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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2009 | Dezember 2009 - Januar 2010 | Heftpreis 2,80 Euro
AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, Postvertriebsstück D. 9348.F Entgelt bezahlt

06/09

Debakel in Berlin-Schönefeld:

Allgemeine Luftfahrt unerwünscht

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 24.12.2009 bis 03.01.2010 geschlossen

Stärker vertreten!

- AOPA-Aviation Summit in Tampa, USA
- ZÜP zur Disposition

Fliegerisch fit!

- AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR“ in Schönhagen
- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach

Besser informiert!

- 15. Oldtimertreffen auf der Hahnweide
- Praxistest Bio Avgas

Einfacher ELT-Einbau
Ideal für Retrofit

Minor change approval verfügbar für die meisten gängigen Flugzeugtypen

Universelle Einbauvorrichtung

Kannad 406 AF-COMPACT

RC102 Fernbedienungs-Element

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER 406MHz

ELT

- Niedrige Einbaukosten
- Keine Bordnetz-Einspeisung erforderlich
- Integrierte akustische Warnung
- Batterie mit 6 Jahren Lebensdauer
- 2 Jahre Garantie

Für alle 406 AF-COMPACT Versionen

- Mit nur 2 oder 3 Adern zum Fernbedienungs-Element
- Universelle Einbauvorrichtung

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS

ETSO - TSO ZERTIFIZIERT

KANNAD

+33 2 97 02 49 49 - contact.aviation@kannad.com

www.kannad.com

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

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

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

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

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

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

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

Ein Aufbruch?

Eine neue Regierung weckt Hoffnungen und Ängste – je nach Standpunkt. Was haben wir, was hat die Allgemeine Luftfahrt zu erwarten?
Der eine oder andere wird sich jetzt auf die wurschtige Position zurückziehen: „Es ändert sich ja doch nichts!" Und genau das glaube ich nicht, jedenfalls wenn man versucht, die Koalitionsvereinbarung ernst zu nehmen. Wie heißt es dort zum Beispiel?

„Wir wollen das Luftsicherheitsgesetz mit dem Ziel überprüfen, die Zuverlässigkeitsüberprüfung von Privatpiloten bei Gewährleistung eines gleichbleibenden Sicherheitsniveaus auf ein angemessenes Maß zu reduzieren."

Hier hat sich Frau Leutheusser-Schnarrenberger als neue Justizministerin offenbar an den von ihr veröffentlichten Artikel im AOPA-Letter erinnert! Das herzliche Dankeschön an eine Politikerin, die nicht nur Versprechungen macht, sondern sie auch einhält, sei verbunden mit dem Appell, jetzt auch wirklich Nägel mit Köpfen zu machen. In einem Rechtsstaat darf eine Personengruppe nicht unter Generalverdacht gestellt werden! Das heißt nicht, dass die AOPA berechtigte Sicherheitsbelange nicht ernst nimmt, nur müssen sie sinnvoll und rechtsstaatsgemäß sein. Wir haben der Justizministerin unsere Unterstützung angeboten.

Diese Entwicklung ist sicherlich unserem gemeinsamen Bemühen um die Bewusstmachung dieses sensiblen Themas zu verdanken. Und natürlich auch dem unermüdlichen Kampf unserer Vizepräsidentin Sibylle Glässing-Deiss vor den deutschen Verwaltungsgerichten. Wie wichtig ein geschlossenes Auftreten ist, wie unersetzlich die AOPA für die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt ist, zeigt dieses Beispiel in kaum zu überbietender Deutlichkeit.

Die Allgemeine Luftfahrt kann ihre Bedeutung aber nur behalten, wenn man ihr auch den Freiraum lässt, den sie hierfür benötigt. Die Schließung von Flugplätzen ohne Alternativen ist ein falsches, ja ein fatales Signal. Es entmutigt diesen wichtigen Wirtschaftszweig und stärkt diejenigen, denen im Kampf gegen Privatinitiativen und -aktivitäten alles recht ist. Der Raum München darf mit der drohenden Schließung von Fürstenfeldbruck nicht die Tradition von Berlin mit der Schließung von Tempelhof fortsetzen. Das sollten sich die Bayerische Staatsregierung und ihr angeblich liberaler Wirtschaftsminister nicht antun, in einem Atemzug mit Leuten genannt zu werden, die von Wirtschaft nur dann etwas verstehen, wenn es dort etwas zu trinken gibt.

Wenn wir also von der neuen Regierung etwas erwarten, wenn der Regierungswechsel also ein echter Aufbruch sein soll, dann sollte er weniger mit Ängsten als mit Hoffnungen verbunden werden – zumindest mit der Hoffnung auf eine vorurteilsfreiere Sicht auf die Allgemeine Luftfahrt. Hierzu würde auch gehören, die unselige Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung erneut auf den Prüfstand zu stellen. Eine Verordnung, die das Gegenteil dessen bewirkt, was ihr ausgewiesener Zweck sein soll, ist bereits für sich ein Unding. Wenn sie dann auch noch die Abwanderung von Kleinunternehmen aus Deutschland fördert, dann, spätestens dann, muss hierüber erneut nachgedacht – und gehandelt – werden.

Die AOPA wird alles tun, um einen konstruktiven Dialog mit der neuen Regierung zu erreichen, für die AOPA, für die mittelständische Wirtschaft, und nicht zuletzt für unser Land.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Weihnachtsgrüße	5
3. Tag der AOPA-Vereine	6
Jeppesen-Special	7

Stärker vertreten!

Rauswurf der AL aus Berlin-Schönefeld droht	8
ZÜP zur Disposition	9
Über 100 flogen auf Fürsty	10
Fürsty-Gerichtstermin	11
AOPA-Aviation Summit	12
Landeplatz-Lärmschutzverordnung: Übergangsregelung läuft aus	13

Fliegerisch fit!

AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR“ in Schönhagen am 30. und 31.01.2010	14
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I / II in Egelsbach am 13.02.2010	15
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 27.02.2010	16
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 06. und 07.03.2010	17
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 13.03.2010	18
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	19

Besser informiert!

Grass for Gas – Praxistest Bio Avgas	20
Fotokalender der Stiftung Mayday	21
Diamond Aviation World am Flugplatz Egelsbach eröffnet	22
Fly & Help – Für einen guten Zweck mit dem Flugzeug um die Welt	23
15. Oldtimertreffen auf der Hahnweide	24
Neue Luftfahrtkarten für Sichtflieger von Jeppesen und DFS	26

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Inseln der Schönheit (Teil 1)	28
Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Pilatus Aircraft Ltd (PC 12 „Parrot“)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2009 und Januar 2010 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft

Christoph Brand
Dr. Folkard Edler
Gundolf Reitmaier
Dr. Heide Riech
Dr. Jürgen Burkhardt
Dr. Franz J. Stadtbäumer
Dieter W. Stricker
Günther Mühle
Udo Schürmann
Otto Körner
Klaus Zeh

25-jährige Mitgliedschaft

Dieter Schau
Jobst Meier zu Biesen
Ernst Voigt
Dr. Hartmuth Wolff
Fritz Lang
Bernhard Gohlke

Foto: Cirrus Design Corporation

3. Tag der AOPA-Vereine

Gut besucht und sehr informativ

Am 17. Oktober hatte die AOPA wieder zum Tag der AOPA-Vereine nach Egelsbach eingeladen. Diese Veranstaltung fand bereits zum dritten Mal statt.

38 Teilnehmer aus 16 der insgesamt 61 in der AOPA-Germany organisierten Vereine hatten sich angemeldet.

Nach Begrüßung der Teilnehmer durch Ralf Valerius, Finanzvorstand des AERO-Club Odenwald, und AOPA-Geschäftsführer Dr. Michael Erb begann Prof. Dr. iur. Gustav Real (als neu gewählter AOPA-Beirat) mit seinem Vortrag zu Steuerfragen der Luftsportvereine. Besonders interessierten die Teilnehmer die Fragen, ob im Chartereinsatz und in der Flugausbildung Ansprüche auf Rückerstattung der Energiesteuer bestehen, und ob wie vom Zoll angedroht beim Verweis auf für gewerbliche Zwecke durchgeführte Flüge der Verlust der Gemeinnützigkeit eines Luftsportvereins droht.

Den Themenschwerpunkt der Veranstaltung bildeten drei Vorträge zum Thema Marketing, wie erschließt man für einen Verein neue Einnahmequellen.

Leo Buschmann, Vorstand im Flugsport-Club Würzburg, machte deutlich, wie Marketing im eigenen Verein angewendet wird und wie Sponsoren etwa für die Lackierung der Vereinsflugzeuge und Käufer für Bandenwerbung gefunden werden konnten. Durch eine Vielzahl von Zusatzeinnahmen konnte der Würzburger Verein seinen Flugplatz kaufen und den Flugstundenpreis für Vereinsmitglieder deutlich reduzieren.

Willi Hartmann, Geschäftsführer des Frankfurter Vereins für Luftfahrt, hielt einen Vortrag über die Planung und Durchführung der 100 Jahr Feier des FVL am Flugplatz Egelsbach im Jahr 2008. Er demonstrierte, wie durch den Einsatz zielführender Marketinginstrumente knapp 20.000 Besucher den Weg zu dieser Großveranstaltung fanden und wie der Verein schon im Vorfeld von Kostenrisiken freigestellt werden konnte.

Karl-Peter Grieß, der geschäftsführende Gesellschafter des Flugplatzes Pirmasens-Pottschütthöhe, präsentierte, wie der von seinen kommunalen Eigentümern aufgegebene Flugplatz von privaten Eigentümern übernommen, in die Geschäftsform einer gemeinnützigen GmbH überführt und erfolgreich saniert wurde. Etwa durch DTM-Trainingsläufe und zahlreiche Jugendveranstaltungen konnten das Image und die Kassen des in einem Naturschutzgebiet liegenden Flugplatzes gleichermaßen aufpoliert werden.

Dr. Michael Erb referierte abschließend über geplante und bereits in Kraft getretene neue Regularien von LBA und EASA sowie deren Auswirkungen speziell auf Vereine.

Zu allen Themen fand eine lebhafte Diskussion statt. Die Vereinsvertreter nutzten gerade auch während der Pausen die Gelegenheit, sich mit Kollegen über die verschiedensten Themen zu unterhalten und Kontakte für einen dauerhaften Informationsaustausch zu knüpfen. Eines wurde klar: Um heutzutage einen Luftfahrtverein erfolgreich zu führen, reichen Einzelkämpferqualifikationen der Vorstände bei weitem nicht aus.

Aus ganz Deutschland kamen die Teilnehmer nach Egelsbach

Leo Buschmann, FSC Würzburg

Willi Hartmann, Frankfurter Verein für Luftfahrt

Jeppesen-Special

Exklusiv für AOPA-Mitglieder

+

+

Jeppesen FliteStar VFR Software

Flugplanungssoftware
inklusive 3 Online-Updates pro Jahr

Jeppesen JeppView VFR Software

Elektronische Anflugkarten
inklusive Online-Updateservice
für 12 Monate

Wetter und NOTAM Service weltweit

für FliteStar mit unbeschränktem
Zugriff für 12 Monate

Jeppesen-Paket	Listenpreis	Preis für AOPA-Mitglieder	Ersparnis
VFR Europa	803,25 EUR	**499,80 EUR**	**303,45 EUR**
VFR Zentraleuropa*	702,70 EUR	**399, 25 EUR**	**303,45 EUR**
VFR Deutschland	631,06 EUR	**327, 61 EUR**	**303,45 EUR**

*VFR-Zentraleuropa enthält die Länder Österreich, Belgien, Luxembourg, Kanalinseln, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Polen, Slowakei und Schweiz.

Dieses Angebot beinhaltet die Produkte Jeppesen FliteStar VFR, Jeppesen JeppView VFR und Jeppesen Wetter/Notam-Service. Der Exklusivpreis für AOPA-Mitglieder gilt für die ersten 12 Monate.

Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer zzgl. Versand.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle. Nach Überprüfung Ihrer Mitgliedsnummer erhalten Sie weitere Details zum Bestellvorgang.

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

Rauswurf der AL aus Berlin-Schönefeld droht

Die Stellungnahme des Flughafensprechers Ralf Kunkel in der Berliner Morgenpost vom 20. Oktober ist unmissverständlich. Die Flughafengesellschaft will künftig Privatflieger mit kleinen Maschinen vom Flughafen Schönefeld und künftigen Hauptstadtflughafen BBI fernhalten. „Maschinen mit einem Abfluggewicht bis zu zwei Tonnen sollen in Schönefeld nicht mehr landen. Eine Cessna hat auf einem Verkehrsflughafen nichts mehr verloren. Sie ist zu langsam, und wir verdienen auch nicht genügend Geld." Aber man kann in puncto Verleumdung offenbar immer noch einen draufsetzen, so konnte man im Berliner Tagesspiegel am 9. November unter der Überschrift „Pannenmaschinen von Hobbyfliegern stoppen Linienjets" nachlesen, wie Kunkel misslungene Seitenwindlandungen von Hobbyfliegern als Grund für wiederholte Flughafensperrungen ausmacht.

Damit passiert genau das, wovor die AOPA in der Diskussion um die Schließung von Berlin-Tempelhof und den Ausbau von BBI immer gewarnt hat. Der neue Flughafen BBI kann mit seinen zwei Pisten nach der Schließung von Tempelhof und Tegel nicht den Verkehr aufnehmen, den die drei Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld zuvor auf sechs Pisten abgewickelt haben. Im Jahr 2007 waren dies zusammen 253.000 Flugbewegungen. Zum Vergleich: Die gut ausgelasteten Flughäfen Hamburg und Köln haben 173.000 bzw. 151.000 Bewegungen, jeweils deutlich weniger. Die logische Konsequenz war klar: Sobald Tempelhof endgültig geschlossen ist, wird man die Allgemeine Luftfahrt, deren Bewegungszahlen man für die Genehmigung der Ausbaupläne für BBI noch dankbar angenommen hat, aus dem Flughafen rausdrängen. Alle anderslautenden Bekräftigungen der Flughafengesellschaft und der Berliner Senatsverwaltung, dass AL und Airlines eine neue gemeinsame Heimat in BBI finden werden, waren von Anfang an reine Luftblasen, man wollte den Ausbau des Flughafens BBI nicht gefährden.

Die Flughafengesellschaft macht jetzt ernst: Durch die Einführung von hohen GAT-Entgelten, von dubiosen Positionsentgelten (selbst für das zweiminütige Abstellen eines Flugzeugs vor dem Hangar zum Einhallen werden jedes Mal 10 € berechnet), der Einführung einer Mindesttonnage von 6 t bei der Berechnung der Landegebühren und letztlich auch durch die Kündigung von Stellplätzen will man die AL mit aller Macht loswerden. In der Summe der Entgelte soll eine Landung für die AL um bis zu 240% teurer werden. Das werden wir nicht akzeptieren.

Kein Platz für die Allgemeine Luftfahrt

Mit dieser Einstellung stehen wir nicht alleine da. Auch die IHK Berlin und Potsdam wiesen bereits Ende August in einem der Berliner Morgenpost vorliegenden Brief an Berlins Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer und Brandenburgs Infrastrukturminister Reinhold Dellmann (beide SPD) darauf hin, dass das Segment der Business Aviation in Schönefeld vernachlässigt werde. Gefordert wird, „ein spezielles Konzept für diesen Luftfahrtzweig in Berlin-Brandenburg zu entwickeln" und „Planungssicherheit" für die Geschäftsreiseflieger zu schaffen.

Der AOPA ist klar, dass ein Großflughafen wie BBI auf Dauer keine Heimat für die AL sein kann. Aber die AOPA wehrt sich gemeinsam mit den vor Ort betroffenen Mitgliedern in Stellungnahmen gegen diesen Rauswurf. Solange der AL keine adäquaten Alternativstandorte zur Verfügung gestellt werden, ist ein Verbleib in Schönefeld nötig, und bis zur Schließung von Tegel kapazitätsmäßig auch noch möglich. In Strausberg, Finow und Schönhagen sind jeweils Ausbaumaßnahmen geplant, aber noch nicht genehmigt: An allen drei Plätzen gibt es weder Instrumentenanflugverfahren noch freie Hallenplätze. Auch die Straßenanbindung an die Hauptstadt ist ein Problem, so wartet man in Schönhagen sehnsüchtig auf den Ausbau der B101 und auf zwei Ortsumgehungen, wodurch sich die Anreisezeiten aus dem Stadtzentrum Berlins deutlich reduzieren würden.

Wir bleiben am Thema dran und halten Sie über die weitere Entwicklung informiert.

Dr. Michael Erb

Fotos: ILA (li.), Günter Wicker / Berliner Flughäfen (oben)

Parkplatz statt Piste, Schönefeld zur ILA 2008

ZÜP zur Disposition

Im Koalitionsvertrag der neuen schwarz-gelben Bundesregierung lässt sich nachlesen, welche Ziele man sich für die nächste Legislaturperiode setzt. Für uns als AOPA ist ein Punkt besonders erfreulich, man will neu über die Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten nachdenken. Im Originaltext:

4559 Zuverlässigkeitsüberprüfung von Privatpiloten
4560
4561 Wir wollen das Luftsicherheitsgesetz mit dem Ziel überprüfen, die Zuverlässig-
4562 keitsüberprüfung von Privatpiloten bei Gewährleistung eines gleichbleibenden
4563 Sicherheitsniveaus auf ein angemessenes Maß zu reduzieren.

Hier steht zwar nichts von einer Abschaffung der ZÜP, aber immerhin, man will sie auf ein „angemessenes Maß" reduzieren, ohne dabei Sicherheitsrisiken einzugehen. Wie das funktionieren kann, dazu gibt es eine Vielzahl von Ansätzen:

- Etwa über den routinemäßigen Datenabgleich von Fahndungs- oder Verdächtigenlisten mit der zentralen Luftfahrerdatei. Denn niemand hat etwas dagegen, wenn richtige Terroristen auch ihre Fluglizenz verlieren. Aber etwa eine private Insolvenz und Straßenverkehrsdelikte dürfen nicht mehr dazu führen, dass sich ein Betroffener hierfür im Rahmen der Terrorabwehr rechtfertigen muss.
- Das AOPA-Airport-Watch-Programm hat sich in den USA hervorragend bewährt, es behandelt Piloten der Allgemeinen Luftfahrt als Partner der Sicherheitsbehörden und nicht als potentielle Attentäter.

Zwar gibt es noch nichts Konkretes zu feiern, angesichts der massiven sonstigen Probleme in unserem Staat ist bereits die Erwähnung der ZÜP im Koalitionsvertrag, den immerhin die CDU mit Herrn Schäuble als Verhandlungsführer mit unterschrieben hat, schon ein Riesenerfolg und es besteht konkrete Hoffnung auf Besserung.

Unser Dank gilt vor allem Frau Leutheusser-Schnarrenberger, die sich als entscheidende FDP-Verhandlerin und neue Justizministerin nach den Interventionen der AOPA an den von ihr veröffentlichten Artikel „Die deutsche Innen- und Rechtspolitik auf Abwegen" im AOPA-Letter, 05/2008, S. 8-10, erinnert hat. Sie hat sich immer an die Gebote des Grundgesetzes gehalten. Immerhin ist sie 1996 vom Amt der Bundesministerin der Justiz wegen des sog. großen Lauschangriffs zurückgetreten, sie hat also Rückgrat.

Sibylle Glässing-Deiss
Vizepräsidentin AOPA-Germany

Auszug aus „Die deutsche Innen- und Rechtspolitik auf Abwegen"
AOPA-Letter 05/2008

„Im Zeitraum vom 15. Januar 2005 bis zum 10. November 2006 wurden etwa 513.400 Zuverlässigkeitsüberprüfungen durchgeführt. In 1.520 Fällen wurde die Zuverlässigkeit der betroffenen Personen verneint. Dass in rund 2 Jahren über eine halbe Million Menschen unter Pauschalverdacht gestellt werden, ohne konkreten Verdacht und ohne konkreten Anlass, zeigt wie wenig die Unschuldsvermutung für Piloten heute noch gilt.

Nur: Die Unschuldsvermutung ist eine rechtsstaatlich unbedingt gebotene Maxime. Sie ist konstitutive Bedingung des Gesellschaftsvertrages, den wir als grundsätzlich freie Bürgerinnen und Bürger mit dem Staat geschlossen haben. Als solche hat sie Eingang gefunden in die Grundrechtsordnung der Verfassung. Das Bundesverfassungsgericht wird im Rahmen des konkreten Normenkontrollverfahrens, eingeleitet durch das Verwaltungsgericht Darmstadt, prüfen, ob die Zuverlässigkeitsüberprüfung verfassungsgemäß ist. Angesichts der Tatsache, dass sich über 1200 Piloten geweigert haben, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen zu lassen und angesichts der Tatsache, dass die Rechtsprechung bislang uneinheitlich ist, brauchen die Piloten endlich Rechtsicherheit. Die eingangs skizzierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass sich das Bundesverfassungsgericht nicht von den Angriffen aus den Reihen der Politik beeindrucken lassen wird."

Sabine Leutheusser-Schnarrenberger

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Über 100 flogen auf Fürsty

Samstag, 26. September: ein wunderschöner Herbsttag mit Traumsicht und wolkenlosem Himmel, geradezu ideal für das Oktoberfest Fly In von Fürstenfeldbruck, das von der FFB Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft, zu deren Gesellschaftern auch die AOPA-Germany gehört, ausgerichtet wurde.

Und tatsächlich fanden 101 Flugzeuge den Weg zum Flugplatz der Kreisstadt im Westen des Millionendorfs. Die Teilnehmer des bedrängten Fürsty flogen nicht nur aus Solidarität von den Nachbarplätzen, sondern aus der ganzen Republik an. Ohne große Eingriffe in den Verkehrsverlauf hatte die Flugleitung unter der erfahrenen Führung von Andreas Boehl den dichten Betrieb im Griff.

Besucher nicht nur der reiferen Pilotengeneration, sondern auch viele Familien mit kleinem und großem Nachwuchs genossen die Herbstsonne und ließen sich von den Vereinsmitgliedern mit Speisen und Getränken verwöhnen. Erfreulich, wie die General Aviation und der Flugsport es immer wieder schaffen, Ältere und Jüngere, Väter und Söhne, aber immer mehr auch die Mütter und Töchter gerade auch an „kleinen" Flugplätzen zusammenzuführen.

Es herrschte auch bei dem erhöhten Flugaufkommem des Fly Ins der Alltag: Es wurde „Benzin geredet", Kaffee getrunken und über vergangene und geplante Flüge gesprochen.

Vor allem wurde aber über die Politik räsoniert. Wie kann es passieren, dass entgegen einem höchstrichterlichen Urteil der einzige Verkehrslandeplatz im S-Bahnbereich der bayerischen Landeshauptstadt von der Schließung bedroht ist? Wie kurzsichtig muss die Politik sein, einen Wirtschaftsfaktor, ja einen Innovationskern abzuwürgen, wo doch weitsichtigere Regionen sich um Neugründungen bemühen? In London wird in den Docks der City Airport installiert, während in München der neue Flughafen in das Erdinger Nebelloch verlegt wird.

Der stadtnahe Riemer Platz wurde in ein Messegelände umgewandelt, Neubiberg kurz danach dicht gemacht. Sicher, die Messe ist wichtig. Es wird dort Handel getrieben, meist mit Gütern, welche im weit günstigeren Ausland produziert wurden. Die Messe findet wetterunabhängig in Hallen statt. Vielleicht hätte der Nebel des Erdinger Mooses den Messebetrieb weniger behindert, als er es trotz aller Technik mit dem Flugbetrieb immer noch schafft. Geschäftsreisende, welche gerade jetzt im Herbst durch die Morgennebel gebremst werden, wissen das.

Die Anreise auf dem Landweg nach Fürsty ist eigentlich leicht: Von der S-Bahn Maisach ist man in etwa 15 Minuten zu Fuß an der Flugleitung. Kraftfahrer haben es schwerer: Ein weises Gremium hat die Zufahrt nur für landwirtschaftliche Nutzer genehmigt. Wer also in Maisach einen Bauernhof hat, darf seine Resi mit dem Traktor abholen, nachdem sie eingeflogen wurde. Traktoren als Taxis umzurüsten wäre natürlich eine Innovation. Falls Sie in Fürstenfeldbruck landen, wäre die Reise ins Millionendorf damit wenigstens stilgemäß. Der Berichterstatter reiste mit dem Motorroller an, den kann man die 300 m Wirtschaftsweg weit schieben. Dies ist nicht viel anstrengender als „Zehn Meter gehen".

Die Hoffnung nicht nur der Luftfahrer ruht nun auf der Spruchkammer, die in Kürze über die Zukunft des Flugplatzes urteilen soll. Sie ist zum Glück nicht durch ein paar wenige Protestierer beeinflussbar. Es reicht eben nicht aus, dass jeder nur „seine Ruh“ haben möchte.
Ein Land ohne schnelle Verkehrsmittel, ohne funktionierende Infrastruktur und mit Berührungsängsten zur Innovation, welche gerade die Luftfahrt immer wieder mit anstößt, ein solches Land wird mit der weltweit aufstrebenden Konkurrenz bestimmt nicht Schritt halten können und es wird weniger lebenswert für alle sein. Natürlich geht das nicht um jeden Preis, die Umwelt und Nachhaltigkeit des Wirtschaftens hat ihren Stellenwert, und die Fliegerei hat dies erkannt und handelt danach.

Text: Gerhard Gutheil
Fotos: Martin Bollinger

Fürsty-Gerichtstermin

In einem übervollen Verhandlungssaal und fast vier Stunden lang erörterte der Verwaltungsgerichtshof Bayern am 30.09.2009 die Klage gegen den Freistaat Bayern auf Erteilung der Flugplatzgenehmigung.
Die Betreibergesellschaft des Flugplatzes Fürstenfeldbruck, zu deren Gesellschaftern die IHK München, der Fliegerclub München und die AOPA-Germany gehören, hat gegen das Luftamt Südbayern eine Klage wegen Untätigkeit bei der Genehmigung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck eingereicht.
Die Untätigkeit der Regierung von Oberbayern (eine Folge der vom bayerischen Wirtschaftsministerium ergangenen Weisung) wurde vom Gericht als grober Verstoß gegen das Rechtsstaatsprinzip gerügt. Erörtert wurde auch die von der Regierung vorgelegte, aber noch lange nicht rechtswirksame Änderung des Landesentwicklungsprogrammes, nach der keine zivilen Flugplätze mehr genehmigt werden sollen. Gleichwohl könne das Gericht nicht selbst die Genehmigung erteilen. Da noch etliche Fragen offen waren und das Gericht die Behörde zu einem wie immer gearteten Bescheid veranlassen wollte, wurde nunmehr an einem zweiten Termin weiter verhandelt.

Der Folgetermin fand am 19.11.2009 statt – nach Redaktionsschluss dieses AOPA-Letters.
Informieren Sie sich im Internet auf unserer Website www.aopa.de über den Ausgang der Verhandlung.

Anzeigen

CESSNA 182 J Skylane

Standort EDML, wegen Aufgabe des Flugsports zu verkaufen:
Baujahr 1965, D-Reg., Gesamtlaufzeit ca. 3150 h, Restlaufzeit für Motor: noch ca. 1600 Std., 230 PS, IFR zugelassen.
Lärmschutz, Garmin 430, Long Range Tank, ELT Artex, immer hangariert und professionell gewartet.
KP 55.000.-- €, Anfrage: **Pick 08178-3670**

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

Anzeigenschluss AOPA-Letter 01/10:
14.01.2010
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

Tampa, Florida:

AOPA-Aviation Summit

Vom 5. bis 7. November fand in Tampa, USA das „AOPA-Aviation Summit“ statt, an dem Dr. Michael Erb und Oliver Will für die AOPA-Germany teilnahmen. Im Rahmen des nun erstmals „Summit“ genannten Großereignisses, was übersetzt in etwa „Gipfeltreffen“ bedeutet, wurde dieses Jahr auch das 70-jährige Bestehen der AOPA gefeiert. Bereits im Vorfeld wurde klar, dass hier nicht nur Marketing im typisch amerikanischen Stil betrieben wurde: „Be a Part of the Future!“, der Aufruf an alle hier mitzuwirken bzw. dabei zu sein sprang uns schon am Internationalen Flughafen von riesigen Plakaten an und selbst auf dem Highway titelte in Leuchtschrift „70 Years of Excellence – Welcome to AOPA!“.

Der AOPA Präsident und CEO Craig L. Fuller wies in seiner eindrucksvollen Eröffnungsansprache immer wieder darauf hin, dass die erfolgreiche Arbeit der AOPA nicht nur durch die Mitgliedsbeiträge ermöglicht wird, sondern durch das klare Bekenntnis der Mitglieder zur Zukunft der General Aviation. Die AOPA ist in den USA sehr breit aufgestellt, dennoch wird ein wesentlicher Teil der Unterstützung von aktiven Mitgliedern, sogenannten „Volunteers“ (Freiwilligen), geleistet. Ein Airport Support Network z.B., bei dem Mitglieder vor Ort für ihren Flugplatz eintreten, in der Politik und der Öffentlichkeit, ist nur ein Beispiel dafür. Wir planen übrigens in sehr naher Zukunft ähnliche Projekte. Insgesamt war es gut zu hören, dass der Präsident ausdrücklich auf die internationale Zusammenarbeit mit den Schwesterverbänden hinwies, auch hier ist Craig Fuller ein offener Teamplayer und Visionär. Er möchte, dass alle von einer erstarkten Allgemeinen Luftfahrt profitieren, das machen Aktionen wie „General Aviation Serves America“ deutlich.

Fotos: AOPA-USA

Die Veranstaltung war quasi in drei Bereiche aufgeteilt: Messehalle mit Ausstellern aus den Bereichen Avionik, Software, Training, Triebwerke und Zubehör; Tagungszentrum mit Foren, Diskussionen und Vorträgen aus allen Bereichen der General Aviation sowie ein Außenbereich mit Static Display verschiedener Flugzeughersteller.

Im Messebereich konnte man nicht nur neue Produkte der unterschiedlichen Zubehörhersteller ausprobieren, sondern bei Kauf auch von großzügigen Messerabatten profitieren. Garmin, Bendix/King und viele andere zeigten Produktneuheiten, wobei sich besonders die neue Generation von Handheld-Geräten mit immer mehr Funktionen hervortut: Alle Hersteller bringen zur Zeit TCAS-Integration (Verkehrsinformationen) sowie teilweise sogar 3D-Terrainanzeigen. Endlich gibt es auch eine breitere Auswahl an günstigeren 406-ELT´s.

Bei den Vorträgen und Foren fiel vor allem das starke Engagement der AOPA im Bereich der Flugsicherheit auf, insgesamt gab es über 150 Veranstaltungen, die teilweise mehrere Hundert Zuhörer anlockten.

Wir konnten für die AOPA-Germany außerdem eine sehr aussichtsreiche Kooperation mit der Air Safety Foundation verabreden: Sie werden in Zukunft vermehrt Aktivitäten im Bereich Flugsicherheit wahrnehmen, z.B. Artikel im AOPA-Letter, sicherheitsrelevante Themen auf der Website, Unfallanalysen etc.

Der Präsident der Air Safety Foundation, Bruce Landsberg, hat im Gespräch deutlich gemacht, dass wir alle stärker gemeinsam an einem Strang ziehen müssen um die Allgemeine Luftfahrt noch sicherer zu machen. Statistisch gesehen gibt es z.B. noch immer Unfallschwerpunkte, die man jedoch nur nach akribischer Auswertung aller Daten als solche erkennen kann. Hier ist die riesige Datenbank der ASF für uns unverzichtbar, um Änderungen bei der Piloten-Ausbildung, der Gesetzgebung oder z.B. der Wartung erreichen zu können.

Die IAOPA, selbstverständlich mit eigenem Stand vertreten und gewissermaßen unser „Basislager“, war Begegnungsort um mit den AOPA-Aktiven aus Schweden, England, Kanada, Israel und z.B. Guyana (!) über aktuelle Probleme und Lösungsansätze zu diskutieren. Das Static-Display, per Shuttle-Bus oder Schiff(!) am nahegelegenen O. Knight-Airport erreichbar, litt etwas unter starkem und böigem Wind. Demoflüge waren dennoch möglich, Cessna zeigte seinen C162 „Skycatcher“-Prototypen, Cirrus seinen Jet, (Diamond nur ein Mock-Up ihres Jet), Tecnam u.a. ihre Rotax-Zweimot und Liberty seinen IFR-zugelassenen Zweisitzer XL-2.

Erwähnen muss ich noch, dass ich den SR-71 „Blackbird“-Piloten Brian Shul (Mach 3!) getroffen habe – und Patty Wagstaff (vielfache Kunstflug-Meisterin) plauderte ein bisschen aus ihrem Leben. Der „Women´s Wing“ der AOPA war sowieso stark vertreten. Auf dem Aufkleber, den die Damen augenzwinkernd verteilten, steht: „I LAND BETTER THAN I PARK“.

Text: Oliver Will, Beirat AOPA-Germany

Landeplatz-Lärmschutzverordnung:

Übergangsregelung läuft aus

Zum 31. Dezember 2009 läuft die Übergangsregelung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LLV) für Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 aus. Ab 1. Januar 2010 müssen dann auch Flugzeuge mit Baujahr vor 2000 eine zusätzliche Lärmminderung um rund zwei db(A) nachweisen können, damit sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz be- oder erhalten können. Diese Anforderung gilt bereits für alle Flugzeuge ab Baujahr 2000. Bei den betroffenen Flugzeugen ist das Ablaufdatum des erhöhten Lärmschutzes in den Papieren mit dem 31. Dezember 2009 angegeben.

Vor gut zehn Jahren trat die Landeplatz-Lärmschutzverordnung vom 5. Januar 1999 zur Minderung der Fluglärmbelastung an größeren Landeplätzen in Kraft. In der Verordnung wird unter anderem definiert, welche Kriterien für den besonderen Lärmschutz gelten. Festgelegt wurde, dass Flugzeuge und Motorsegler mit der Erstzulassung vor dem Jahr 2000 im Durchschnitt mindestens 5 db(A) leiser sein müssen als beispielsweise die internationalen Vorschriften es verlangen, um als lärmarm zu gelten. Für Flugzeuge, die nach 2000 zugelassen wurden, gelten noch höhere Werte.

In der Verordnung wurde auch festgelegt, dass ab dem 1. Januar 2010 der erhöhte Schallschutz, der für Flugzeuge mit Zulassung ab 2000 gilt, auch von älteren Flugzeugen eingehalten werden muss, wenn sie das Zeugnis für erhöhten Lärmschutz behalten oder bekommen sollen. Bis zum Jahr 2010, so hoffte man, sollte die technische Entwicklung von Motoren und Propellern eine stärkere Lärmreduzierung möglich machen. Diese Erwartungen wurden aber nicht erfüllt. Die Propellerhersteller melden, dass die Umrüstung auf lärmärmere Propeller bei einigen Flugzeugtypen aus Sicherheitsgründen (wegen des Leistungsverlustes) nicht möglich ist.

Der Verlust des Zeugnisses für erhöhten Lärmschutz kann für die Piloten/Halter erhebliche nachteilige Folgen haben. Beispielsweise verlangen einige Plätze für Flugzeuge ohne den Nachweis höhere Landegebühren, es gelten zeitliche Betriebseinschränkungen oder sogar Startverbote, wenn am Platz nur lärmarme Luftfahrzeuge betrieben werden dürfen.

Die AOPA hatte sich in Zusammenarbeit mit dem DAeC, dem Bundesverband der Betriebe der Allgemeinen Luftfahrt (BBAL) und MT-Propeller an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit (BMU) gewandt, um einen kooperativen Weg im Sinne der Piloten und des Umweltschutzes zu finden.

AOPA-Präsident und Luftrechtsexperte Prof. Elmar Giemulla hatte schon im Jahr 2006 ein ausführliches Rechtsgutachten zur Problematik der LLV für den Flugplatz Schönhagen verfasst. In zahlreichen Gesprächen mit Vertretern von Luftfahrtbehörden, an denen auch AOPA-Vizepräsident Dr. Klaus-Jürgen Schwahn maßgeblich beteiligt war, konnten jedoch keine belastbaren Lösungen erreicht werden.

AOPA-Geschäftsführer Dr. Michael Erb hat zudem noch im Juli 2009 vor einem Expertengremium u.a. mit Vertretern aus dem Bundesverkehrs- und dem Bundesumweltministerium auf die Problematik der LLV hingewiesen.

Bis zur Klärung besteht für betroffene Halter und Betreiber von Flugzeugen die Möglichkeit, vom Flugplatzbetreiber oder von der Landesluftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Die LLV sieht solche Ausnahmeregelungen vor, die Entscheidungskompetenz liegt bei den Ländern. Auch die Flugplatzbetreiber können dort Ausnahmen von der LLV beantragen.

Anzeigen

mt-propeller
The Winner's Propeller!
Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten Composite Verstell- und Festpropellern.
Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.
Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
sales@mt-propeller.com
Über 90 STCs weltweit!
www.mt-propeller.com

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger
Wir versichern Ihnen einen guten Flug.
http://peschke-muc.de
Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Fotos: AOPA / Georges,Pixelio.de

AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR“

in Schönhagen (EDAZ) am 30. und 31.01.2010

Wir alle kennen das Problem, dass fundierte Flugvorbereitung Zeit kostet. In diesem Seminar wollen wir Sie anleiten, Ihre Flüge in vertretbarer Zeit gründlich und fundiert vorzubereiten.

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, 30. Januar 2010 von 9:30 bis 16:15 Uhr
VFR-Flugvorbereitung schnell und einfach,
fliegbares Wetter und dazu passendes Routing

Teil 2 – Sonntag, 31. Januar 2010 von 9:30 bis 16:15 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 kostenloses W-Lan.

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

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

Anmeldeschluss ist der 10.01.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

Fotos: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH / Heimo Kandler

AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I / II

in Egelsbach (EDFE) am 13.02.2010

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständlicher und umständlicher Sprechfunkverkehr ist für alle Beteiligten zumindest lästig, kann aber im schlimmsten Fall auch zum Sicherheitsrisiko werden.

Das muss nicht sein. Michael Sinz, FIS-Spezialist bei Langen Information, bietet mit seinem Flugfunkrefesher-Seminar fachkundige Unterstützung an.

Das Seminar richtet sich an alle Inhaber eines BZF I oder BZF II, die theoretisches Grundlagenwissen auffrischen und eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf unkontrollierten und kontrollierten Flugplätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie die richtigen Sprechgruppen in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen werden trainiert. Die Sprechübungen können wahlweise in deutscher oder englischer Sprache absolviert werden.

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

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

Anmeldeschluss ist der 13.01.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

in Egelsbach (EDFE) am 27.02.2010

Der Traum vom eigenen Flugzeug! Damit dieser nicht zum Alptraum wird, bieten wir dieses Seminar an. Es beinhaltet wichtige Aspekte, die beim Flugzeugkauf eine Rolle spielen.

Thomas Haberland, Rechtsanwalt und Mitglied des AOPA-Arbeitskreises „Fliegende Juristen und Steuerberater“ wird die wesentlichen juristischen Themen beleuchten, die beim Kauf eines Flugzeugs von Bedeutung sind:

- Kaufvertrag
- Gewährleistung
- Verjährung
- Neukauf/Gebrauchtkauf
- Wirksamkeit von Haftungsausschlüssen
- Kauf vom Händler, Kauf von privat, Kauf von Haltergemeinschaften, Kauf vom Verein (und jeweils umgekehrt)
- Gerichtsstand

Aircraft Guaranty wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

Röder Präzision wird im praktischen Teil an einem Flugzeug die neuralgischen Punkte aufzeigen, auf die bei einem Flugzeugkauf unbedingt geachtet werden sollte.

Das Seminar beginnt um 10:00 Uhr in den Räumen der AOPA-Germany, das Ende ist für ca. 17:00 Uhr vorgesehen.

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

Anmeldeschluss ist der 27.01.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 06. und 07.03.2010

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

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 06.02.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

Fotos: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

AOPA-Sprechfunkrefresher AZF

in Egelsbach (EDFE) am 13.03.2010

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

Im Einzelnen werden folgende Themen behandelt:

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

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

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

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 13.02.2010
Anmeldeformular auf Seite 19

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR" in Schönhagen am 30. und 31.01.2010**

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

☐ 30.01.2010 – VFR-Refresher ☐ 31.01.2010 – IFR-Refresher

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I / II in Egelsbach am 13.02.2010**

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

☐ **AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 27.02.2010**

Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 99 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 06. und 07.03.2010**

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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher AZF in Egelsbach am 13.03.2010**

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer	Bankleitzahl
Name der Bank	
Ort, Datum	Unterschrift

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

Praxistest Bio Avgas

Grass for gas

Die klare Flüssigkeit, die da in die Tanks meines Flugzeugs geschüttet wurde, verursachte schon ein mulmiges Gefühl, um es milde auszudrücken. Denn wir wissen natürlich alle, dass 100LL blau ist. Und anstelle des vertrauten Geruchs von verbleitem Avgas roch dieses Zeug nach einem feuchten Umkleideraum oder einem muffigen Keller.

Seit über fünf Jahren forscht und entwickelt die Firma Swift Enterprises, eine kleine, von John Rusek, einem Professor an der US-Universität Purdue gegründete Firma die weitgehend von jungen Hochschulabsolventen betrieben wird, an einer eigenen Art von erneuerbarem Flugtreibstoff, der als unverbleiter Ersatz für 100LL dienen soll. Unabhängige Labors, einschließlich des Zentrums für Treibstoffe und Antriebe der US-Luftfahrtbehörde FAA haben den Swift Brennstoff in verschiedenen Flugzeug-Kolbenmotoren getestet. Ergebnis: Der Swift Treibstoff erbringt die gleichen – und in mancher Hinsicht sogar besseren – Leistungen als Avgas 100LL. Weitere Tests sind in Vorbereitung. Der US-Motorenhersteller Teledyne Continental Motors hat Flugerprobungen mit dem Swift Brennstoff in einer mit einem IO-550 Motor ausgerüsteten Beech Bonanza durchgeführt und die Firma General Aviation Modifications Inc. (GAMI) führte ausführliche Bodentests durch.

Foto: REMOS Aircraft GmbH

Nun war ich also am Flugplatz der Purdue Universität, um Vertreter der Firma Swift zu treffen und – wohl noch bedeutender – mit einem Tank voll des von Swift aus Sorghumhirse hergestellten Brennstoffs nach Hause nach Maryland zu fliegen. Mein Flugzeug, eine in der Experimental-Klasse zugelassene Van's RV-3, wird von einem 150 PS starken serienmäßigen Lycoming O-320 Motor mit Festpropeller angetrieben – eine Kombination, die praktisch identisch ist mit denen der allgegenwärtigen Flugzeuge von Cessna, Piper und Beech von der 172 bis zur Super Cub. Swift steht unmittelbar vor dem Beginn einer umfassenden Testdatensammlung aus Tausenden von Flugstunden vieler Flugzeuge, die diesen Treibstoff im Flug nutzen werden. Aber meine circa 800 km weite Reise von Lafayette, Indiana, nach Frederick, Maryland (mit einem geplanten Zwischenstopp in Mansfield, Ohio) würde der bisher längste Punkt-zu-Punkt Flug mit dem Swift Brennstoff sein. „Wir werden dich auf FlightAware verfolgen", sagte Jon Ziulkowski von Swift, der dort als Entwickler und Pilot arbeitet. „Aber ruf uns an wenn du gelandet bist. Wir möchten jedes Detail wissen." Anlassen und Warmlauf des Motors verliefen völlig normal. Es gibt kein besonderes Extra-Verfahren, um ein Flugzeug mit dem neuen Brennstoff anzulassen, und das Prozedere vor dem Start war ebenfalls wie immer. Die Beschleunigung nach dem Start war zügig wie gewohnt und die Steigrate war typisch kräftig mit 1.500 Fuß pro Minute bei 110 KIAS – obwohl die 20 Gallonen (75,5 Liter)Swift Brennstoff circa 4,5 kg schwerer wogen als das normale Avgas mit 0,72 kg/Liter. (Der Swift Brennstoff wiegt circa 6,5 lbs pro Gallone oder 0,78 kg/Liter.) Die RV-3 hat Einzelsonden für Abgastemperatur (EGT) und Zylinderkopftemperatur (CHT). Das EGT zeigte im Reiseflug durchweg ca. 75° F (42° C) mehr an als normal, währenddessen das CHT 25° F (14° C) niedriger als normal war. Die Swift Leute führen dies auf die höhere Oktanzahl (ca. 104) ihres Brennstoffs zurück, was dazu führt, dass der Swift Brennstoff langsamer und später im Verbrennungsprozess verbrennt.

Im Reiseflug in 7.500 ft (20 Zoll Ladedruck, 2450 RPM, 65°F (18° C) Außentemperatur) habe ich das Gemisch geringfügig fetter als gewöhnlich eingestellt, um das EGT unter 1.400° F (760° C) zu halten. Die Zylinderkopftemperatur lag bei 325° F (162° C) und der Treibstoffverbrauch während des 90-minütigen Flugs lag bei durchschnittlich 8,5 Gallonen/h (32 l/h).

Der Swift Brennstoff ist dafür ausgelegt, beliebig mit Avgas gemischt zu werden, daher habe ich auf halbem Heimweg einen Stopp eingelegt, um die beiden Treibstoffsorten zu vermischen. Bei einem etwas höheren Avgas-Anteil war die Heißstartprozedur identisch mit der bei vollem Avgas Tank. Beschleunigung und Steigrate wa-

ren unverändert. Im Reiseflug in 9.500 ft Höhe (19 Zoll Ladedruck, 2450 RPM, 60° F (15,5° C) Außentemperatur) habe ich das Gemisch ein wenig aggressiver reduziert, um das EGT unter 1.400° F zu halten. Das CHT stieg auf 340° F (171 ° C) und der Treibstoffverbrauch beim zweiten 90-minütigen Flug lag im Schnitt bei 8,2 gal/h (31 l/h). Die Zündkerzen der RV-3 waren unmittelbar vor dem Flug mit dem Swift Brennstoff gereinigt und auf den korrekten Elektrodenabstand eingestellt worden. Nach drei Stunden Flug erschienen sie völlig unverändert. Es wäre von Vorteil gewesen, eine komplette Motorüberwachung gehabt zu haben, um detailliertere und exakte Leistungsparameter zu erhalten. Swift hofft, diese Daten bei künftigen Tests zu gewinnen. Die Firma hat außerdem ein zweimotoriges Flugzeug mit zwei Motorüberwachungssystemen erworben und will damit Flüge durchführen, bei denen der eine Motor mit Avgas 100LL läuft und der andere mit dem Swift-Sprit betrieben wird. Swift Enterprises möchte zweifelfrei nachweisen, dass ihr Brennstoff den Leistungsstandard von 100LL erfüllt und somit Avgas ohne Sicherheitsbedenken in der gesamten AL Flotte ersetzen kann.

Swift Vertreter rechnen damit, dass es bis zu vier Jahre dauern wird, diese Spezifikationen zu definieren, zu überarbeiten und mit ihrem unverbleiten Brennstoff zu erfüllen. In der Zwischenzeit untersucht Swift Partnerschaften mit einer Reihe von Energiefirmen, die in der Lage sind, ihren Brennstoff herzustellen. Der Herstellungsprozess ist laut Firmenvertretern viel einfacher als das Raffinieren von Mineralöl und kann praktisch überall auf der Welt stattfinden. Sorghumhirse, Rutenhirse, Abfälle oder Petroleum können als Ausgangsprodukt dienen und werden zu den Chemikalien destilliert, die im Swift Brennstoff verwendet werden. Swift hat in Indiana ein Pilotwerk errichtet, das ca. 200 Gallonen (750 l) täglich herstellen kann. Firmenvertreter sind überzeugt davon, dass der Swift Treibstoff in industriellen Mengen weit unter den Herstellungskosten von verbleitem Avgas produziert werden kann. Dem Swift Brennstoff eine eigene Farbe zu verleihen ist durch Zugabe eines Farbstoffs einfach zu erreichen, aber der Geruch nach Umkleideraum wird bleiben.

Es ist eine Sache, Berichte über die Vorteile von erneuerbaren Brennstoffen zu lesen, die aus Labors oder aus den Nachrichten stammen. Aber es ist natürlich ein ganz anderer Kick, das eigene Flugzeug mit einem solchen Sprit zu befüllen und es dann tatsächlich Überland zu fliegen. Der Swift Treibstoff hat den Sprung von einem rein theoretischen zu einem real existierenden Produkt geschafft. Die bisherigen Ergebnisse sind äußerst vielversprechend. Vielleicht haben wir hier wirklich das Produkt, das der Allgemeinen Luftfahrt eine Mineralöl unabhängige Zukunft bescheren kann.

Autor: Dave Hirschman, AOPA-USA
Übersetzung: AEROMARKT Verlag GmbH

Fotokalender der Stiftung Mayday

Stiftung Mayday

Die Stiftung Mayday wurde 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 es geschieht unabhängig von Unfallursache, Schuldfrage oder einer versicherungsrechtlichen Klärung. Alle Mitarbeiter der Stiftung sind ehrenamtlich tätig. In ihrem Namen trägt die Stiftung bewusst den Notruf der Luftfahrt: Mayday. Wer immer diesen Notruf aussendet, kann auf rasche Hilfe hoffen.

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 2010 stammen von dem Luftbildfotografen Frank Herzog. 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

Diamond Aviation World am Flugplatz Egelsbach eröffnet

Im neu konzipierten Diamond Terminal am Flugplatz Egelsbach wurden im September 2009 ein Pilot Shop mit Lounge sowie eine neue Flugschule eingeweiht. Damit ist Deutschlands aktivster Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt um zwei wichtige Anziehungspunkte reicher. Das ringsum verglaste Gebäude in exponierter Lage dient nicht nur Fliegern, sondern es soll auch Nichtfliegern offenstehen.
Unter dem neuen Namen „Diamond Aviation World" werden zahlreiche Informationen und Produkte rund um die Allgemeine Luftfahrt angeboten: Von historischen Dokumentationen aus der Frühzeit der Fliegerei bis zum modernsten GPS-Cockpit ist die ganze Bandbreite der Navigation vertreten, repräsentiert u. a. von Jeppesen und Garmin, sowie durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Mit an Bord ist vor allem auch das neue Diamond Brilliance Flight Center, betrieben von der bundesweit renommierten Flugschule IKON GmbH. IKON deckt das gesamte Spektrum der Ausbildung von Luftfahrern bis hin zum Verkehrspiloten (ATPL) ab.
Schließlich sind auch Organisationen wie AOPA-Germany, Stiftung Mayday und der Förderverein August-Euler-Museum Griesheim präsent, ebenso die Diamond-Partnerfirmen WeFly, Garmin, Sennheiser und Pilatus. Der deutsche Luftfahrt-Presse-Club e.V. betreibt schon seit Jahren seine Geschäftsstelle im Diamond Terminal.

Jour Fixe

Im Rahmen des Jour Fixe der Diamond Aviation World werden an jedem zweiten Mittwoch im Monat Themen aus unterschiedlichen Bereichen der Luftfahrt präsentiert. Die Referate/Präsentationen richten sich sowohl an Piloten und Fachleute als auch an das interessierte Publikum.
Beginn ist um 18:30 Uhr. Die Vorträge dauern etwa 60 Minuten mit anschließender Diskussion und Get Together in der Pilot Lounge.
Der Eintritt ist frei. Um vorherige telefonische Anmeldung unter 06103 37852102 wird gebeten.

Termine, Themen, Referenten

09.12.2009	Forschung bei Jeppesen: VFR Gate2Gate – nahtlose elektronische VFR-Navigation Dr. Niels Stark, Jeppesen GmbH & Co. KG
13.01.2010	Das Netzwerk der Stiftung Mayday – Unterstützung für Luftfahrer nach Vorfällen und Unfällen Dipl. Psych. Cpt. Dr. Gerhard Fahnenbruck und Cpt. Hans Rahmann, Stiftung Mayday
10.02.2010	Ausbildungskonzepte und Ausbildungsvarianten für die Ausbildung zum Verkehrspiloten Dr. Günter Kotzor, Geschäftführer IKON GmbH
10.03.2010	Wofür brauchen Piloten der Allgemeinen Luftfahrt einen starken Verband? Dr. Michael Erb, Geschäftsführer AOPA-Germany
14.04.2010	Leasing – eine Finanzierungsalternative im Aufwind K.-H. Bruckhoff, Vorstand PCL Pro Consult Leasing AG
12.05.2010	Avioniktendenzen in der Allgemeinen Luftfahrt Prof. Uwe Klingauf, TU Darmstadt
09.06.2010	Aufgaben der Polizei-Hubschrauberstaffel Polizei-Hubschrauberstaffel Egelsbach
14.07.2010	Nutzen und Grenzen flugzeugspezifischer Flugsimulation in der Allgemeinen Luftfahrt und der Luftfahrtausbildung" Gerd Steinkamp und Dr. Danyck Nguewo, Diamond Simulation

FLY & HELP

Für einen guten Zweck mit dem Flugzeug um die Welt

Seine Reise ist Abenteuer, Hilfsprojekt und Herzenswusch zugleich. AOPA-Mitglied Reiner Meutsch, ehemaliger Geschäftsführer des Reiseveranstalters Berge & Meer und Moderator der Radiosendung „Mein Abenteuer", erfüllt sich nun einen Lebenstraum: Meutsch tauscht seinen Schreibtisch gegen das Cockpit einer Piper Seneca IV, um fünf Bildungsprojekte zu unterstützen. Im Januar 2010 wird der Manager aus dem Westerwald dann als zehnter Deutscher mit einem Privatflugzeug die Erde umrunden und Hilfsprojekte in Ruanda, Indien, Indonesien, Brasilien und Grönland betreuen.

„Ich bin in meinem Beruf viel gereist. Meist stand die Frage nach der touristischen Vermarktung im Vordergrund. Doch viele Traumziele bieten den Einheimischen gar keine traumhaften Bedingungen. Besonders tragisch finde ich es, wenn Kinder keinen Zugang zu Schulbildung haben – und damit keine Perspektive", so Reiner Meutsch. „Daher werde ich mit meiner Weltumrundung Bildungsprojekte für Kinder unterstützen."

Der „Aussteiger auf Zeit" startet am 10. Januar 2010 vom Flughafen Siegerland. Bereits im Vorfeld möchte der begeisterte Privatpilot möglichst viele Spender für FLY & HELP begeistern. Auf der Website **www.fly-and-help.de** gibt es ausführliche Informationen zu den Bildungsprojekten, dem Anliegen der Stiftung und natürlich die Möglichkeit zu spenden. Alle Spenden kommen den Bildungsprojekten zugute, die Reisekosten trägt Meutsch selbst.

Bereits seit einem Jahr plant und organisiert der 54-jährige zusammen mit seinem Co-Piloten Arnim Stief, einem erfahrenen Transfer-Piloten, die Weltumrundung. Wenn Meutschs zweimotorige Seneca vom Siegerland Flughafen im Nordosten des Westerwaldes abhebt, heißt das erste Ziel Ruanda. Gute zehn Monate später wird der Flugschreiber rund 100.000 Kilometer mehr anzeigen. Die Route führt das Duo von Deutschland aus nach Afrika, Indien, Asien, Australien, Nord- und Südamerika, Grönland und wieder zurück nach Europa. Vor Ort werden zum Beispiel Baumaßnahmen an Schulen, die mit Hilfe der Spenden aus Deutschland realisiert werden, begleitet. Auf www.fly-and-help.de kann während der gesamten Tour jederzeit der genaue Aufenthaltsort der Zweimot verfolgt werden. Zudem ist dort ein regelmäßiger Blog des Piloten und, wann immer möglich, Video- und Bildmaterial abrufbar.

Die Hilfsprojekte

Ruanda: Ausbau einer Grundschule, Bau von sanitären Einrichtungen

Indien: Finanzierung von drei Lehrerstipendien an einer Dorfschule

Indonesien: Aufbau einer Trinkwasserversorgung und eines Aufklärungsprogramms zur Verbesserung der Hygiene

Brasilien: Aufbau eines Übergangsheims für Straßenmädchen

Grönland: Unterstützung einer sozialen Einrichtung für Kinder aus sozial schwachen Familien

Reiner Meutsch

Schulkinder in Ruanda

Fotos und Logo: Stiftung FLY & HELP

15. Oldtimertreffen auf der

Hahnweide

Wenn die traute Runde der Flugtage und Fliegertreffen im Sommer voll im Gange ist und Sunrise und Sunset beginnen, langsam wieder zusammenzurücken, fällt alle zwei Jahre auf, dass sich der „Hangar Talk“ zunehmend auf ein Thema fokussiert: „Wer ist dabei, wer kommt noch und wenn ja, womit?“ Die ersten Neuigkeiten und Gerüchte werden ausgetauscht, es wird spekuliert, dementiert, beschwichtigt und bestätigt.

Rationell erklärbar ist eigentlich nicht was passiert: Stammgäste berichten von Symptomen, die würde der Nicht-Insider eher in die Ecke „Schmetterlinge im Bauch“ oder gar Flugangst schieben: glasige Augen und schlechter Schlaf, später dann allgemeine Unruhe. Nah dran – aber falsch: Wenn die Meldeliste auf der Website des Veranstalters online geht und angekündigte Highlights bestätigt die Runde machen, ist es soweit: Das Oldtimertreffen auf der Hahnweide steht vor der Tür! Das lange Warten zielt auf das erste Wochenende im September. Alle zwei Jahre treffen sich auf der Hahnweide bei Kirchheim, direkt unter der Burg Teck, Piloten und Fans historischer Flugzeuge aus ganz Europa. Die diesjährige Vorschau auf das Programm hat die Erwartungen wieder einmal sehr hoch gesetzt, spannend bis zum Schluss blieb wie immer das prognostizierte Flugwetter und die letzten noch offenen Zusagen einiger Teilnehmer.

Um es vorwegzunehmen: Das diesjährige 15. Oldtimertreffen auf der Hahnweide vom 4. bis 6. September 2009 war das Highlight des Jahres! Die gebotene Veranstaltung wird allen Beteiligten und Besuchern lange in Erinnerung bleiben. Das Team des ausrichtenden Vereins Wolf Hirth, unterstützt von vielen Helfern der anderen Hahnweide-Vereine und den Anliegergemeinden sowie natürlich die Teilnehmer und Gäste boten eine erstklassige Veranstaltung, die es in dieser Form und Güte noch nicht gab.

Laut Meldeliste 375 (in Worten: Dreihundertfünfundsiebzig !) zum Teil einmalige Flugzeuge auf dem Platz, im Display und nachts an

der illuminierten und mit Musik unterlegten Flightline. Dabei auch dicke Brummer, im Überflug vom nahen Remote-Airport Stuttgart die Boeing B-17 Flying Fortress oder nur im Vorbeiflug auf dem Weg nach Genf die Super Constellation aus der Schweiz. Anfragen von mehr als 700 Gastflugzeugen, die aus Kapazitätsgründen nicht berücksichtigt werden konnten und mehrere zehntausend Besucher an den drei Veranstaltungstagen sprechen für sich.

Bei der Güte und Vielfalt aller Ausstellungsstücke und Flugvorführungen haben vor allem die Kracher aus der Fraktion „Laut & Schnell" mit den Warbirds den eindrucksvollsten Showteil präsentiert. Weitgehend gleichzeitig in einer Show bzw. im Flying Display – allein die nüchterne Auflistung der Namen lässt staunen: Messerschmitt, Focke Wulf, Supermarine Spitfire, Curtiss Warhawk, Hawker Hurricane, North American Mustang, Morane Saulnier, Jakowlew, Grumman Avenger, Douglas Skyrider, Polikarpov Rata, North American B-25 Mitchell, Boeing B-17 Flying Fortress.

Auch technische Weiterentwicklungen wie die Hawker Sea Fury oder der Jet-Trainer L-29 Delfin – dagegen fast schon als Youngtimer zu bezeichnen – waren dabei und im Flug anzuschauen.

Am Freitag waren alle in Europa noch fliegenden sechs Junkers Ju-52 auf dem Platz und Samstag kam die einzige noch in Europa fliegende Super Connie auf einen Abstecher vorbei. Weitere Raritäten aus dem Bereich Verkehrs- und Geschäftsluftfahrt mit Flugvorführungen waren unter anderem die letzte flugfähige Lisunov Li-2, ein russischer Lizenzbau der DC-3 in den Farben der ungarischen MALEV und eine Beech-18.

Der Begriff „Superlative" wurde auch bei den vorherigen 14 Oldtimertreffen auf der Hahnweide oft bemüht, deshalb ist es schwierig Steigerungsformen zu finden. „Augenweide, Ohrenweide, Hahnweide", oder: „Woodstock für Flieger" findet sich in der Presse und den Kommentaren auf der Veranstaltungshomepage.

Rückblickend bleibt der Eindruck einer perfekt organisierten Veranstaltung und ein Pilotentreffen mit vielen sehenswerten Flugzeugen. Keine Werbung sondern ein Hinweis deshalb auf die einzige Möglichkeit, das Oldtimertreffen noch einmal Revue passieren zu lassen: Rührige Fliegerfreunde des veranstaltenden Vereins produzieren in Eigenleistung und zur Unterstützung der Veranstaltung wieder ein Video, in diesem Jahr sogar als Doppel-DVD sowie BluRay-Disk erhältlich. Angekündigt für Ende November sind die beiden vorab veröffentlichten Trailer auf den bekannten Videoportalen bereits sehr lecker anzuschauen.

Damit wird auch der einzige Wermutstropfen deutlich: Es dauert wieder zwei Jahre bis zum nächsten Oldtimertreffen auf der Hahnweide. Aber schön, wenn es dann wieder kribbelt.

Text und Fotos: Torsten Meier

Neue Luftfahrtkarten für Sichtflieger von Jeppesen und DFS

DFS und Jeppesen gehen im Jahr 2010 mit einer neuen Kartendarstellung an den Start. Egal für welchen Anbieter sich die Piloten entscheiden, die Neuauflagen der Karten, die im März 2010 erscheinen, bringen einige Änderungen mit sich. Hier die entsprechenden Pressemitteilungen von beiden Anbietern.

Neue Jeppesen VFR+GPS Karten bieten bessere Lesbarkeit und höhere Benutzerfreundlichkeit

Jeppesen gibt die Optimierung der VFR+GPS-Flugnavigationskarten für 2010 bekannt. Wesentliche Änderungen wurden auf Grundlage von Befragungen von VFR-Piloten erstellt. Dazu trafen sich Vertreter von Jeppesen mit Piloten in Frankfurt, London und Paris, um deren spezielle Bedürfnisse zu analysieren und in gewünschte Kartenmerkmale umsetzen zu können. Bei diesen Treffen trugen die Piloten mit ihren Informationen maßgeblich zur Gestaltung der neuen Jeppesen VFR+GPS-Kartenserie bei.

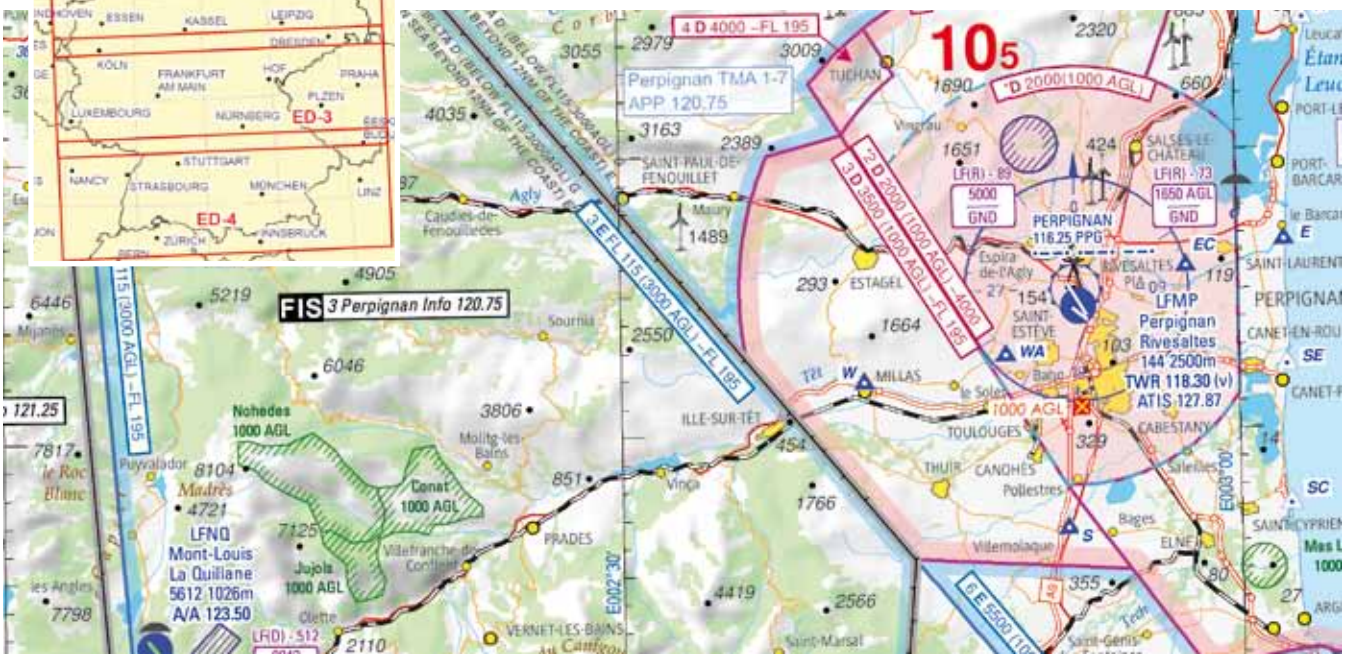
Ein von den Piloten geschätztes Merkmal der neuen Karte ist die höhere Lesbarkeit durch eine verbesserte Geländedarstellung und neu gestaltete Symbolik. Durch eine größere Gebietsabdeckung jeder einzelnen Karte reduziert sich die Anzahl der für Deutschland benötigten Karten von sechs auf nur noch vier Karten. Darüber hinaus vereinfacht die neue Faltung der VFR+GPS-Karte die Handhabung im Cockpit.

Die neue europäische Kartenserie startet mit Spanien und Portugal im November 2009, die Karten für Deutschland werden zu Beginn der Saison am 5. März 2010 veröffentlicht.

„Die neue VFR+GPS-Karte von Jeppesen wurde entwickelt, um den Bedürfnissen und Erwartungen von VFR-Piloten gerecht zu werden, von denen viele uns mit ihren Ideen und Gestaltungswünschen unterstützt haben", sagte Andreas Windeck, Produktmanager, Jeppesen Airway Manual. Die verbesserte VFR+GPS-Karte zeigt eine neuartige Geländedarstellung mit sehr dynamischem 3D-Eindruck. Neu gestaltete, markante Flugplatzsymbole sind mit einem Blick zu lokalisieren, und die Darstellung der Lufträume hilft bei der Erkennung komplexer und sich überschneidender Luftraumgrenzen. „Die Rückmeldung der VFR-Piloten hat uns bestätigt, dass das Jeppesen Konzept der Unterscheidung von nicht-freigabepflichtigem Luftraum (in blau) und freigabepflichtigem Luftraum (in rot) eine sinnvolle Unterstützung ist. Deshalb behalten wir diese Darstellung bei."

Weitere Informationen zur VFR+GPS-Kartenserie sowie den Revisionsplan 2010 finden Sie unter www.jeppesen.com/vfrgps.

Jeppesen bietet VFR+GPS-Flugkarten für Europa, Nordamerika und Südafrika an.



© Jeppesen, Karte nicht zur Navigation verwenden

Lufträume werden blau: ICAO-Karten der DFS mit neuer Darstellung

Ab 2010 werden die Lufträume in der deutschen ICAO-Karte und in weiteren Sichtflugkarten in blauer Farbe dargestellt. Außerdem ändert sich die Benennung von Höhen. Damit realisiert die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO und trägt dazu bei, Standards für einheitlich erscheinende Luftfahrtkarten in Europa umzusetzen.

Geänderte Luftraumdarstellungen und Höhen

Bisher waren die Lufträume der Klassen C und D grün schraffiert, die Klasse E war mit einem blauen, beziehungsweise roten Band umrandet. Zukünftig werden alle Lufträume blau dargestellt und zur Unterscheidung mit den Buchstaben der Klasse und der Höhenangabe der Unter- und Obergrenzen beschriftet. Die Kontrollzonen bleiben in ihrer bisherigen Darstellung bestehen.

Die Klassen C und D werden mit blauer Linie und blauem Farbband abgebildet. Dabei unterstreicht das Band, dass es sich um Lufträume handelt, in die nur mit Freigabe eingeflogen werden darf. Gebiete, die mehrere Sektoren enthalten, werden zusätzlich durch ein breiteres blaues Farbband zusammengefasst. Die Lufträume der Klasse E werden dagegen nur mit einer etwas dickeren Linie umrandet, die verdeutlicht, dass bei entsprechenden Wetterbedingungen ohne Freigabe eingeflogen werden kann. Zwischen den auf 1.000 und 1.700 Fuß über Grund abgesenkten Lufträumen der Klasse E wird nur noch durch die Höhenangabe unterschieden.

Die Luftraumklasse F wird schon heute ICAO-konform mit blauer Linie gekennzeichnet. Die unkontrollierte Klasse G ist auf den Karten nicht eingezeichnet, da es sich um den Luftraum handelt, der sich außerhalb und unterhalb der anderen Lufträume befindet.

Lufträume, die am Boden beginnen, werden weiterhin mit dem Zusatz „GND" (ground) benannt. Die Grenzen von Lufträumen, die sich lediglich auf den Boden beziehen, erhalten zukünftig den Zusatz „AGL" (above ground level). Höhenangaben, die sich auf die Meereshöhe beziehen, werden ohne die Angabe „MSL" (mean sea level) gemacht; also ohne jeglichen Zusatz.

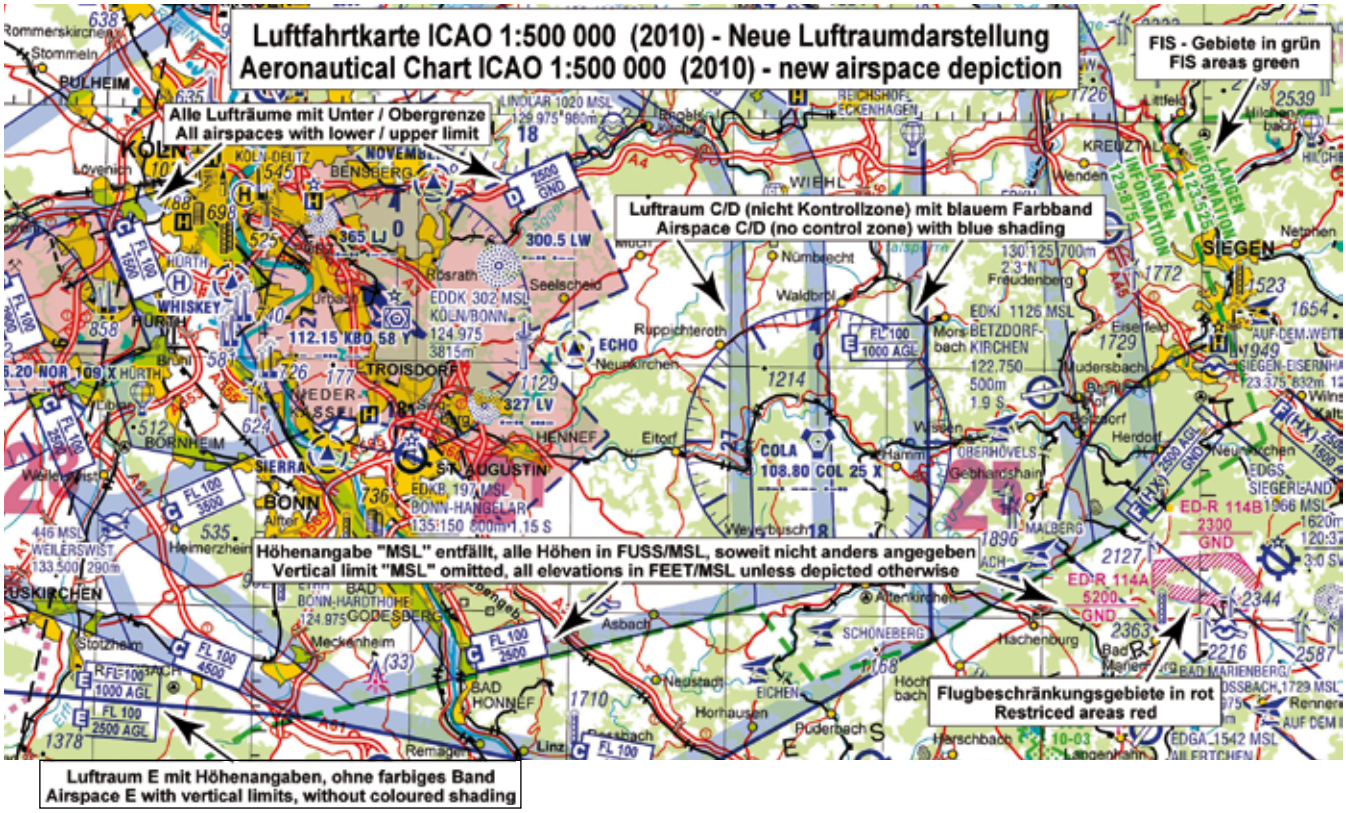
Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

Gebiete mit Flugbeschränkungen sowie Gefahrengebiete werden zukünftig mit roter Linie und rot schraffiertem Band umgeben. Bisher waren die Gebiete blau umrandet und blau schraffiert. Auch die Bezeichnung dieser Gebiete (ED-R, ED-D) einschließlich der Höhenangaben erfolgt zukünftig in Rot.

Gebiete mit Fluginformationsdienst

Die bisher in blau abgebildeten Gebiete mit Fluginformationsdienst einschließlich Funkrufzeichen und Frequenz werden ab 2010 in grüner Farbe dargestellt.

Alle Einzelheiten zu den Änderungen sind im AIC VFR Nummer 6 der DFS vom 5. November 2009 enthalten. Das Dokument kann als PDF auf www.dfs.de heruntergeladen werden.



© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Karte nicht zur Navigation verwenden

Bestes VFR-Wetter über den Alpen

Inseln der Schönheit

Mit der Katana nach Korsika und Elba (Teil 1)

Bereits zweimal mussten wir unser Vorhaben aufgrund der Wetterlagen aufgeben, von Landshut aus nach Korsika und Elba zu fliegen. Auch der dritte Anlauf schien fast zu scheitern, denn der geplante Abflug am 21.07.08 war wegen eines großflächigen Tiefs ebenso unmöglich wie am 22. und 23. Aber offensichtlich hatte Petrus doch noch ein Einsehen mit uns, denn für die 5 Tage 24. bis 28.07.08 war Hochdrucklage vorausgesagt … und sie stellte sich in ihrer besten Form auch pünktlich ein.

Da der Verkehrslandeplatz Landshut, einer Behörde nicht ganz unähnlich, täglich erst um 9 Uhr LOC seine Pforten öffnet, wir andererseits aber auch keine Lust hatten, eine zusätzliche PPR Gebühr von € 25,-- in die Stadtkasse einzubezahlen, wollten wir pünktlich zur Betriebseröffnung am Startpunkt stehen. Da natürlich auch die Shell-Tankstelle am Platz vor 9 Uhr ebenfalls „schläft", habe ich am Vortag schon unsere clubeigene Katana DA 20 „Eclipse" randvoll getankt und gecheckt. Beides leider vergeblich, wie ich am Donnerstag feststellen durfte, denn leider wollte „ein jemand" noch am Abend davor eine „schnelle Runde" drehen und hat sich vermutlich sehr über meine „Vorarbeit" gefreut. Ich allerdings weniger, denn damit war nicht mehr ausreichend AVGAS im Tank, um die Strecke bis Calvi (LFKC) mit sicherer Reserve durchzufliegen. Mein Freund Dieter und ich haben deshalb umdisponiert und beschlossen, ihn in ETSF (Fürsty) aufzusammeln, dort nochmals randvoll zu tanken und dann den Flugplan von ETSF nach Voghera (LILH) aufzugeben. Auch dort sollte es gegebenenfalls noch AVGAS geben.

Pünktlich um 3 Minuten vor 9 Uhr LOC stand ich am Rollhalt der RWY 25 von EDML (Landshut) und bin exakt um 9 Uhr auf die Bahn gerollt um nach kurzen 20 Minuten Flugzeit in ETSF zu landen. Dort habe ich die fehlende Menge AVGAS – billiger als in EDML – nachgetankt und meinen Reisebegleiter an Bord genommen. Der in ETSF anwesende Flugleiter, Tankwart und Kassier in einer Person war angenehm freundlich, kompetent, hilfsbereit und hat sich sichtlich über fliegerischen Besuch schon so früh am Morgen gefreut. Das hat man leider nicht überall. Wo doch Freundlichkeit nichts kostet?

Mit Flugplan (per Fax schon von zu Hause) haben wir dann um 9:45 Uhr LOC „die Haxen" von der RWY 09 in ETSF genommen und direkten Kurs auf Starnberg (195°) eingeschlagen. In leichtem Steigflug auf 5000 ft MSL ging's vorbei am Tegelberg (2082m) und Füssen, Reutte (LOIH) durchs Lechtal direkt auf die Silvretta Gruppe (3244m) zu. Im Steigflug wurden 11500 ft als Reiseflughöhe rund eine halb Stunde nach T/O in ETSF erreicht, so dass der Überflug der Grenze zur Schweiz zwischen Bieler Höhe (2036m) und Schlappiner Joch (2202m) an diesem herrlichen CAVOK-Tag keinerlei Problem war. Nach Durchzug der Kaltfront vom Vortag herrschte im gesamten Alpenraum zwischen Allgäu, Tirol,

Landung in Voghera

Heimo, Dieter und Katana in Voghera

Überflug Genua

Schweiz und Tessin bestes VFR-Wetter mit Sichten weit jenseits von 100 km.
Unter Vermeidung der LS (R) - 11, die vor Samedan (LSZS) bis 31500 ft reicht, haben wir nach rund einer Stunde Flugzeit in dann 12500 ft den Flugplatz Samedan im Oberengadin überflogen und direkten Kurs auf das 4049m hohe Berninamassiv genommen. Über Diavolezza, Mortaratschgletscher und an der Ostflanke des Piz Bernina haben wir über Chiesa in Valmalenco das Tal von Sondrio und den dortigen Flugplatz LILO überflogen. Zürich Information hatte uns ab dem Piz Bernina an Milano Radar übergeben, da wir in einer Höhe von 12500 ft direkt über den Platz von Bergamo (LIME) und durch den An- und Abflugsektor von Milano Linate (LIML) fliegen wollten um erst ab Vigarolo von dort in Richtung Po und Stradella abzusteigen.
Milano Radar, ebenso kooperativ und professionell wie zuvor die freundliche Controllerin von Zürich Information, hat uns in der erbetenen Flughöhe belassen und dann den Abstieg in 4 Stufen (FL90, FL 60, FL 40 und dann 2000 ft MSL) prima mit dem Verkehr in Linate koordiniert.
Bisher sind wir ziemlich „stur" einen Kurs von 195° abgeflogen und haben uns dann ab Stradella mehr westlich entlang der Autobahn Alessandria-Cremona hin zum VOR von Voghera (VOG) orientiert. Voghera, ein Platz am nördlichen Fuß des Lombardischen Apennins war einfach zu finden und ebenso anzufliegen. Rund 10 Minuten vor der Landung in LILH haben wir dann auch unseren Flugplan bei Milano Info per Funk geschlossen. Nach der Landung wurden wir von einem freundlichen Menschen begrüßt, der uns als Landegebühr € 10,- abgenommen hat (ohne Quittung). Die vorhandene Tankstelle für AVGAS und JET A 1 durften wir jedoch nicht nutzen, weil diese nur ortsansässigen Flugzeugen vorbehalten ist. Eine wirklich „beschissene" Regelung, die nicht zum ersten Mal mit der italienischen Steuergesetzgebung begründet wird. Diese erhebt für Luftsportvereine Italiens eine erheblich günstigere Mineralölsteuer, man darf aber „Fremde" nicht beliefern. Manchmal wähnt man sich auch 2008 in diesem schönen Land noch im 19. Jahrhundert!!!
Der gute Mann am Flugplatz konnte uns auch keine Alternative sagen – oder wollte er das nicht? Auf jeden Fall hat er uns noch einen guten Weiterflug gewünscht und dann die Bude abgeschlossen, sich auf sein Motorrad geschwungen und weg war er. Wir sollten uns doch einfach eine Startrichtung aussuchen und starten. Ciao.
Fliegen ohne Flugleiter – noch Fragen? Was liegt näher? Offensichtlich traut man also den Piloten in Italien zu, wofür sie von

Anflug auf Korsika

Altstadt von Calvi

deutschen Bürokraten für zu blöd erachtet werden?

Nachdem die geplante Flugzeit von Voghera nach Calvi 1:20 betragen sollte, der Wind in der Höhe von 7000 ft auch noch aus Norden kam, wir außerdem noch für über 2:30 h Sprit im Tank hatten, haben wir den einsamen aber schönen Flugplatz von LILH auf der selbst gewählten RWY 16 (Windstille) verlassen.

Nachdem wir uns über Funk wieder bei Mailand Information gemeldet hatten, wurde der telefonisch vorher in Linate aufgegebene Flugplan nach Korsika aktiviert und wir wurden sicher und professionell über Genua (LIMJ) hinaus aufs Mittelmeer und in die erbetene Flughöhe FL 70 „entlassen". Auch der Durchflug mit TPX und „under control" durch die LI (D) – 91 war absolut problemlos. Unter uns das blaue Mittelmeer mit seinen Fährschiffen und Yachten, über uns ein fast wolkenloser Himmel – die Stimmung war naturgemäß prächtig. Am Pflichtmeldepunkt „Torto" – mitten zwischen Italien und Frankreich – wurden wir von Milano Info an die Kollegen von Bastia Radar übergeben. Als nächsten Pflichtmeldpunkt erhielten wir von dort „IR" – also die Stadt Rousse auf Korsika, exakt der Einflugpunkt für LFKC.

Nachdem wir diesen Punkt passiert hatten, gab es auch gleich die Anflugfreigabe für die 2310 x 40 m große RWY 36. Endanflug und Landung sowie das Abrollen auf den Abstellplatz waren dann auch angenehme Routine. Die Strecke vom Start in LILH bis zur Landung in LFKC (147 NM) wurden von unserer Katana in exakt der errechneten Zeit von 1:20 zurückgelegt. Nach der Landung waren noch für mehr als 1 Flugstunde AVGAS im Tank. Damit hätten wir im Zweifel sowohl den Alternate LFKB aber auch LFKJ oder LIRJ sicher erreichen können.

Direkt am Flugzeug wurden wir dann von einem Fahrzeug aufgesammelt und zum Flughafengebäude gefahren. 10 Minuten nach der Landung standen wir vor dem Counter von Europcar und haben einen Peugeot 307 mit Kilometerstand 786 km (!!) übernommen. Ich habe mich auch an ein Hotel erinnert, das ich von einem Aufenthalt vor 4 Jahren noch in sehr guter Erinnerung hatte (L'Onda) und dort war auch noch das letzte verfügbare Zimmer frei.

Eine Stunde nach der Landung fand ich mich dann plantschender Weise in der Bucht von Calvi im 26° warmen Mittelmeer wieder – die Uhr zeigte ziemlich genau 15:30 Uhr. Was danach folgte war ein ausgedehnter Bummel durch die schöne Altstadt von Calvi, vorbei am Hafen mit seinen sündhaft teuren Luxusyachten und deren Besatzungen. Hier im Hafen lagen

Calvi mit Hafen

Bucht von Calvi

an diesem Tag nicht einige Millionen in Kunststoff und Kevlar sondern mindestens hohe dreistellige Millionenbeträge. Entsprechend sind natürlich auch die Preise in den unzähligen Bars, Cafés und Restaurants, aber es gibt auch noch die etwas kleineren, versteckteren und gemütlichen Lokale, wo 0,25 Liter Heineken nicht € 4,50 kosten.

Gut gestärkt und nach einem korsischen Weißwein sind Dieter und ich dann zum Hotel zurück spaziert und haben nach einem erheblich preiswerteren und großen Bier aus der Minibar bestens geschlafen.

Am Freitag den 25.07. hat uns wieder ein traumhaft schöner Sommertag empfangen. Nach dem Frühstück haben wir uns entschlossen, das Cap Corse über Ponte Leccia und Bastia und entgegen dem Uhrzeigersinn auf der Straße zu umrunden. Cap Corse (Capo Corsu) wird der Teil Korsikas genannt, der sich von Bastia aus nach Norden erstreckt. Als „Corse en miniature" (Korsika im Kleinen) wird er von den Korsen bezeichnet. Die Halbinsel hat eine Länge von ca. 40 km und eine Breite von ca. 10 km. Wer bei der Umrundung des Cap Corse eine Steigerung erleben möchte, was die Schönheit der Landschaft angeht, dem sei die Fahrt an der Ostküste nach Norden und an der Westseite nach Süden empfohlen. Zunächst sieht man eine triste Ostküste, welche sich ab dem Cap in eine sehr abwechslungs- und kurvenreiche Westküste verwandelt. Als Besonderheiten seien erwähnt: Tour de l´Osse, Moulin Mattei, Centuri Port und Nonza. Das Cap gibt dem Wein Muscat du Cap Corse seinen Namen. Man sollte sich aber für die Gesamtstrecke von 250 km schon einen vollen Tag Zeit nehmen. Erstens „jagt" auf der Küstenstraße eine Kurve die nächste und zweitens gibt es derart schöne Ausblicke und landschaftliche Reize sowie kleine Dörfer, dass „Zeit" unbedingt ein Genussfaktor sein sollte. Wir haben dies beherzigt und den Tag in vollen Zügen genossen. Nach einem letzten Stop beim Kaffee am Hafen von St. Florent sind wir auf direktem Weg nach L'Ile Rousse gefahren und haben dort im Restaurant „A Siesta Beach" direkt am Strand wunderbar zu Abend gegessen. Nach Sonnenuntergang ging's zurück ins Hotel L'Onda in Calvi und ins Bett, da für den nächsten Tag unser Weiterflug nach Elba geplant war. Dabei wollten wir das am Freitag auf der Straße abgefahrene Cap Corse im Uhrzeigersinn umrunden um dann von dessen Nordspitze bei Maccinaggio direkt die italienische Insel Capraia anzufliegen. Capraia gehört zum Toskanischen Archipel der Region Toskana in Italien. Die Insel bildet das Gebiet der Gemeinde Capraia Isola (Provinz Livorno) mit 386 Einwohnern (Stand am 31. Juli 2006). Capraia liegt zwischen dem Cap Corse im Norden Korsikas und dem italienischen Festland. Geographisch zählt Capraia zu den Tyrrhenischen Inseln. Ihr Ursprung geht auf mehrere heftige Vulkanausbrüche zurück, die sich vor neun Millionen Jahren ereigneten. Die heute etwa 20 km² große Insel wird von einem schroffen Gebirge geprägt, als höchster Berg erhebt sich der Monte Castello mit 447 m Höhe. Den Küstenstreifen bildet eine zerklüftete Steilküste, die kaum von Buchten unterbrochen wird. Die Cala Rossa ist der Überrest eines ins Meer abgestürzten Vulkankegels.

Nach Rückgabe unseres Peugeot direkt am Airport in Calvi und einem mehr als unproblematischen Sicherheitscheck wurden wir zu unserem unweit geparkten Fliegerlein gefahren.

Nach dem Start in LFKC ging es wieder über L'Ile Rousse (IL) an der Nordküste der Insel entlang bis St. Florent und von dort an der Westküste des „korsischen Fingers" über Nonza und Pino bis Tollare an der Nordspitze. Von Macinaggio haben wir dann mit einem östlichen Kurs direkt die Westseite der Insel Caprai erreicht, die an dieser Seite einen absolut unbewohnten Eindruck macht. Nach Umrundung der Nordspitze trifft man auf der östlichen Seite in einer kleinen Bucht gelegen auf den einzigen Ort, Caprai, mit Hafen und einer kleinen Festung. Die Insel hat keinen Flugplatz und ist demnach nur per Schiff bzw. dem Helikopter zu erreichen.

(Fortsetzung folgt)

Text und Fotos: Heimo Kandler

Angebote und Sonderkonditionen exklusiv für AOPA-Mitglieder

www.aopa.de > Mitglieder-Login > Sparen von A-Z

Hewlett-Packard

Nachlass: bis 25 %

HP-Qualität und Innovation innerhalb von 2 Tagen geliefert. Ob PC und Drucker für zu Hause oder den Laptop für unterwegs: der HP-Store hat immer das richtige Produkt für Sie. HP ist bekannt für Drucker. Aber wussten Sie, dass HP auch Marktführer im Bereich PCs und Notebooks ist?

Leica

Nachlass: bis 15 %

Pure Eleganz, außergewöhnliche Formen und dabei erfrischend unkompliziert. Leica Kameras fangen den richtigen Moment stilvoll ein. Das Ergebnis ist Ausdruck Ihrer Kreativität. Gehen auch Sie mit Leica auf Motivsuche!

artelight

Nachlass: 15 %

Die artelight GmbH zählt zu den führenden Online-Shops für Beleuchtungslösungen in Europa und bietet Ihnen eine exklusive Auswahl an Design Leuchten. Mit über 50.000 verschiedenen Leuchten-Ausführungen hat artelight Lösungen für fast alle Beleuchtungsanforderungen. Viele Leuchten werden innerhalb von 24 Stunden zu Ihnen geliefert.

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 > Mitglieder-Login > Sparen von A bis Z

Termine 2010

Januar

30. - 31.01.2010
Flight Briefing VFR / IFR
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

Februar

13.02.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

27.02.2010
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März

06. - 07.03.2010
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

13.03.2010
AOPA-Sprechfunkrefresher AZF
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

April

08. - 11.04.2010
AERO Expo 2010
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

Mai

01.05.2010
Fly-In mit YAK-Treffen
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

06. - 09.05.2010
16. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Juni

08. - 13.06.2010
ILA Berlin Airshow 2010
in Berlin-Schönefeld (EDDB)
Info: www.ila-berlin.de

24. - 27.06.2010
1. **AOPA**-Trainingscamp
in Marburg-Schönstadt (EDFN)
Info: www.aopa.de

August

31.07. - 07.08.2010
32. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

01.08.2010
JHV der **AOPA**-Germany
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

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

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

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

September

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

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

Oktober

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

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

November

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **20.02.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **08.05.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **11.09.2010,** um 10:00 Uhr
Samstag, **13.11.2010,** um 10:00 Uhr

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

Alle Angaben ohne Gewähr

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 21.12.2009
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)	

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

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

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE