkürzte.

Melbourne ist eine gefällige, sehr moderne Großstadt. Die Menschen sind hier in eleganter Kleidung unterwegs. Ein reichhaltiges teueres Warenangebot begleitet einen bei seinem Schaufensterbummel.

Alles war weihnachtlich geschmückt und rund herum klangen Weihnachtslieder aus Lautsprechern. Hier in Australien ist erst am 25. Dezember Heiligabend. Alleine zu zweit wollten wir den Abend bei einem lekkeren Menü feiern.

Am Boxing Day sagten wir Melbourne tschüss, winkten noch mal beim Überflug über der City und wenig später hatten wir das Festland hinter uns und flogen auf Tasmanien zu.

Tasmanien empfing uns mit schlechtem Wetter. Die Augen mussten schon ange-

Cradle Mountain

Feuerwerk in Sydney

Weltumrundung mit der D-GHAN (Teil 2)

strengt werden, um überhaupt etwas von der Landschaft zu sehen. Eine geplante Zwischenlandung erfolgte in **Strathan**, einem menschenleeren Flugplatz. Zu Fuß machten wir uns auf den Weg in den Ort, aber nicht all zu bald machten wir winke, winke. So kamen wir per Anhalter in die Stadt. Ein kleiner hübsch geschmückter Ort begrüßte uns, von wo aus viele Touren ihren Anfang nehmen. Von hier aus VFR nach **Hobart** zu kommen, konnten wir uns abschminken. Gleich nach dem Start waren wir in Wolken und gaben dort bei ATC einen IFR-Plan nach Hobart auf, was kein Problem war. Schwierig war es, die Höhe zu halten, da Scheerwinde und teilweise bis 180 Knoten herrschten, mal als Head-, mal als Tailwind. So waren wir auch beim Anflug beschäftigt und konnten das schöne Panorama der Stadt nicht genießen. Vorsichtshalber hatten wir dieses Mal eine Bleibe vorgebucht, da uns bekannt war, dass eine Segelregatta, Sydney-Hobart im Gange sei.

Erst mal fuhren wir mit einem Leihwagen in die Cradle Mountains. Trotz der langen Autofahrt erfolgte noch eine Rundwanderung um den Lake Dove mit Blick auf die Craddle Mountains mit 1560 Metern. Nicht genug damit, denn anschließend ging es auf Nachtpirsch. Im Scheinwerferlicht sah man viele Wombats und diverse Beutelmarder. Bloß die vielversprochenen Tasmanischen Teufel (Beutelteufel) ließen sich nicht blikken. Diese Tiere sind einmalig, es gibt sie nur in Tasmanien und sie sind leider wegen einer Krankheit vom Aussterben bedroht.

Wir trauten unseren Augen nicht, als wir nach Hobart zurück kamen. Menschenpulks belagerten alles soweit das Auge reichte. Die Ankunft der Segler aus Sydney wird jedes Mal als ein Riesenspektakel gefeiert. Für uns war das natürlich auch ein Erlebnis.

Am nächsten Tag saßen wir wieder in der Maschine in Richtung Sydney. Das Fliegen über Tasmanien war eine Achterbahn; rauf, runter, vor und zurück. Erst über Wasser wurde der Flug ruhiger.

Sydney-Bankstown: Hier waren wir erst mal Gäste bei der Sekretärin von Dick Smith, Marylin, und ihrem Freund Mark, einen ehemaligen Kampfpiloten bei der Royal Airforce. Den Tag vor Silvester nutzten wir dazu, um Sydney noch in Ruhe zu erkunden. Wir hatten uns in den Kopf gesetzt, das Riesenfeuerwerk, das erste auf der Welt zum Neuen Jahr, live zu erleben. Dafür stellte Dick Smith uns sein Apartment zur Verfügung, das direkt an der Harbour Bridge liegt. Um 21:00 Uhr begann bereits für 20 Minuten ein tolles Kinderfeuerwerk. Das sollte Nachahmer finden. Prosit Neujahr 2008! Es zischte, krachte, Tausende von bunten Feuerbällen erleuchteten den Nachthimmel ringsherum. Nach dem 30-minütigen Feuerwerk folgte eine stundenlange bunt leuchtende Schiffsparade unter Sirenengeheul.

(Fortsetzung folgt)

Marga Hannemann

Land	Zielort	ICAO	Datum	Zeit	NM
Australien	Darwin	YPDN	25.11.2007	7:31	990
Australien	Jabiru	YJAB	27.11.2007	1:02	120
Australien	Kununurra	YPKU	29.11.2007	2:33	330
Australien	Halls Creek	YHLC	29.11.2007	1:36	220
Australien	Newman	YNWN	30.11.2007	4:02	545
Australien	Shark Bay	YSHK	01.12.2007	4:00	465
Australien	Geraldton	YGEL	03.12.2007	1:34	170
Australien	Northam	YNMT	03.12.2007	2:04	340
Australien	Ceduna	YCDU	06.12.2007	5:57	880
Australien	Kingscote	YKSC	07.12.2007	2:25	300
Australien	Coober Pedy	YCBP	09.12.2007	3:15	435
Australien	Ayers Rock	YAYE	10.12.2007	2:51	365
Australien	Alice Springs	YBAS	12.12.2007	1:45	200
Australien	Mount Isa	YBMA	14.12.2007	2.50	370
Australien	Hamilton	YBHM	15.12.2007	4:00	545
Australien	Hervey Bay	YHBA	17.12.2007	3:19	455
Australien	Brisbane	YBAF	19.12.2007	1:26	160
Australien	Watts Bridge	YWSG	21.12.2007	0:30	55
Australien	Coffs Harbour	YBCH	23.12.2007	1:29	220
Australien	Melbourne	YMEN	23.12.2007	5:03	935
Tasmanien	Strathan	YSRN	26.12.2007	2:10	270
Tasmanien	Hobart	YMHB	26.12.2007	0:48	110
Australien	Sydney	YSBK	29.12.2007	4:21	590

IAOPA Europe eNews

Flight Crew Licensing

EASA's deadline for comments on its plans for Flight Crew Licensing has been extended to December 15th, largely because its proposals on Operations have not yet been published, and one should not be considered in isolation from the other.

Jacob Pedersen of AOPA-Denmark reported to the IAOPA-Europe Regional Meeting in Zurich in October that there's a lot of good in the EASA proposals. In particular, EASA will revert to ICAO medical requirements, which the JAA abandoned, causing much misery and dislocation in general aviation. All those who lost their licences to JAR medical requirements would be able to retain them under EASA. It also reintroduces the PPL instructor, killing off the need to show a "CPL level of theoretical knowledge" before you can be paid to instruct.

But there is a certain amount in the NPA that is truly dreadful and is being strongly opposed by IAOPA. The proposals would effectively render it impossible to base an N-registered aircraft in Europe and fly it on an FAA licence, which would render the FAA Instrument Rating useless here. IAOPA's position is that the reasons why so many FAA licenses, ratings and aircraft are in use in Europe is because of the manifest deficiencies of European regulation, and these fundamental problems cannot be ignored. European pilots have been forced by bad regulation to go abroad for their flight training, and the solution is to improve the regulation, rather than simply to ban the better system.

It is expected that the Operations proposals will make the problem worse, requiring foreign-registered aircraft to conform to EASA rules, even if they invalidate their Certificates of Airworthiness. Removing the opportunity to operate on an FAA IR would be especially harsh as EASA's own moves towards a reasonable and feasible IR seem to be running into the sand. EASA cannot be allowed to take the easy option (for them) of banning third country aircraft and licenses. Such an action would impose massive costs and disruption on general aviation, and make flying in Europe less safe.

IAOPA-Europe was making common cause with the business aviation lobby, with flight training organisations and with companies like FlightSafety, who would be effectively forced to close down if EASA has its way.

Five more concerns with the EASA FCL Proposal

Apart from foreign-registered aircraft and licenses, there are five main issues of concern in the 647-page FCL document on which IAOPA Europe has established a common position.

More paperwork

The extensive requirement for management and quality control systems will be completely overwhelming for small training organisations. The current "registered facilities" will have to be fully compliant with much more onerous regulations, while the definition of "commercial operation" seems to include a number of activities that used to be considered non-commercial. The full text on this is, however, not yet available.

LPL safety?

Some of the provisions of the new Leisure Pilots Licence for SEP aircraft up to 2000 kg would seem to raise safety issues. The basic LPL allows a pilot to take a passenger after 20 hours flying, ten of them dual. Is it sufficient? Emanuel Davidson of AOPA-France said the French brevet de base, with similar requirements, was not noticeably more dangerous than an ICAO-compliant licence. While some delegates thought the law should prevent a 20-hour pilot flying an aircraft as big and complex as a Seneca V, others thought it should be left to the good sense of the GA industry; no buyer of a Seneca V would fly it with 20 hours experience, and no renter of Seneca Vs would let him have it, either. No law was required.

Examiner checkride

The recurrent "flight with an instructor" is apparently being turned into a checkride with an examiner on every third renewal. With 70 percent of PPL holders not renewing after five years, this was seen as a further disincentive. It will be less useful than an instructor flight, where pilots can practice manoeuvres instead of just flying for a 'pass or fail' with an examiner. There is no evidence that the current system was deficient, and in many countries there is a severe shortage of examiners. This proposal is a backward step.

Sensible IR

There is still no solution for a simplified instrument rating targeted at the PPL pilot, and also no solution for the holders of a UK IMC rating who risk losing their current privileges. This problem already has been recognised and EASA is now forming a working group specifically to deal with these issues. Whether anything will come of it is another matter; often, working groups are simply a smokescreen for a lack of action.

What's in a name?

The name of the Leisure Pilots Licence, which IAOPA has criticised from the start and which EASA's Eric Sivel told us would be changed, has not been changed. IAOPA has always said that the name misrepresents the nature of the licence and will be a gift to those who would stop us flying and shut down aerodromes. It was promised that the name would be changed to Light Aircraft Pilots Licence, but this has been reneged upon. It is deemed vital to convince the European Commission that a name change is relevant and necessary. Martin Robinson of AOPA-UK stressed the need for delegates to go back to their national authorities and make them aware of IAOPA-Europe's standpoint on these matters. The national authorities would then reinforce IAOPA's voice at EASA and the Commission.

Termine 2009

Januar

▶ 24.01.2009
AOPA-Seminar „Flight Briefing VFR“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

▶ 25.01.2009
AOPA-Seminar „Flight Briefing IFR“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

Februar

▶ 07.02.2009
AOPA-Sprechfunkrefresher
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März

▶ 06. - 08.03.2009
AOPA/TFC-Simulatortraining
in Essen-Kupferdreh
Info: www.aopa.de

April

02. - 05.04.2009
AERO 2009
in Friedrichshafen
Info: www.aero-expo.de

21. - 26.04.2009
35. Sun `n Fun
in Lakeland, USA
Info: www.sun-n-fun.org

Mai

▶ 07. - 10.05.2009
14. AOPA-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

12. - 14.05.2009
9. EBACE, Genf
Info: www.ebace.aero

▶ 19.05.2009
AOPA-SeaSurvival
in Nordholz (EDXN)
Info: www.aopa.de

▶ 21. - 24.05.2009
AOPA-Seeflugtraining
nach Neubrandenburg (ETNU)
Info: www.aopa.de

22. - 24.05.2009
2. Internationales Van's Treffen
in Damme (EDWC)
Info: www.flugplatz-damme.de

▶ 28. - 31.05.2009
AOPA-Fly-Out
nach Jersey (EGJJ)
Info: www.aopa.de

Juni

15. - 21.06.2009
48. Paris Air Show
in Le Bourget, Frankreich
Info: www.paris-air-show.com

Juli

03. - 05.07.2009
Airshow Coburg
Flugplatz Brandensteinsebene (EDQC)
Info: www.edqc.de

17. - 19.07.2009
TANNKOSH 2009
Flugplatz Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.de

27.07. - 02.08.2009
EAA AirVenture 2009
in Oshkosh, USA
Info: www.airventure.org

August

▶ 01. - 08.08.2009
31. AOPA-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

▶ 02.08.2009
JHV der AOPA-Germany
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

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

September

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

04. - 06.09.2009
European CT Meeting
in Eggersdorf (EDCE)
Info: www.euro-ct-meeting.ul-fliegerclub.de

Oktober

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

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

November

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **14.02.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **16.05.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **12.09.2009,** um 10:00 Uhr
Samstag, **07.11.2009,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax 0711 23733-17 anmelden.

Alle Angaben ohne Gewähr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Weihnachtsaktion:
Bestellungen bis zum 20.12.2008
sind versandkostenfrei
Mindestbestellwert 10,00 EUR

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer
Gültig bis

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

Bestellung

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

Versandkosten für Produkte 4+5 bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2008
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
3. Quartal 2008 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

Sparen Sie im Schlaf !

HRS ist Europas führendes Hotelportal.

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

HRS.aopa.de

Die Nr.1 für Hotelreservierungen

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

HRS HOTEL RESERVATION SERVICE