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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2010 | Dezember 2010 - Januar 2011 | Heftpreis 2,80 Euro

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

06/10

Angriff auf N-Registrierung:

EASA geht gegen Lizenzen aus Drittstaaten vor

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 24. bis 31.12.2010 geschlossen

AOPA-Intern

Infoveranstaltung zum Emissionshandel

Gruppen-Luftfahrt-Unfallversicherung

Fliegerisch fit

AOPA-Seminar „FliteDeck“ in Schönhagen

SeaSurvival-Lehrgang in Käringön, Schweden

Besser informiert

Jeppesen Mobile TC im Test

Forced Landing? Ein Erfahrungsbericht

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

Oskar Wilde

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

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

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

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

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

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

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

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

Premium-PEP des Monats

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

more.PEP in Style

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

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Rück- und Ausblicke

Liebe Mitglieder, liebe Fliegerfreunde,

ein weiteres ereignisreiches Jahr für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland und Europa neigt sich dem Ende zu. Traditionell ist dies der Zeitpunkt für einen Rückblick in das abgelaufene Jahr, aber auch für einen Ausblick in das kommende Jahr.
Für uns war 2009 geprägt von Auseinandersetzungen etwa mit der bayerischen Landesregierung und BMW um den Erhalt des Flugplatzes Fürstenfeldbruck, und auch mit der EASA um den Umgang mit den Inhabern von ausländischen Fluglizenzen, natürlich auch von der Wirtschaftskrise, die auch unsere Branche nicht verschont hat. Es war aber auch geprägt durch viele Treffen mit unseren Mitgliedern und der Branche, etwa bei unserem Fly-Out, der AERO in Friedrichshafen, bei unseren Trainingscamps in Eggenfelden, Stendal und Marburg, bei Seminaren in unserer Geschäftsstelle in Egelsbach und in Schönhagen.
Das nächste Jahr wird für uns auch wieder viele Auseinandersetzungen mit sich bringen, gerade die Themen Fürsty und EASA sind noch lange nicht ausgestanden.
Bei allen Schwierigkeiten dürfen wir uns aber nicht kleinkriegen lassen, wir dürfen uns das wunderschöne Fliegen unserer Flugzeuge nicht vermiesen lassen. Lassen Sie sich doch mal wieder fliegerisch inspirieren, fliegen Sie mal ein modernes UL, probieren Sie die Vorteile eines neuen Glascockpits aus, erwerben Sie ein neues Rating, fliegen Sie mal im oder ins Ausland, nehmen Sie an Weiterbildungskursen teil, laden Sie Freunde zum Mitfliegen ein, oder schenken Sie einem Kind anstelle eines Plüschdinosauriers mal ein Modellflugzeug, oder anstelle eines Computer-Ballerspiels mal einen Flugsimulator.
Dieses Jahresend-Editorial ist aber auch eine Gelegenheit sich zu bedanken, bei allen aktiven und ausgeschiedenen Mitgliedern, bei den vielen ehrenamtlichen Unterstützern unserer Aktivitäten, bei den vielen Verfassern von Briefen etwa an BMW und die EASA, bei allen Geschäftspartnern und Freunden.

Die AOPA-Geschäftsstelle wünscht Ihnen allen eine frohe Weihnachtszeit, einen Guten Rutsch und „Many Happy Landings in 2011“!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Weihnachtsgrüße	5
Mitglieder werben Mitglieder	6
Infoveranstaltung zum Emissionshandel in Egelsbach	7
Flugzeug-Schutzbrief & Co – Novitäten bei dvag-aviation	8
Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung für AOPA-Mitglieder	8

Stärker vertreten!

EASA geht weiter gegen Lizenzen aus Drittstaaten vor	10
ICAO-Sprachprüfung für Piloten	12
Flugplatz Fürstenfeldbruck: Gerichtstermin im Januar	12

Fliegerisch fit!

Rückblick: 17. AOPA-Trainingscamp in Stendal	13
AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Schönhagen am 22.01.2011	14
AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR“ in Schönhagen am 12.02.2011	15
AOPA-Sprechfunkrefresher BZFI/II in Egelsbach am 19.02.2011	16
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 19.03.2011	17
SeaSurvival-Lehrgang in Käringön, Schweden am 31.03. und 01.04.2011	18
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	20

Besser informiert!

Die Schweiz in Kalifornien	21
Jeppesen Mobile TC	22
Bleifreie Zukunft?	23
Besuch aus China	24
Fly & Help-Pilot Reiner Meutsch beendet Weltumrundung	26
AOPA-Germany übernimmt Schirmherrschaft von Flying Hope e.V.	27
Forced Landing? Human Factors?	28
AOPA-Entscheidungsmodell	28
Neue REMOS-GX-Generation glänzt mit Innovationen	30
Training für Cirrus Piloten empfohlen	31
Fotokalender der Stiftung Mayday	31

Rubriken

Editorial	3
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Cessna Aircraft Company (Citation Mustang)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2010 und Januar 2011 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

35-jährige Mitgliedschaft

Andreas Scheerer
Hans Sonder

30-jährige Mitgliedschaft

Claus Dräxlmaier
Prof. Dr. Bernhard M. Cramer
Richard Flohr-Swann
Rolf-Dieter Kraut
Jürgen Becker
Dr. Wolfgang Deppe
Wolfgang Mohr
Axel Maertin
Peter Hübener
Ernst Michael Bardey
Rolf Düssmann
Reinhold Vonsien
Daniel Paarsch
Wolf-Dieter Kosske

25-jährige Mitgliedschaft

Manfred Hossfeld
Dr. Richard H. Sterzinger

Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany eine frohe Weihnachtszeit und für das Jahr 2011 Glück, Gesundheit und viel Erfolg!

Ihre AOPA-Crew

Wir werden auch in diesem Jahr auf das Versenden von Weihnachtskarten verzichten und stattdessen das eingesparte Geld für einen gemeinnützigen Zweck spenden.

Die AOPA-Geschäftsstelle ist vom 24. bis 31. Dezember 2010 geschlossen.
Am 3. Januar 2011 sind wir zu den gewohnten Bürozeiten wieder für Sie da.

Abbildung: Friax74, Fotolia

Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich schon jetzt Ihre Luftfahrtkarten für 2011

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2011 für Deutschland – wahlweise von Jeppesen oder der DFS – oder weitere attraktive Prämien. Die Karten für das Jahr 2011 werden direkt nach Erscheinen im März 2011 versandt.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
2011 für Deutschland bestehend aus 4 Karten mit 3D-Geländedarstellung

ICAO-Kartenset 2011 der DFS
für Deutschland bestehend aus 8 Karten

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

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

Freistellung vom AOPA-Mitgliedsbeitrag für ein Jahr für AOPA-Mitglieder mit persönlicher Mitgliedschaft

Bedingung für die Zusendung der Werbeprämien bzw. des Schecks über 40,- EUR ist der Ausgleich des ersten Mitgliedsbeitrages des geworbenen Mitglieds.

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

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

Emissionshandel – Emissionsberichte

Infoveranstaltung am 11. Januar 2011 in Egelsbach

Seit 2009 müssen Betreiber von Luftfahrzeugen mit einem Startgewicht von mehr als 5,7 Tonnen am Emissionshandel teilnehmen. Erleichterungen und Freistellungen vom Emissionshandel sind nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Die Emissionsberichterstattung der betroffenen Betreiber von Luftfahrzeugen für das Jahr 2010 muss bis Ende März 2011 erfolgen.

Gemeinsam mit der Probiotec GmbH, einem konzernunabhängigen Ingenieur- und Beratungsunternehmen, das seit 2009 AOPA-Mitglieder bei der Erstellung der Monitoring-Konzepte unterstützt, bietet die AOPA-Germany die Möglichkeit, sich am 11. Januar 2011 auf einer Informationsveranstaltung über die Details zum Emissionshandel und zur Emissionsberichterstattung zu informieren.

Die Veranstaltung beginnt um 10 Uhr in den Räumen der AOPA-Geschäftsstelle, das Ende ist für etwa 13 Uhr geplant.

Unter anderem sind folgende Tagesordnungspunkte vorgesehen:

Wie erstelle ich prüfungssichere Emissionsberichte?
- Knackpunkte bei der Erstellung der Emissionsberichte
- Nutzung der elektronischen Formulare
- Elektronische Kommunikation mit der DEHSt
- Zeitplan
- Konsequenzen bei Verstößen

Aufgaben der sachverständigen Stelle im Emissionshandel
- Wie finde ich einen Sachverständigen?
- Ablauf der Sachverständigenprüfung
- Notwendige Dokumente für die Prüfung

Die Kosten betragen 50 EUR für AOPA-Mitglieder und 100 EUR für Nichtmitglieder. Anmeldungen bitte bis 4. Januar 2011 per eMail an info@aopa.de.

Anzeige

Flugzeug-Schutzbrief & Co

Novitäten bei dvag-aviation

Das Thema Versicherungen ist vielleicht recht trocken und kompliziert. Dennoch ist es aber wichtig, sich mit ihm näher auseinanderzusetzen. Selbst wer kein eigenes Flugzeug versichern muss, trägt als Charterer oder Vereinsmitglied die Versicherungsprämien, die im Charterpreis anteilig natürlich enthalten sind, immer mit – und tut gut daran, auch über einen persönlichen Versicherungsschutz im Falle eines Unfalls nachzudenken. In den nächsten Ausgaben des AOPA-Letters werden wir Sie deshalb mit einer Rubrik zum Thema Versicherungen in der Luftfahrt informieren.
Die AOPA-Germany wird dies nicht im Alleingang tun, denn mit der dvag-aviation und der Aachen Münchner Versicherung hat sie sich nach eingehender Suche für Versicherungspartner entschieden, die nicht nur erfahren und finanzstark sind, sondern auch die Leidenschaft für das Fliegen teilen.
Die dvag-aviation mit Sitz in Offenbach am Main ist ein neues spezielles Team der DVAG, Deutsche Vermögensberatung AG. Auch über das Fliegen hinaus berät die dvag-aviation bei Fragen rund um die General Aviation und bei speziellen privaten Bedürfnissen in Fragen der Vermögensplanung und vielem mehr. Alle Mitarbeiter in diesem Team sind Piloten und Business Manager mit langjähriger Erfahrung. Sie sprechen die Sprache der Piloten und Flugzeugeigner und wissen, welche Probleme das Fliegen mit sich bringen kann.

Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung

Über die dvag-aviation wurde ein Gruppenluftfahrtunfall-Versicherungsvertrag mit der AachenMünchener Versicherung entwickelt, dem sich AOPA-Mitglieder zu einzigartig günstigen Bedingungen anschließen können. Damit ist für Piloten das Risiko eines Flugunfalls abgesichert, das ansonsten in privaten Unfallversicherungen grundsätzlich ausgeschlossen ist.
Diese Luftfahrtunfallversicherung greift für den Fall, dass einem Führer eines Luftfahrzeugs durch einen Luftfahrtunfall ein dauerhafter Gesundheitsschaden entsteht. Denn Krankenversicherungen decken die Kosten der Krankenbehandlung ab, nicht aber die Risiken einer Invalidität. Zudem schließen die üblichen Unfallversicherungen das Risiko eines Unfalls beim Führen eines Luftfahrzeuges aus. AOPA-Mitglieder können dieses Risiko jetzt zuverlässig und mit geringen Kosten absichern. Alle Details der Versicherungsbedingungen finden Sie auf die Website der AOPA-Germany unter:

www.aopa.de/versicherungen

Die Gruppen-Unfallversicherung ist bereits ab 2,38 Euro pro Monat für eine Versicherungssumme von 216.000 Euro erhältlich.

Die buchbaren Pakete im Überblick

	Kombination A	Kombination B	Kombination C
Invaliditätsgrundsumme	40.000 €	60.000 €	80.000 €
Leistung bei100 % Invalidität	216.000 €	324.000 €	432.000 €
Unfalltod	2.500 €	10.000 €	10.000 €
Serviceleistungen	2.750 €	2.750 €	2.750 €
Kosmetische Operationen	2.750 €	2.750 €	2.750 €
Jahresbeitrag inkl. 19% Versicherungssteuer	**28,51 €**	**53,30 €**	**65,45 €**

Demzufolge betreut die dvag-aviation ein breites Spektrum in der Fliegerei. Sie berät und versichert Piloten, Werften, Vereine und Flugplätze. Neben den Finanzprodukten bietet sie Qualitätsmanagement, Auditoren/Audits, SMS (safety management system) und Fachpersonalvermittlung an.

Unfallversicherung

Das erste Ergebnis der Kooperation zwischen der AOPA und der dvag-aviation ist eine speziell auf die Mitglieder der AOPA zugeschnittene Unfallversicherung für den fliegerischen Bereich. Sie glauben eine Unfallversicherung haben Sie schon? Lesen Sie einmal im Kleingedruckten, vermutlich sind Sie beim Autofahren und Fensterputzen unfallversichert, aber nicht beim privaten Fliegen. Solch eine Versicherungslücke kann problemlos schon ab einem Betrag von 28,51 EUR im Jahr direkt über die Homepage der AOPA-Germany geschlossen werden.

Reiserücktrittsversicherung

Nächstes Highlight und Weltneuheit: Eine Reiserücktrittsversicherung, die Sie nicht nur zu günstigsten Konditionen vor allen Schwierigkeiten bei einem Reiserücktritt bewahrt – sondern auch noch speziell auf die Bedürfnisse der Selbstflieger zugeschnitten wurde. Ist Ihr eigenes oder gechartertes Flugzeug defekt und Sie erreichen deshalb Ihr gebuchtes Hotel nicht, sollen jetzt Stornogebühren bezahlen? Auch hier springt unsere Reiserücktrittsversicherung ein, dieses Angebot gibt es nur exklusiv bei uns.

Flugzeugschutzbrief

Eine weitere besonders praxisorientierte Hilfe verspricht der ebenfalls nur bei der AOPA-Germany und der dvag-aviation buchbare Flugzeug-Schutzbrief zu werden, der in der Flugzeugkasko enthalten ist.

Bei diversen Präsentationen bei der AOPA in Egelsbach war das Feedback der Piloten überaus positiv. Auch wurde das Angebot, in Vereinen vor Ort Vorträge zu halten, gerne angenommen.

Daher: Für Vereine, die einen Informationsabend in geschäftlicher und/oder privater Runde veranstalten wollen, steht die dvag-aviation gerne zur Verfügung. Eine eMail an dvag-aviation@dvag.com genügt, um einen Termin zu vereinbaren, natürlich auch für Individualgespräche.

Präsentationen oder zu erstellende Analysen und Auswertungen sind selbstverständlich kostenlos für Sie, egal ob privat, im Verein oder im Unternehmen. Außerdem ist die dvag-aviation auch auf der nächsten AERO in Friedrichshafen, in Tannkosh und auf den Camp-Veranstaltungen der AOPA vertreten. Den Terminplan finden Sie auf der Homepage der AOPA.

Anzeige

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

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

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

Fragen Sie nach unseren Leistungen.

Beratung. Versicherung. Finanzierung.

dvag-aviation.com

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

EASA geht weiter gegen Lizenzen aus Drittstaaten vor

Die EASA beabsichtigt in ihrem Gesetzesentwurf zu EASA-FCL auch nach Sichtung der kritischen und fundierten Kommentare der Branche an ihrem Ziel festzuhalten, dass alle in Europa stationierten Flugzeuge mit dem Inkrafttreten von EASA-FCL im Jahr 2012 nur noch von Inhabern europäischer Fluglizenzen gesteuert werden dürfen. Dabei beruft sich die EASA auf den Artikel 4)2) ihrer Basic Regulation, die vorsieht, dass Personal, das in den Betrieb von in Europa stationierten ausländischen Flugzeugen involivert ist, den EASA-FCL-Regularien folgen muss.

Wir betrachten diese Entwicklung als ausgesprochen kritisch, alle ausführlichen Kommentare der internationalen IAOPA im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens wurden zwar zur Kenntnis genommen, „noted", aber nach einer Dankesfloskel schlichtweg verworfen. Ebenso erging es den Kollegen der amerikanischen Vereinigung der Flugzeughersteller „GAMA" und der US-Luftfahrtbehörde „FAA". Eine Diskussion über die von uns erwarteten überaus negativen Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Branche der General Aviation in Europa fand nie statt. Wir gehen in Ermangelung einer offiziellen Statistik davon aus, dass etwa 10% der Flugzeuge der General Aviation in Europa sich in Third Country Registern befinden, vorwiegend in den USA. Für die betroffenen tausende von Piloten, besonders für die Inhaber von Instrument-Ratings, wird es entweder aus finanziellen oder zeitlichen Gründen kaum möglich die entsprechenden europäischen Lizenzen zu erwerben, oder aber die Flugschulkapazitäten würden bis 2012 (ggf. plus 1 Jahr Validation-Period = 2013) für sie nicht ausreichen. Gerade für die IFR-Umschreiber würden sich genau die gewaltigen Hürden auftun, die schon dazu geführt haben, dass es in Europa kaum Inhaber von Instrumentenflugberechtigungen gibt: Sie müssten die volle Theorieausbildung mit anschließender Prüfung ablegen, dann noch die praktische Ausbildung (für die es nach einer Überprüfung durch eine Flugschule Erleichterungen geben kann) mit anschließender praktischer Prüfung. Dass diese Anforderungen speziell an die Theorieausbildung viel zu hoch sind und der Prüfungsinhalt völlig an den Notwendigkeiten vorbeigeht, das hat die EASA selbst anerkannt indem sie eine Arbeitsgruppe zur Vereinfachung der IFR-Ausbildung für Privatpiloten eingesetzt hat. Diese Arbeitsgruppe FCL.008 hat gute Fortschritte gemacht und akzeptable Ergebnisse geliefert, doch dass diese neuen Regeln bis 2012 in Kraft treten und die benötigte Entlastung schaffen können gilt es zu bezweifeln.

Der Hinweis der EU-Kommission, man brauche sich doch nicht so aufregen, denn ein Abkommen zwischen der FAA und der EASA würde hier Abhilfe schaffen, ist leider nicht zielführend, da das unterschriftsreife sog. „Bilateral Agreement" sich gar nicht mit Fluglizenzen befasst. Ein komplett neues Bilateral Agreement zu FCL würde wohl kaum bis zum Jahr 2012 entstehen. Der Verdacht drängt sich auf, dass die Allgemeine Luftfahrt als ein Faustpfand in einem Handeskrieg zwischen Europa und den USA mißbraucht wird. Jan Brill von Pilot und Flugzeug spricht hier von „der größten Geiselnahme in der Geschichte der Luftfahrt."

Auch wären Ausländer, die in Deutschland Flugzeuge bewegen, deren Eigentümer sie sind und die sie mit ihren Fluglizenzen aus

Etwa 10% der in Europa stationierten Flugzeuge – von der Einmot bis zum Jet – befindet sich in Third Country Registern. Dabei entfällt der größte Teil auf Flugzeuge mit einer N-Registrierung (USA).

Fotos: Cessna, Cirrus; Logo: EASA

dem Heimatland fliegen, gezwungen europäische Lizenzen zu erwerben, was durchaus einen Konflikt mit bestehenden ICAO-Vorgaben darstellt. Die FAA erlaubt es Ausländern hingegen mit ihren Lizenzen und Flugzeugen in den USA im nichtgewerblichen Bereich weiterzufliegen.

Wir fordern deshalb, dass dieses Gesetzgebungsverfahren gestoppt wird und umgehend eine Untersuchung der Auswirkungen und eine Sicherheitsanalyse durchgeführt werden, bevor eine abschließende Entscheidung getroffen wird. Wir sind als AOPA-Germany im Verbund mit der IAOPA-Europa jederzeit bereit an solch einem Impact Assessment mitzuarbeiten.

Zudem wäre es sinnvoll zu überprüfen, ob die langjährigen Inhaber von Third Country Instrument Ratings nicht einen einfacheren Einstieg in das europäische Lizenzsystem erhalten sollten. In Deutschland hat man damit gute Erfahrungen gemacht, das bestätigte auch das deutsche Verkehrsministerium BMVBS. So wird in Deutschland ein Validierungsverfahren angewendet, das von den Piloten 100 Stunden IFR-Flugerfahrung verlangt, eine theoretische Prüfung in Luftrecht und Human Performance, sowie die praktische Prüfung. Die EASA kennt dieses Verfahren ebenfalls, begrenzt die Validierungsfrist aber auf ein Jahr (maximal 2 Jahre bei Beginn einer Umschulung), danach wird die komplette Theorieprüfung und eine praktische Ausbildung mit Prüfung verlangt.

Die EASA ist gerade dabei, tausende von unbescholtenen Piloten massiv zu verärgern, sie zur Aufgabe ihres Fliegens zu zwingen und somit der europäischen General Aviation großen Schaden zuzuführen. Und das ohne ersichtlichen Grund, denn Anzeichen für eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit der Piloten von Third-Country Lizenzen gibt es nicht.

Im Dezember 2010 wird ein sog. „Comitology Comittee" mit Vertretern der EU-Kommission und der EU-Mitgliedsstaaten über die Gesetzgebungsverfahren der EASA entscheiden. Die IAOPA und ihre juristischen Berater sind aktuell im Gespräch mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments, mit Vertretern der EU-Kommission, mit dem EASA-Management, mit befreundeten Verbänden, mit der Luftfahrtpresse und Vertretern der Staaten im Comitology-Committee, um noch ein Umdenken zu erzielen. Sollte das Comitology-Committee sich der Haltung der EASA anschließen, ist die Auseinandersetzung noch nicht verloren: Denn das Gesetzgebungsverfahren sieht noch eine Abstimmung des EU-Parlaments vor, in dem sich schon heute nach vielen Schreiben betroffener Piloten und Aufklärungsarbeit der Verbände eine kritische Haltung abzeichnet.

Wir werden Sie auf unserer Website www.aopa.de über die aktuelle Entwicklung informiert halten.

Dr. Michael Erb

ICAO-Sprachprüfung für Piloten

Übergangsbescheinigungen laufen zum Jahresende aus

Achtung: Am 31.12.2010 laufen die Übergangsbescheinigungen aus, die von den zuständigen Länderbehörden bzw. dem LBA ausgestellt wurden. Diese hatten auf der Basis eines vorhandenen BZFI/AZF das englische Sprachlevel 4 bescheinigt, welches seit März 2008 Voraussetzung ist, um den Sprechfunkverkehr in englischer Sprache im In- und Ausland durchzuführen.

Ab dem 01.01.2011 müssen die Sprachkenntnisse in die Lizenz eingetragen sein, um auch weiterhin auf Englisch funken zu dürfen. Dafür ist eine englische Sprachprüfung erforderlich, die zum Beispiel bei einem Sprachprüfer des DAeC bzw. der DAeC-Regionalstelle „AOPA" abgelegt werden kann. Diese Prüfer bieten allen Mitgliedern des DAeC und der AOPA die Verlängerungsprüfung für „Englisch Level 4" zum Preis von 20 EUR an. Wer kein Mitglied in einem der beiden Verbände ist, zahlt in der Regel 50 EUR. Prüferlisten findet man auf den Websites von AOPA und DAeC.

Aber keine Panik, falls jemand die Prüfung nicht bis Ende des Jahres schaffen sollte: Piloten, die im Besitz eines BZFI/AZF sind, das vor dem 23.09.2008 ausgestellt wurde, haben bis Ende 2011 Zeit, die Sprachkenntnisse für Englisch Level 4 durch eine Verlängerungsprüfung unter vereinfachten Bedingungen abzulegen. Allerdings darf bis zum Zeitpunkt der Prüfung und dem entsprechenden Lizenzeintrag ausschließlich auf Deutsch gefunkt werden. Erst ab 2012 wird es schwieriger und teurer, denn dann muss wie auch bei den höheren Sprachlevels 5 oder 6 eine Erstprüfung abgelegt werden.

Flugplatz Fürstenfeldbruck: Gerichtstermin im Januar

Ursprünglich wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof angekündigt, sich bereits im Spätsommer oder Herbst 2010 den von der FFB GmbH eingereichten Klagen in Sachen Erhaltung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck annehmen zu wollen. Auf Grund eines Personalwechsels wird es dazu wohl erst im Januar 2011 kommen.

Wenn die Klage gegen die Entwidmung des Flugplatzes Erfolg hat, dann wird der Gemeinde Maisach die Planungshoheit über das Areal entzogen. Eine weitere Klage soll die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung zur Aufnahme des Flugbetriebs erreichen. Zudem wurde eine Normenkontrollklage eingereicht, die sich gegen die Abänderung des Landesentwicklungs-Programms (LEP) wendet, denn der bayerische Landtag hatte beschlossen, dass in Fürstenfeldbruck kein neuer Flugplatz entstehen darf. Ein LEP darf allerdings nur positive Ziele formulieren, sonst könnte man in Hintertupfing auch vorab ausschließen lassen, dass alles was man nicht mag, nicht mehr gebaut werden darf, von der Müllverbrennungsanlage über Bahnlinien und Flugplätze bis hin zu lärmenden Autobahnen und Kindergärten. Außerdem wurde gegen die großflächige Zerstörung von Flora-Fauna-Habitat-Flächen (FFH) geklagt, die das Maisacher Konzept mit der BMW-Fahrstrecke in seinem Zentrum unweigerlich mit sich bringt.

Foto: Carlos de Pilar

BMW schafft Fakten: Piste von Fürsty als Rennstrecke

Apropos BMW: Uns erreichen weiterhin jeden Tag Zuschriften an BMW in Kopie, in denen Piloten aus der ganzen Welt ihren Unmut über die Zerstörung des Flugplatzes äußern. BMW antwortet weiterhin mit seinen Standardschreiben, in denen man sich als der arme Autobauer darstellt, der mit den politischen Prozessen zur Schließung des Flugplatzes nichts zu tun hat und der gänzlich unschuldig in das Kreuzfeuer der Kritik gekommen ist. Siehe ausführlich AOPA-Letter 05/10. Sie wollen BMW auch schreiben? Das geht am einfachsten per eMail an: **kundenbetreuung@bmw.de**.

Sie suchen auch noch ein Weihnachtsgeschenk? Die Naturschützerin und Fotografin Marie-Thérèse Ritz-Burgstaller hat das FFH-Gebiet auf dem noch aktiven Flugplatz fotografisch dokumentiert und einen Bildband mit ca. 250 Fotos auf 134 Seiten herausgebracht. Das Buch hat eine limitierte Auflage und ist ein faszinierendes Weihnachtsgeschenk für Freunde und Verwandte – oder gönnen Sie sich doch einfach selbst eines!

„Flora-Fauna-Fürsty" ISBN 978-3-00-032918-0 zum Preis von € 26,95 pro Stück, zzgl. Versandkosten von 3,00 € pro Stück bis Ende Dez. 2010 zum Angebotspreis. (Ab Januar 2011 kostet das Buch 29,95 € pro Stück, zzgl. Versandkosten von 3,00 € pro Stück) Bestellungen per Email bitte an **flora-fauna-fürsty@gmx.de**.

17. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Ein goldener Oktober im Nordosten Deutschlands

Während der Süden Deutschlands sich mit dickem Nebel bedeckte, glänzte der Norden in der goldenen Oktobersonne.
Bei diesem herrlichen Wetter folgten 18 Pilotinnen und Piloten mit 13 Flugzeugen der Einladung zum 17. Trainingscamp in Stendal, wo sie von Otto Stein, dem Urgestein in Aus- und Weiterbildung bei der AOPA, aufs Herzlichste begrüßt wurden.
Der Einladung waren auch 11 AOPA zertifizierte Fluglehrer gefolgt, um ihre Erfahrungen und Kenntnisse diesem Camp als Dienstleistung zur Verfügung zu stellen.
Dank dem erneuten engagierten Einsatz der Gaststättenbelegschaft und vor allem des Flugplatzgeschäftsführers Herrn Sieghard Geyhler standen uns alle benötigten Ressourcen einschließlich Briefingraum zur Verfügung.
Herr Geyhler wusste außerdem unsere Teilnehmer mit seinen Erzählungen aus der Gründerzeit des Flugplatzes so zu fesseln, dass beinahe das Fliegen vergessen worden wäre, hätte Camp-Manager Otto nicht dezent und höflich in den Redefluss eingegriffen.
Bereits der erste Morgen bot fliegbares Wetter und wenn doch Wolken auftauchten, dann waren sie in so komfortabler Höhe, dass sie sowohl unter-, als auch überflogen werden konnten, waren doch genügend „Löcher vom Dienst“ mit eingebaut.
So wurden denn gleich am ersten Tag, nachdem auch die letzten, vom Nebel am Vortag behinderten Teilnehmer eingetroffen waren, viele Ziele im engeren und weiteren Umfeld in Angriff genommen und im Anschluss das goldene Oktoberwetter auch noch für intensiven Nachtflug genutzt.
Trotz unerwarteten Morgennebels geriet das Campprogramm am nächsten Tag noch lange nicht aus den Fugen: Otto Stein hatte vorgesorgt und kleine Theoriebeiträge seiner Fluglehrer eingebaut. Nach der Auffrischung wichtiger und doch oft vergessener Faustformeln und einem Einblick in Struktur und Funktion der Garmin 430/530 GPS-Serie war auch der Himmel bereit die Sonne durchdringen zu lassen und die Crews bestiegen wieder ihre Flieger.

Hans Eberhard beim Theorieunterricht

So konnten denn alle erwünschten Programme absolviert werden, von der terrestrischen Kleinnavigation zu den dänischen Inseln über Short- und Softfield Landetraining an kleinen Flugplätzen der Umgebung, der Auffrischung der flugzeugbezogenen Notverfahren bis hin zum IFR-Procedure-Training an den umliegenden Verkehrsflughäfen.
Auch der zweite Abend lud wieder zum Nachtflug und viele folgten dieser erneuten Gelegenheit.
Glücklicherweise hatte die Flugplatzgaststätte für uns die Schließzeit so modifiziert, dass genügend Zeit blieb, auch nach dem gemeinsamen Abendessen die Erfahrungen und Erlebnisse des Tages auszutauschen und kleine Unklarheiten oder offene Fragen mit den Fluglehrern zu diskutieren.
Dank einiger grundsätzlich alkoholfrei lebender Teilnehmer war auch der Fahrdienst zum Hotel gesichert und somit ein zweites Bier kein Hindernis.
Als wir auch noch den Tag der Heimreise dank einem gnädigen Petrus zum Goldenen Oktober zählen durften, war die Stimmung nicht mehr zu toppen.
Glückliche und zufriedene Gesichter präsentierten sich denn dann auch auf dem Abschiedsfoto und versprachen, beim nächsten Camp in Stendal wieder mit von der Partie zu sein.
Dass dies auch den unermüdlichen Organisator und Manager, Otto Stein, erfreute, ist an seinem entspannten und herzlichen Lächeln deutlich zu erkennen.

Hans Eberhard

Fotos: Otto Stein

Fotos: Garmin Ltd.

AOPA-Refresher „Flite Deck“

in Schönhagen (EDAZ) am 22.01.2011

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

Crew Coordination im Privatflugzeug
Einleitender Vortrag von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Garmin GNS 430/530 - Benutzung, Tipps & Tricks
Erklärungen und praktische Übungen am Gerät für Piloten der General Aviation mit Hans Eberhard, FSTC

Folgende Themen werden behandelt:

- Aufbau und Struktur
- Logik und Philosophie der Bedienung
- Nutzung der Funktionen
- Ergänzende Infos (Wind, Reichweite, Zeiterfassung etc.)
- Geräte- Interna (Setup, Einstellungen, Personalisierung)
- Schnittstellen zu anderen Geräten

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

Anmeldeschluss ist der 10.01.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

Fotos: Wellford Tiller, Fotolia, AOPA

AOPA-Seminar „Preflight VFR und IFR“

in Schönhagen (EDAZ) am 12.02.2011

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

Schwerpunktthemen:

- Flugvorbereitung: Route und Wetter VFR & IFR – Grundlagen, Voraussetzungen, Quellen
- Unterstützung durch FliteStar
- Jeppesen FliteStar und Programmeinrichtung:
  - Abbildung des eigenen Flugzeuges in FliteStar
  - Aktive Flugplanung VFR & IFR anhand von Beispielen
  - Integration von Wetterdaten in die Flugplanung
- Flight Monitoring mit „Jeppesen FliteDeck“ auf unterschiedlicher Hardware
- Neue Symbiose: iPad und Jeppesen

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

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

Anmeldeschluss ist der 10.01.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

Fotos: Heimo Kandler / DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

AOPA-Sprechfunkrefresher BZFI/II

in Egelsbach (EDFE) am 19.02.2011

Sprachprüfung Level 4 möglich

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 19.01.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

in Egelsbach (EDFE)
am 19.03.2011

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 99 EUR für AOPA-Mitglieder und 149 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.)

Anmeldeschluss ist der 19.02.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

Sea Survival – Überleben auf See

im Scandinavian Safety Training Centre Käringön, Schweden am 31.03. und 01.04.2011

Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr bietet das Scandinavian Safety Training Centre (SSTC), das sich auf professionelle Sicherheitistrainings für die See- und Luftfahrt spezialisiert hat, erneut einen SeaSurvival-Lehrgang für Mitglieder der AOPA an. Der Lehrgang richtet sich an alle Piloten, die häufig über offenes Wasser fliegen und wissen möchten, was zu tun ist, wenn der Propeller plötzlich stehen bleibt und eine Notwasserung unvermeidbar ist.

Das Ausbildungszentrum von SSTC liegt auf der schwedischen Insel Käringön, etwa eine Fahrstunde nördlich vom Flughafen Göteborg. Göteborgs Flughäfen Landvätter und Save werden von Deutschland aus von mehreren Airlines auch sehr günstig angeflogen. Außerdem bietet sich Save als Flughafen für die Allgemeine Luftfahrt an. Der Transfer vom Flughafen nach Käringön wird von SSTC zum Selbstkostenpreis organisiert.

Programmablauf

Donnerstag, 31.03.2011
Individuelle Anreise nach Göteborg und Transfer nach Käringön. Nach Eintreffen aller Teilnehmer umfasssende theoretische Einweisung in das Verhalten im Notfall:

- Emergency Briefing für Crew und Passagiere
- Notwasserung, Richtige Sitzposition etc.
- Probleme der Unterwasserevakuierung
- Richtige Überlebensausrüstung

Freitag, 01.04.2011
Praxis im wohltemperierten Schwimmbecken: Die Teilnehmer üben einen ganzen Tag den praktischen Umgang mit den verschiedenen Rettungsmitteln. Im Überlebensanzug wird die richtige Handhabung von Rettungsinseln und Signalgeräten trainiert. Höhepunkt

Fotos: SSTC, AOPA

Scandinavian
Safety Training Centre

und Abschluss des Trainings sind die Ausstiege aus dem Unterwasser-Ausstiegstrainer MWH-6.

Samstag, 02.04.2011
Transfer zum Flughafen Göteborg und individuelle Rückreise.

Die Lehrgangsgebühren betragen 550 EUR für AOPA-Mitglieder und 650 EUR für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.), sind im Voraus fällig und an die AOPA-Germany zu zahlen. Die zusätzlichen Kosten für Transfers und Übernachtung werden von den Teilnehmern direkt vor Ort beglichen. Als Unterkunft stehen ein Youth Hostel (ca. 40 EUR/Nacht) oder das einzige Hotel der Insel für ca. 150 EUR/Nacht inklusive 2-Gang-Menü) zur Auswahl.

Anmeldeschluss ist der 01.03.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

Anzeigen

Extra 400

Top ausgestattete Extra 400 zu verkaufen:

Baujahr 2001, N-registriert (vorher D-EWCO), 820 Stunden, 730 Landungen, letzte Nachprüfung Nov. 2009, Motor: TSIOL-550-C (475 Std. seit 02/03), Propeller 214 Std. seit 02/09), Cad Area Überwachungssystem via GARMIN 530 und 430, 6 neue Bose-Headsets

Avionik: Garmin/Bendix King, EHI 40/50, GARMIN GMA 340 Audio Panel, COM NAV GPS GNS 530 & 430, Transponder GTX 330 & 320, DME King KDM 706 a, Blind Encoder 2 Shadin 8800T, ENC Altimeter King KEA 130, Autopilot S-TEC-55 inkl. ALTI preselect, Digital Weather Radar RDR 2000 color Bendix/King

Ausrüstung: Druckkabine 5,5 psi, Enteisung, Klimaanlage, ELT

Preis: VHB

R. Glorieux: mobil 00 32 475 281 705 oder rg@agp.be
G. Heiremans: mobil 00 32 475 440 897 oder gh@novotan.be

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Refresher „Flite Deck“ in Schönhagen am 22.01.2011**

Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10

☐ **AOPA-Seminar „Preflight VFR/IFR“ in Schönhagen am 12.02.2011**

Kosten: 129 € für AOPA-Mitglieder, 159 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 12

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II in Egelsbach am 19.02.2011**

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

☐ Sprachprüfung Englisch Level 4

☐ **AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 19.03.2011**

Kosten: 99 € für AOPA-Mitglieder, 149 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10

☐ **SeaSurvival-Lehrgang in Käringön, Schweden am 31.03. und 01.04.2011**

Kosten: 550 € für AOPA-Mitglieder, 650 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10

Zusätzlich vor Ort zu zahlen: Kosten für Übernachtung und Transfers

Ich wünsche Unterbringung im

☐ Youth Hostel (ca. 35 EUR/Nacht) ☐ Hotel (ca. 150 EUR/Nacht inkl. 2-Gang-Menü)

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. Eine partielle Rückerstattung von Teilnahmebeiträgen bei nur zeitweiser Teilnahme an einer Veranstaltung ist nicht möglich. Sollte die Mindestteilnehmerzahl nicht erreicht werden, behält sich die AOPA-Germany vor, die Veranstaltung gegen Rückerstattung der Kosten abzusagen. Teilnehmer und Begleitung fliegen auf eigenes Risiko. Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer.

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Kontonummer	Bankleitzahl
Name der Bank	
Ort, Datum	Unterschrift

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

Die Schweiz in Kalifornien

Individuell, preiswert und mit Spaß die Helikopter-Lizenz erwerben

Welches Image hat Helikopter fliegen? Erstens teuer! Weit gefehlt! In San Luis Obispo existiert, von der fliegerischen Öffentlichkeit fast unbemerkt geblieben, bereits seit 17 Jahren eine kleine, aber umso effizientere Heli-Flugschule unter Schweizer Leitung.

Und zweitens: Gefährlich und schwierig! Alles relativ! Wer z.B. die Autorotation beherrscht und das muss ohnehin jeder Heli-Pilot, hat bessere Chancen bei einem Motorausfall als ein Flächenflieger, weil ihm als Landeplatz schon viel kleinere Flächen genügen.

Jedenfalls wollte ich Hubschrauber fliegen lernen! Aber entweder kamen die Angebote der Flugschulen nicht so, wie man sie angefordert hatte oder sie waren zu teuer oder zu unpersönlich.

Und endlich – nach langen Internet-Recherchen stieß ich auf „HeliPro", gegründet von dem bekannten und mit Awards ausgezeichneten Schweizer Gebirgsflieger Peter Stähli!

Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, Europäern das Fliegen mit Hubschraubern so einfach wie möglich, aber gleichzeitig höchst professionell beizubringen.

Der Chief Flight Instructor André Mühlematter (im Bild oben links), ebenfalls Schweizer und Berufspilot mit Helikopter Instrumentenflug-Berechtigung, hat die Geschäftsführung inne. Eine kleine Flotte gepflegter und penibel gewarteter Robinson R22 stehen als Schulmaschinen bereit.

Als ich ankam, wurde ich sehr herzlich empfangen und nach wenigen Minuten dachte ich, dass wir uns schon immer kennen würden. Und genauso verlief dann die gesamte Ausbildung: In einer familiären Atmosphäre, wo die Fluglehrer zu jeder Zeit und zu jeder Stunde allen Flugschülern fast im Verhältnis 1:1 zur Verfügung standen.

Ich staunte nicht schlecht, als ich in der Schule nur Deutsche und Österreicher antraf. Amerikaner waren da eher die Ausnahme. Und – man hat sofort Freunde gefunden und hilft sich gegenseitig.

Die meisten Studenten haben die Ausbildung aufgenommen, um gleich die Lizenzen bis hin zum Fluglehrer zu erwerben. Einige werden von „HeliPro" in dieser Funktion sogar übernommen und haben damit ein Sprungbrett, um zu ihrer späteren Karriere als Berufshubschrauber-Pilot durchstarten zu können.

Ausbildung auf R22

Theorie im Selbststudium

Fotos: Dr. E. Sawizki

Aber wo versteckt sich diese Flugschule? In San Luis Obispo, einem kleinem kalifornischen Städtchen, das zwischen L.A. und San Franzisko liegt. Es ist eine liebenswürdige Kleinstadt mit Flair, unweit der Pazifikküste, mit sehr guter Gastronomie und hohem Freizeitwert.

Jeden Donnerstag ist Farmer Market, den man unbedingt besucht haben muss. Danach geht es irgendwo in dem reichhaltigen Restaurant-Angebot zum Dinner und wer dann noch nicht genug hat, der findet in einigen Kneipen sogar deutsches Bier.

Großen Wert legen die Lehrer auf selbstverantwortliches Lernen, das freilich didaktisch und lernpsychologisch mit viel Erfahrung begleitet wird. Also kein Pauken, sondern interaktiv den Stoff erarbeiten, ist die bewährte Philosophie. Man kann natürlich schon zuhause vorlernen.

Für die fliegerische Praxis wird ein individueller Trainings-Plan erstellt und mit Stolz sagt Mühlematter, dass in seiner Dienstzeit noch nie ein Schüler durchgefallen ist. Die Balance zwischen Theorie und Praxis wird immer gehalten, so dass das Lernen stets Freude bereitet.

Auf Wunsch wird von der Schule eine günstige Unterkunft besorgt (ca. $ 400,-/Monat), ebenso ist sie beim Visum und anderen Formalitäten behilflich. Und wer dann zu Hause lieber eine JAR-Lizenz hätte, die Umschreibung geht einfach und das LBA informiert gerne darüber.

Wenn man anruft, nimmt man sich Zeit und bekommt bereitwillig Auskunft über alle Fragen rund ums Heli-Fliegen. Die Nummer von Deutschland aus lautet: 001 (805) 543-2713. Die E-Mail Adresse heißt: info@helitraining.com. Internet: www.helitraining.com.

Dr. Egon R. Sawizki

Jeppesen Mobile TC

Elektronische Karten fürs iPad

Besitzer der Jeppesen-Software „JeppView" dürfen sich freuen: Die VFR- und IFR-Anflugkarten von Jeppesen können jetzt in elektronischer Form mit ins Cockpit genommen werden. Eine kostenlose App für das iPad mit dem Namen „Jeppesen Mobile TC" macht's möglich.

Die Applikation, die im iTunes-Store heruntergeladen werden kann, nutzt eine der vier Lizenzen, die in der JeppView-Software enthalten sind, und umfasst alle Anflugkarten des abonnierten JeppView-Pakets. Sie muss mit der persönlichen JeppView Seriennummer freigeschaltet werden.

Die Handhabung von Jeppesen Mobile TC auf dem iPad ist denkbar einfach. Über den Button „Airports" kann der gewünschte Flugplatz mit Hilfe der sich automatisch einblendenden Tastatur ausgewählt werden. Es ist sowohl die Eingabe des ICAO-Indikators wie auch des Flugplatznamens in Langschrift möglich. Die Größe und die gute Ansprechbarkeit der iPad-Tastatur dürften auch bei böigem Wetter eine problemlose Texteingabe ohne Zufallstreffer ermöglichen. Wer sich relevante Flugplätze bereits im Vorfeld abspeichern möchte, kann dies einfach über den Button „Favoriten" tun.

Die Darstellung der ausgewählten Karte ist gestochen scharf und hat bei einer vollständigen Einblendung in etwa die Größe der Papierversion aus dem Jeppesen Manual. Das Ein- und Auszoomen von Kartenausschnitten ist iPad-typisch mit zwei Fingern durch Berühren des Bildschirms möglich. Auch bei der Anzeige von Detailausschnitten bleibt die Anzeigequalität aufgrund der vektorbasierten Grafik hervorragend, die Ladezeiten halten sich in vertretbaren Grenzen.

Weitere zum Flugplatz gehörende Karten lassen sich entweder direkt über eine Navigationsleiste am unteren Bildschirmrand antippen oder können nacheinander durch Blättern aufgerufen werden.

Leider sind die zusätzlichen Textinformationen aus JeppView mit Telefonnummern, Flugplatzöffnungszeiten, Zoll- oder Kraftstoffverfügbarkeit bei Jeppesen Mobile TC noch nicht enthalten.

Das iPad läuft laut Apple rund 10 Stunden mit einer Akkuladung, was für die meisten Flugvorhaben mit Jeppesen Mobile TC problemlos ausreichen sollte. Piloten, die trotzdem Strom sparen möchten und zwischenzeitlich auf „Standby" schalten, bekommen direkt nach dem Wiedereinschalten die zuletzt verwendete Karte eingeblendet.

Das Update der Anflugkarten erfolgt über das Internet und ist je nach Geschwindigkeit der Internetverbindung in wenigen Minuten erledigt. Jeppesen Mobile TC informiert beim Starten der Applikation allerdings nicht automatisch über eventuell verfügbare Updates. Diese müssen manuell über das Menü gecheckt und abgerufen werden.

Jeppesen Mobile TC dient nicht zur navigatorischen Unterstützung im Cockpit. Auch wenn das iPad, auf dem die App genutzt wird, über einen GPS-Empfänger verfügen sollte, wird keine Flugzeugposition auf dem Bildschirm markiert.

Doch dafür ist die Anwendung auch nicht gedacht. Jeppesen möchte mit Mobile TC seinen Kunden das Ausdrucken der Karten ersparen und sicherstellen, dass man immer alle Karten aus dem Jeppesen Abonnement mit dabei hat. Spätestens dann, wenn sich die ursprüngliche Flugroute ändert und man auf einem Flugplatz landen möchte, der nicht in der Planung vorgesehen war, wird man diesen Service zu schätzen wissen.

Kathrin Diederich

Fotos: Jeppesen

iPad mit IFR-Karte am Steuerhorn

Bleifreie Zukunft?

Interview mit Lycoming zu den Themen AVGAS und Flugmotoren

Wie bereiten sich die Motorenhersteller auf einen eventuellen Übergang zu unverbleitem Avgas vor? Unsere Kollegen der AOPA USA fragten bei Lycoming Engines nach, wie man dort die Sache angeht.

AOPA: Wo liegt Ihr Hauptaugenmerk, wenn es um einen Übergang zu unverbleitem Avgas geht?
Lycoming: Flugsicherheit ist für Lycoming das Wichtigste und steht bei unserer Forderung nach einem 100 Oktan Ersatzkraftstoff an erster Stelle. Ein Flugzeug zu fliegen ist eine komplexe Tätigkeit. Ein Flugzeug funktioniert weil es als ganzes System entworfen wurde, das (a) den Kraftstoff, (b) den Motor, (c) den Propeller, (d) das Flugzeug, (e) den Piloten und (f) den Mechaniker miteinbezieht. Eine Störung irgendeiner dieser Faktoren kann die Flugsicherheit gravierend beeinflussen.
Wenige die Flugsicherheit betreffende Faktoren sind wichtiger als der Kraftstoff, der es den Motoren erlaubt, konstant die für eine verlässliche Flugleistung benötigte Energie zu entwickeln. Ohne einen 100 Oktan Ersatzkraftstoff werden viele ältere und gegenwärtige Produktionsflugzeuge nicht mehr in der Lage sein, den ganzen Leistungsbereich, für den sie entworfen wurden, zu nutzen. Diese Auswirkung auf die Flugleistung ist es, die nach Ansicht von Lycoming das Flugbenzin in direkte Relation zur Flugsicherheit setzt.

AOPA: Wie organisieren Sie den eventuellen Übergang zu unverbleitem Avgas intern?
Lycoming: Wir beschäftigen uns auf verschiedenen Ebenen mit diesem Thema. Ganz allgemein haben wir schon seit einiger Zeit mit einer Veränderung gerechnet und haben uns bemüht, bei unseren Kraftstoffgenehmigungen so flexibel wie möglich zu bleiben, wie man auch in unserer Service Instruction 1070Q sieht. Dies sind die drei Schlüsselkategorien unserer Bemühungen.
Erstens arbeiten wir daran, unser Wissen über das Verhältnis zwischen Motoren und unverbleiten Kraftstoffen, das auf den Daten von fast 20 Jahren beruht, kontinuierlich zu erweitern. Viele Lycoming Motoren haben seit 1995 die Genehmigung für den Betrieb mit unverbleiten Flugkraftstoffen. Dies wurde durch die in unseren Motoren verwendeten Materialien und Bauteilen in Verbindung mit mehr als zwei Jahrzehnten Service-Erfahrung ermöglicht – und diese ist die Basis für die nächsten Schritte in Richtung der nächsten Avgas Generation.
Zweitens, es gibt eine öffentliche Komponente unserer Strategie. Wir haben der FAA Motoren und Komponenten sowie technische Unterstützung zur Verfügung gestellt, als Hilfe bei der Bewertung von künftigen unverbleiten Kraftstoffen. Und wir haben Lycoming

Foto: skyf, Fotolia

durch unsere fortlaufenden Informationskampagnen über Kraftstoffe und unsere Verpflichtung zu vorurteilsloser und unabhängiger Forschung im Bereich Kraftstoffe in die Öffentlichkeit gebracht.
Drittens führen wir neue Motorentechnologien ein. Zusätzlich zu ihren vielen anderen fortschrittlichen Eigenschaften sind sowohl der integrierte elektronische Motor iE2, der jetzt in der Lancair Evolution fliegt, als auch die 233 Motorenserie für Leichtflugzeuge in der Lage, mit unverbleiten Kraftstoffen im niedrigeren Oktanbereich zu fliegen.

AOPA: Aus der Perspektive eines Motorenherstellers, was ist für Sie die größte Herausforderung, einen einzigen Kraftstoff für ein zukünftiges bleifreies Avgas zu finden?
Lycoming: Es gibt einige Herausforderungen, die angegangen werden müssen, und der Fokus auf die technischen Aspekte ist nur eine Dimension des Problems. Lassen Sie uns annehmen – und es ist eine große Annahme – dass die Marktnachfrage für einen 100LL Ersatztreibstoff etabliert wurde und dass die notwendigen Kapitalinvestitionen zu den Pionieren geflossen sind, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Es ist jetzt demonstriert worden, dass Sie die Leistung von 100LL ohne TEL (tetraethyl lead) auf verschiedenen Wegen erreichen können.
Die größte technische Herausforderung scheint zu sein, mögliche Materialinkompatibilitäten bei älteren Flugzeugen zu minimieren. Während dies auf den ersten Blick eine schwere Herausforderung ist, ist die Materialwissenschaft eine der sich am schnellsten entwickelnden Gebiete im Technikbereich. Lycoming ist der Ansicht, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit Probleme mit der Materialkompatibilität innerhalb des normalen Wartungszyklus und der Lebensdauer der Teile gelöst werden können. Um in der Lage zu sein, eine 10- jährige Einführungsphase ohne große wirtschaftliche Auswirkungen zu überstehen, sollte in den nächsten ein bis zwei Jahren eine Lösung gefunden werden.

Besuch aus China

Chinesische Delegation zu Gast in Schönhagen

Delegationen aus Politik und Wirtschaft gehören zum Alltag eines Flugplatzes. Doch etwas Besonderes ist es, wenn die Besucher acht Stunden im Flugzeug gesessen haben, um aus der weit entfernten Shaanxi Province, im Herzen des großen, chinesischen Reiches, nach Schönhagen zu reisen.

Shaanxi gilt als das historische Museum Chinas, in dem bereits vor über einer Million Jahren die ersten Ureinwohner entlang des Gelben Flusses siedelten. Dort, wo seit 2.200 Jahren die weltberühmte Armee der 7.000 Terrakotta Krieger mit 500 Pferden, 100 Streitwagen und 30.000 Waffen über das Grab Kaiser Qin Shihuandis wacht, prägen noch heute Jahrtausende Jahre alte Dörfer das Bild der Landschaft. Wir sind gespannt, zu erfahren, wie dieses große historische Erbe in die Welt der modernen Luftfahrt passt.

Pünktlich um 10 Uhr lädt ein weißer Bus die Gruppe aus vier Männern und zwei Frauen vor dem Bürogebäude des Flugplatzes ab. Zusammen mit Yeng Cheng und Jürgen Pannicke, den Inhabern der Firma German Light Aircraft begrüßen Monika Kühn und ich die Gäste und führen sie in den Seminarraum.

Als alle einen Sitzplatz gefunden haben, übernimmt Frau Cheng die Rolle der Dolmetscherin und lädt zu einer Begrüßungsrunde ein. Jetzt wird nicht etwa die Visitenkarte als lästige Pflicht über den Tisch geschoben. Stattdessen erheben sich die Gäste eifrig und stellen sich vor mir auf. Dann setzt ein feierlich anmutendes Ritual ein. Der erste Gast bittet stumm um Aufmerksamkeit, nimmt die Karte in beide Hände, zwischen Daumen und Zeigefinger und überreicht sie mit einer leichten Verbeugung. Ich nehme die Visitenkarte mit der notwendigen Ehrerbietung entgegen, betrachte sie aufmerksam in allen Einzelheiten und übergebe dann meine eigene Karte. Mein Gegenüber geht weiter und wiederholt das Ritual bei Monika, während mir der nächste Gast seine Karte überreicht. Das dauert eine Weile, doch am Ende sitzen sich alle Gesprächspartner in der angenehmen Atmosphäre gegenseitigen Respekts gegenüber.

Dann folgt eine mündliche Vorstellungsrunde. Jeder nennt, übersetzt von Yeng Cheng, nochmals seinen Namen und schildert, woher er kommt und was er macht. Erst danach komme ich dazu, die Gäste formal zu begrüßen und zu einer Tasse Kaffee einzuladen, die auf einem separaten Tisch bereitsteht. Die beiden weiblichen Mitglieder der Delegation springen auf, bedienen sich an dem kleinen Buffet und verteilen den Kaffee an die übrigen Gäste. Ich nutze die Pause und will mir schnell selber einen Kaffee nehmen, doch das ist mein erster Fauxpas. Diskret werde ich darauf hingewiesen, dass sich der Chef seinen Kaffee in China nicht selber nehme. Nun, ich werde daran denken, wenn ich einmal in China bin.

Endlich komme ich dazu, den Gästen in einem kurzen Vortrag unseren Flugplatz zu präsentieren. Mit rund 50.000 Flugbewegungen, fast 200 Flugzeugen, 35 ansässigen Firmen und neuen Bauvorhaben können wir uns durchaus sehen lassen. Nach der Präsentation setze ich mich mit dem guten Gefühl, die Chinesen beeindruckt zu haben und warte gespannt auf das, was sich so in der chinesischen Provinz tut. Doch das sollte eine Überraschung werden.

Ans Rednerpult schreitet nicht der bisher tonangebende Delegationsleiter, zumindest, der den ich dafür gehalten hatte, sondern Frau Chen Jie. Während ich in Gedanken noch bei den hiesigen Problemen mit Anwohnern, Bürgerinitiativen, Lärm- und Naturschutz, Ämtern und Umweltverbänden, unpassenden Gesetzen und Richtlinien bin, gegen die wir uns tagtäglich ein Stück weiter vorankämpfen, präsentiert Chen Jie ihre Fakten:

Auch Shaanxi habe kürzlich begonnen, einen Luftfahrt-Technologiepark zu entwickeln, die Xian Yanilang National Aviation Hi-Tech Industrial Base. Auch dort habe man schon ein paar Firmen angesiedelt. 256 wären es mittlerweile, die sich auf einer Fläche von 21 qkm tummeln. Probleme gebe es sicher hier und dort, aber die würde man gemeinsam lösen. Für die Chinesen sei die Arbeit der Mittelpunkt ihres Lebens und da würden alle begeistert dabei sein und sich über die vielen, vielen neuen Arbeitsplätze freuen.

Ich denke mir, warum sitzt hier eigentlich niemand von denen, die bei uns stets verbissen daran arbeiten, unsere Arbeitslosenquote weiter nach oben zu schrauben. Alleine seit 3 ½ Jahren quälen wir uns durch die Verfahrensschritte für einen Instrumentenanflug. Bis er dann da ist, werden es wohl fünf Jahre sein. Die Arbeitsplätze in Schönhagen, die der Instrumentenanflug einst bringen könnte, müssen also vorerst noch warten.

Die anschließende Diskussion mit den Chinesen zeigt dann zwar, dass auch in China die Bäume der Luftverkehrswirtschaft noch nicht in den Himmel wachsen. Doch die Probleme dort sind vollkommen anderer Natur als bei uns und deren Lösung scheint eher eine Frage der Zeit als eines gesellschaftlichen Grundproblems zu sein. Auf jeden Fall vermittelt der Besuch eine Ahnung, welche Kraft von diesem Land noch ausgehen wird.

Noch können sich die Chinesen z.B. nur schwer vorstellen, dass man einfach in ein Flugzeug steigen und losfliegen könne, geradeso wie mit einem Auto. Wer den Flugverkehr denn bei uns in Deutschland überwachen und die Flüge genehmigen würde, welche Lufträume man denn für den allgemeinen Verkehr freigegeben habe und was das deutsche Militär denn dazu sage, sind die intensiv diskutierten Fragen, die später beim Mittagessen weiter vertieft werden.

Doch vorher setzt sich Monika an das Steuer unseres Shuttlebusses und fährt die Gäste zu den Highlights unseres Flugplatzes. Eifrig werden die Kameras gezückt. Photographiert werden Flugzeuge, Hallen und jedes noch so unwichtige Detail. Selbst die Flugblätter

auf dem Tisch unseres Briefingraums werden nicht von der Kameralinse verschont.

Nach dem Rundgang wartet im Flugplatzrestaurant ein ausgiebiges Mittagessen. Eine Tafel ist gedeckt. Wer sich nun einfach hinsetzen möchte wird schnell eines Besseren belehrt, denn die korrekte Sitzordnung ist wieder ein wichtiges Ritual.

Das ranghöchste, chinesische Delegationsmitglied wird zu dem Platz in der Mitte des Tisches gebeten. Als solches entpuppt sich plötzlich Lu Qin, ein netter Herr, der sich bisher auffallend im Hintergrund gehalten hatte. Laut seiner Visitenkarte ist er stellvertretender Direktor der Entwicklungs- und Reformkommission. Dann werde ich, als Flugplatzchef, auf den Stuhl direkt gegenüber von Lu Qin dirigiert. Der bisher tonangebende Chinese nimmt nun bescheiden an seiner rechten Seite Platz. Der Sitz rechts von mir gebührt meiner Assistentin, Monika Kühn. An meiner linken Seite nimmt Frau Yeng Platz, um zu dolmetschen. Der Rest der Gruppe verteilt sich, streng nach Rangordnung, von innen nach außen.

Lu Qin hält eine kurze Tischrede, bedankt sich für die freundliche Aufnahme seiner Gruppe und den interessanten Vortrag. Ich antworte mit ein paar netten Sätzen und guten Wünschen zur weiteren Entwicklung der chinesischen Luftfahrt. Die Chinesen freuen sich und klatschen lachend in die Hände.

Dann beginnt das Essen mit weiteren interessanten Gesprächen. So erfahren wir, dass die chinesische Führung in der jüngsten Wirtschaftskrise beschlossen habe, exportunabhängiger zu werden und den Binnenmarkt zu stärken. Dazu gehöre u. a. der Aufbau einer leistungsfähigen General Aviation. Man werde geeignete Lufträume öffnen, Flugplätze bauen, Flugschulen gründen und Flugzeuge produzieren, importieren und verkaufen. Ein Lizenzierungssystem für Piloten gebe es schon, einschließlich einer Privatpilotenlizenz.

Als ungelöstes Randproblem zeigte sich im weiteren Gesprächsverlauf wieder der Luftraum. Denn derzeit gäbe es in ganz China noch keinen Luftraum, in dem man frei fliegen könne. Einfach so in ein Flugzeug zu steigen und überall hin zu fliegen, wo es nicht ausdrücklich verboten sei, könnten sich in China viele Leute, besonders die Militärs, noch nicht vorstellen. Doch man arbeite daran und werde auch dieses Problem lösen. Einen kleinen Luftraum habe man schon mal zur Probe geöffnet, rund um einen kleinen Flugplatz, speziell für die General Aviation. Immerhin erproben dort zehn Firmen, wie es mit der Kleinluftfahrt in China vorangehen könne.

Eine andere Welt offenbart sich auch bei den weiteren Gesprächen. Monika fragt, ob man denn an die Dienstreise noch ein paar Urlaubstage dranhängen würde. Das sei ihm nicht gestattet, sagt Lu Qin höflich. Seine rangniedrigere Mitarbeiterin dürfe dies, aber er sei in seinem Rang ein Know How Träger des Landes. Als solcher sei seine Reisezeit ins Ausland eng limitiert. Je nach der Zahl der besuchten Staaten dürfe die Reise zwischen fünf und 14 Tagen dauern und ausschließlich dienstlichen Zwecken dienen.

Ob er denn schon mal einen Urlaub im Ausland verbracht habe? Urlaub, nunja, theoretisch habe er zwei Wochen Urlaub pro Jahr, aber leider würde sein Chef überhaupt keinen Urlaub machen. In China sei es unhöflich, mehr Urlaub zu nehmen als der Chef. „Wir Chinesen haben eine andere Einstellung zur Arbeit als Ihr Europäer", ergänzt Chen Jie. „Wir haben gegenüber Euch noch viel aufzuholen und für uns ist die Arbeit der Mittelpunkt unseres Lebens."

Sind die Probleme rund um die Lufträume erst einmal gelöst, hören wir, werde es einen gewaltigen Boom geben. Deutschland sei da allerdings viel weiter und man würde gerne kooperieren und von unserem Know How lernen. Ob wir nicht Lust hätten, 2011 die große Luftfahrtmesse in Shaanxi zu besuchen, einen Vortrag zu halten und mit den Leuten dort zu diskutieren. Ich frage, ob ich denn auch mit dem eigenen Flugzeug kommen dürfe. Lu Qin lächelt verschmitzt: „Wenn man die richtigen Leute kenne, sei das bereits heute kein Problem."

Ich glaube Lu Qin jedenfalls aufs Wort und sehe bereits eine Heerschar chinesischer Flugzeuge am Himmel. Die Dinge können sich schnell ändern und mir fällt ein, dass wir noch Anfang der 90er Jahre zwei Wochen auf eine Einfluggenehmigung nach Polen gewartet haben. Heute können wir dort ganz ohne Flugplan jederzeit einfliegen.

Foto: Flugplatz Schönhagen

Doch was den großen Vorsprung in der General Aviation angeht sage ich ihm lieber nicht, dass wir in Deutschland eher auf dem umgekehrten Weg sind. Die Hürden für unsere Branche nehmen ständig zu und werden immer unbezahlbarer. Viele Kommunen gehen hierzulande den umgekehrten Weg zu China und wollen lieber heute als morgen aus ihren Flugplatzgesellschaften aussteigen.

Wir werden in den nächsten Jahren noch viel von der chinesischen General Aviation hören und ich denke dabei an die Terrakotta-Armee, die über 2.000 Jahre im Verborgenen gewartet hat, um die ihr einst zugedachte Aufgabe zu erfüllen.

Dr. Klaus-Jürgen Schwahn
GF Flugplatz Schönhagen

FLY & HELP-Pilot Reiner Meutsch beendet Weltumrundung

Stifter hat knapp 130.000 Euro an Spenden gesammelt

Reiner Meutsch im Cockpit

Ein großes Abenteuer ging für den FLY & HELP-Piloten Reiner Meutsch mit der Landung auf dem heimischen Siegerlandflughafen zu Ende.

Pünktlich um 14 Uhr berührte das Fahrwerk der Piper Cheyenne I nach rund zehn Monaten wieder deutschen Boden. Der Westerwälder Stifter zog eine positive Bilanz: Von August 2009 bis Oktober 2010 sind im Rahmen der Charity-Aktion FLY & HELP Spenden in Höhe von 128.567 Euro zusammengekommen. Unterstützt werden damit fünf Kinderhilfsprojekte in Ghana, Ruanda, Indien, Indonesien und Brasilien.

Im Oktober diesen Jahres war Reiner Meutsch zusammen mit Co-Pilot Arnim Stief zur fünften und letzten Etappe seiner zehnmonatigen Weltumrundung im amerikanischen Fort Meyers gestartet. Mit Stationen in den USA, Kanada, Grönland und Island ging die Weltumrundung nach 177 Reisetagen über 77 Länder und fünf Kontinente zu Ende.

Nach rund 100.000 geflogenen Kilometern sowie 103 absolvierten Starts und Landungen stieg der Stifter und Privatpilot begeistert aus dem Cockpit der zweimotorigen Maschine. „Mein Lebenstraum ist in Erfüllung gegangen. Ich habe Menschen unterschiedlichster Kulturen getroffen, die mich Teil ihres Alltags werden ließen und konnte einzigartige Landschaften entdecken. Dafür bin ich zutiefst dankbar“, sagte Meutsch kurz nach der Landung.

Am 10. Januar 2010 war AOPA-Mitglied Reiner Meutsch zum Flug um die Welt für den guten Zweck gestartet. Er hatte sich das Ziel gesetzt, die ersten fünf Hilfsprojekte der im Sommer 2009 gegründeten FLY & HELP-Stiftung persönlich zu besuchen und sich für die Bildungschancen von Kindern in Entwicklungsländern einzusetzen. Neben dem Bau und Ausbau von Schulgebäuden in Ghana und Ruanda fördert seine Stiftung eine indische Schule mit einem Lehrerstipendium, sorgt für sauberes Trinkwasser und Hygieneaufklärung auf Java sowie den Ausbau einer brasilianischen Vorschule. „Mein Erfolg als Unternehmer gibt mir die Möglichkeit, Menschen zu helfen und dafür zu sorgen, dass vor allem die Primarbildung von Kindern nicht unter der Armut der Familie oder mangelnder staatlicher Unterstützung leiden muss“, erklärte der 55-jährige Westerwälder.

Schon im Februar 2011 wird Pilot Reiner Meutsch erneut nach Ruanda fliegen, um den dort begonnenen Schulausbau weiter voranzubringen. Auch in Deutschland engagiert sich Meutsch: Nach der Landung überreichte der Stifter einen Spendenscheck in Höhe von 5.000 Euro an die Kinderkrebshilfe Gieleroth. Seit 1995 unterstützt und betreut der Verein erkrankte Kinder und deren Familien.

Ausführliche Informationen zu den FLY & HELP-Hilfsprojekten und Spendenmöglichkeiten sind unter www.fly-and-help.de abrufbar.

Indien

Ruanda

Buchtipp: Abenteuer Weltumrundung

Die unzähligen Begegnungen und Erlebnisse hielt Pilot und Autor Reiner Meutsch in täglichen Reiseeinträgen und Bildern fest, aus denen ein Buch mit spannenden, humorvollen und berührenden Geschichten sowie faszinierenden Aufnahmen entstanden ist.

Das Buch zur Weltumrundung ist zum Preis von 29,90 Euro erhältlich. Der Erlös kommt der Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP zugute.

Fotos: Stiftung Fly & Help

AOPA-Germany übernimmt Schirmherrschaft von Flying Hope e.V.

Piloten und Flugzeugeigentümer engagieren sich für kranke Kinder

Flying Hope e.V. startete am 16. Oktober seinen Gründungsflug von Hamburg Fuhlsbüttel zum Flughafen Düsseldorf. Berufspilot und AOPA-Mitglied Stefan Klebert, selbst Vater von zwei Kindern und Vorstandsvorsitzender der Schuler AG, gründete den Verein um kranken Kindern kostenfreie Flüge zwischen ihrem Zuhause und dem Krankenhaus oder auch in die Ferien und zu Kuraufenthalten zu ermöglichen. Der erste Kooperationspartner von Flying Hope e.V. ist das Kinder-Hospiz Sternenbrücke in Hamburg-Rissen. Henry B., 8 Jahre alt, stoffwechselkrank und Gast im Hospiz war gemeinsam mit Mutter und Schwester der erste Passagier in einer Cessna 421, die die Familie in Richtung Heimat bei Essen flog.

Durch die Kooperation ermöglicht das gemeinnützige Pilotennetzwerk Flying Hope dem Kinderhospiz Sternenbrücke jetzt und in Zukunft, erkrankten Kindern und deren Familien eine schnelle, unkomplizierte und kostenfreie An- oder Heimreise. Denn seit der Eröffnung im Mai 2003 steht die Sternenbrücke immer wieder vor einem Problem: Wie können Familien zu Entlastungsaufenthalten in die Sternenbrücke kommen, ohne ihre schwerkranken Kinder und sich selbst stark belastenden Reiseanstrengungen auszusetzen?

Foto: Stiftung Flying Hope

AOPA-Mitglied Stefan Klebert: Gründer von Flying Hope

„Kranken Kindern zu helfen, in dieser Lebensphase durch das Fliegen Freude und Erleichterung zu erfahren, ist unser Ansporn", erklärt Flying Hope-Gründer Stefan Klebert das Ziel des gemeinnützigen Vereins. „Viele Piloten teilen ihre Begeisterung für das Fliegen gerne – und wissen, dass sie mit diesen kostenfreien Flügen etwas schenken, was ohne sie gar nicht oder nur schwer zu ermöglichen wäre."

Flying Hope e.V. plant in Zukunft mehr als 500 Flüge pro Jahr und hofft darauf, weitere Piloten für ein ehrenamtliches Engagement begeistern zu können. Die AOPA-Germany hat die Schirmherrschaft des gemeinnützigen Vereins übernommen.

Ebenfalls im Vorstand von Flying Hope ist Burkhard Sons, langjähriger Kapitän und ehemaliger Chef der Lufthansa Boeing 747 Flotte. Er führt das Auditing der Piloten durch, die zum ersten Mal für Flying Hope unterwegs sind.

Flying Hope e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der kostenlose Flüge für Kinder vermittelt, die aufgrund ihres körperlichen, geistigen oder seelischen Zustandes auf die Hilfe anderer angewiesen sind und selbst nicht die notwendigen finanziellen Mittel haben. Das gemeinnützige Pilotennetzwerk bietet diese Flüge zu medizinischen Behandlungen oder Kuraufenthalten, die weit vom Wohnort der betroffenen Familien entfernt sind. Die Flüge werden ehrenamtlich durchgeführt. Um spezielle Flugzeuge zu chartern, sowie einen Teil der Flugkosten und Landegebühren zu decken, ist Flying Hope auf Spenden angewiesen. Der Mitgliedsbeitrag für Flying Hope beträgt 50 EUR pro Jahr.

Mitgliedsanträge, Spendenkontonummer sowie Kontaktmöglichkeiten für interessierte Piloten unter www.flyinghope.de.

Anzeigen

Anzeigenschluss AOPA-Letter 01/11:
14.01.2011
Mediadaten unter: http://mediadaten.aopa.de

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 100 STCs weltweit!
www.mt-propeller.com

Forced Landing? Human Factors?

Ein Erfahrungsbericht

Ziellandeübung? Eine Flugübung von der wir selten reden. Unter Idealbedingungen eine ganz sichere Sache, mit Fluglehrer, dem wir naturgemäß blind vertrauen. Wie sollte es auch anders sein? Der kann etwas perfekt was wir als Flugschüler lernen wollten und gelernt haben. Es hilft nicht seine Anweisungen zu kritisieren. Wir vertrauen ihm, ganz einfach. Notfälle werden simuliert. Von den Fällen, wo aus der Simulation eine Ernstfall wird, will ich hier nicht reden. Der Fluglehrer lässt uns zu dem „Notlandeplatz" fliegen, den er schon so oft mit seinen Flugschülern angeflogen hat. Seien wir ehrlich zu uns selbst, wir rechnen nicht damit, dass der Prop mal stehen bleibt. Wenn die Wahrscheinlichkeit hoch wäre, wie zu Zeiten der Brüder Wright, würden die meisten von uns nicht fliegen. Ich auch nicht, da bin ich mir ganz sicher. Man rechnet doch nicht mit dem Worst Case Scenario. Ganz hinten in unserem Fliegerhirn haben wir abgespeichert, wie es abläuft. Wir wissen wie es geht und hin und wieder fliegen wir zu eigenen Bestätigung eine Ziellandeübung. Sie funktioniert so, wie wir sie mit C150 und C172 oder so gelernt haben, immer das gleiche: Kein Stress, immer 2000 ft über der Schwelle, vertrauter Platz, Wind, Best Gliding Speed. So ähnlich geht es auch mit anderen Flugzeugen. Kommt ein Verstellprop dazu, beantworten wir uns die Frage, wo trotz Leerlauf der blaue Drehknopf steht. Der mitfliegenden Logik entsprechend ganz vorne, wie beim Endanflug. Ist doch klar für den Notfall, dass wir durchstarten müssen. Wann holen wir das Fahrwerk raus, wenn ein Einziehfahrwerk dazu kommt?

Wirklich, eine Flugübung von der wir selten reden? Eigentlich nicht! Bei jedem Take-Off bedenken wir ganz kurz die Gefahr. Was ist zu tun, wenn der Motor kurz nach dem Abheben stehen bleibt. Haben wir eine Chance? Klar, geradeaus, möglichst ebenes Landefeld. Kennen wir, besonders am Heimatplatz. Wir haben die Gurte fest gezogen und auch auf die der/des Co geachtet. Alles ist Teil unserer Checkliste, wir nehmen sie ernst, wir haben sie im Kopf soweit das geht. Zur Sicherheit wird sie gelesen, immer! Am besten mit „verteilten Rollen", die oder der Co liest die linke Seite, den Klartext, der PIC antwortet mit den Kürzeln auf der rechten Seite „checked"-„full foreward"-„flaps 20°" etc. Am Ende vom Co: „Check completed". Haben wir alle gelernt! Entspannung macht sich breit, es ist ja alles klar und gechecked. Wir legen los. Die Engine fährt hoch, Bremsen los, ein tolles Gefühl. Bei der Beschleunigung, die diese Mooney so drauf hat, geht mir immer durch den Kopf: „It is absolutely a strapped-in and solid feel to the airplane as I advance the power and charge down the runway... Statt dessen sollte mir dieser Call-Out hier, meines IFR-Lehrers, präsent sein: „In case of any malfunction before take-off I stop the aircraft on the runway and inform ...", und eine Sekunde später die Fortsetzung, "after take-off I land straight ahead in a suitable area and inform ATC." „Wieso ATC wir sind doch auf der Turmfrequenz?" kommt plötzlich aus meinem Headset. OK, habe ich wohl doch laut gesagt? So ähnlich war auch es auch am Freitag, den 13., als ich wie immer die Checkliste durchgehe. Ich hole meinen Flieger von der Werkstatt ab. Preflight, Runup, alles normal, schließlich kenne ich die Mooney seit fast 400 Stunden. Wie immer der theoretische Gedanke an eine Forced Landing after T/O: „In case of any malfunction...". Hier wäre die Auswahl des Notlandeplatzes nicht so günstig wie am Heimatplatz, schließlich komme ich so häufig nicht hier hin zur Werkstatt, ich kenne die Gegend nicht so gut. Trotzdem, könnte ja sein.

Piste 30, Take-Off, schnell steigen ist immer ein gute Idee, nach 2,5 Minuten ist sie schon auf 3.000 ft, die mir für den 20 Minuten Flug nach Hause reichen sollten. Während des Anfangssteigfluges habe ich aber dieses Mal alle Augen auf den Motorinstrumenten. Denn der Motor, erst 30 Stunden nach OH, wurde gerade wieder neu eingebaut, nach Shock Load Test und einem neuen Prop nach Propstrike. Al-

AOPA-Entscheidungsmodell

Crew Ressource Management für Privatpiloten: In der beruflichen Fliegerei zwischenzeitlich nicht nur theoretische Routine, sondern täglich gelebte Praxis. Es zeigt sich, dass der in den letzten Jahren beschrittene Weg, diese Themen nicht nur in Seminaren, sondern im täglichen Leben routiniert einzuüben, sehr erfolgreich ist. Und so können auch Privatpiloten von diesen Erkenntnissen profitieren, indem man die anwendbaren Inhalte auf ein Einmann-Cockpit ummünzt.
Ein Beispiel ist das AOPA-Modell:

A = Analyse des Problems
O = Optionen, welche Alternativen zur Problemlösung habe ich?
P = Prioritäten, was ist die beste Alternative?
A = Action, Umsetzen der Lösungsalternative!

les Bestens, wie sollte es auch sein. Es funktioniert, qualifizierte Werkstätten, davon gehe ich aus.

Level off, da: ich glaube nicht, was im Augenwinkel sehe. Der Zeiger der Öltemperatur kippt nach links, geht rapide auf Null. Und der Öldruck? Sinkt! Anzeige defekt? Klopfen hilft nicht. Im gleichen Moment bestätigt sich's, der Öldruck sinkt rapide, noch 20 Minuten zum Ziel? Diese Anzeige ist unzweideutig, das wird nichts mit dem Flug nach Hause, der erste Blick nach links unten, DAS NOTLANDEFELD! Ich hab's da bleibe ich! Umkehrkurve, bin ja in bequemen 3.000 ft AGL, Funkspruch, der Tower war noch drauf. „Ja machen Sie's direkt auf die 12". Und jetzt? Wie denn? Das reicht wohl doch nicht. Die Öldruckanzeige wandert ziemlich schnell und unaufhörlich nach links. Ich denke „und was ist, wenn die Anzeige ganz links steht? Da muss doch der Motor reagieren". Doch er läuft, als ob nichts wäre. Er ahnt ja noch nicht, was ihm in den nächsten Sekunden bevor steht.

Rauer Motorlauf, wirklich rau, dann unrund, schüttelt sich, ich glaube das hält den nicht in seinem Motorträger, dann plötzlich ein Schlag, der Prop steht quer, ein blaues Wölkchen, wirklich nur ein kleines, wie ein Abschiedsgruß von dem soeben verschiedenen Motor.

Und wenn es damals wirklich ein perfekter Fluglehrer war, dann hat er Euch diesen Satz immer wieder gesagt: Such' dir sofort dein Landefeld und bleib dabei! Und sofort heißt, sobald die vage Möglichkeit besteht, es vielleicht doch gebrauchen zu können. Kein anderes, sollte auch Sekunden später ein besseres erscheinen. Na gut ich bin doch noch in 3.000 ft. Hoch genug für den Anflug als Testpilot? Keine Panik, Konzentration auf das was immer gedanklich durchgespielt wurde, seit 28 Jahren. Nur „Hauptschalter-Aus", ist keine Option, was wenn ich die Flaps und das Fahrwerk doch noch brauche? Brandhahn zu, Tür entriegeln... „Fly the airplane!" Anflug ohne Motor ohne Flaps, Best Gliding Speed, die musst du im Kopf haben. Denn die Einteilung deines ungewöhnlichen, weil ersten, motorlosen Anfluges auf ein ungewohntes Landefeld ist wie beim Erstflug als ungelernter Testpilot, pure Herausforderung. Ich bin zu schnell, klar ohne Flaps – also Flaps down 20°, checked. Die schöne Mooney! Soll ich ihr das antun, wo doch das ideale Notlandefeld nun endlich aus 50 m Höhe vor mir liegt? Immer noch zu schnell, Target Speed ist 75 kts. Also Fahrwerk raus. Sie schwebt und schwebt und setzt sich auf die Weide mit 30 cm hohem Gras, zwischen Huflattich und riesigen Kleeblättern. 150 m, sie steht.

Anzeige

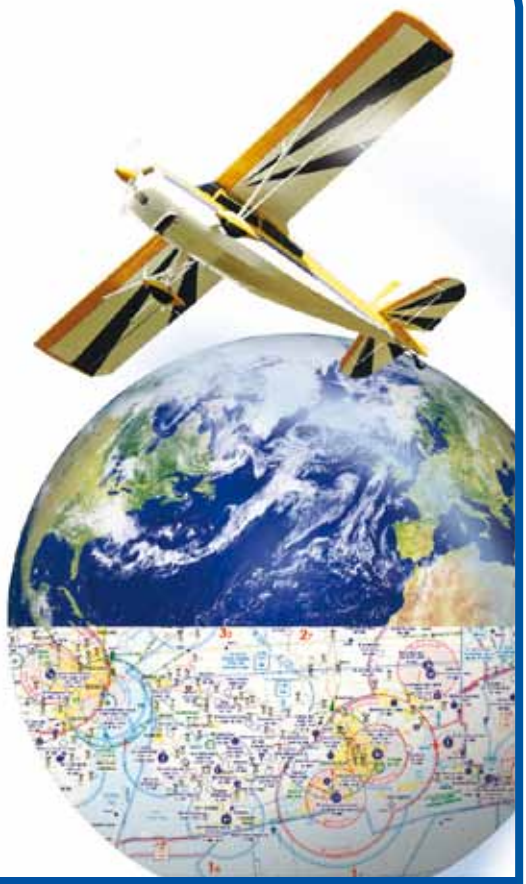
JeppDirect
JEPPESEN'S ONLINE STORE

Jeppesen
VFR+GPS®

Europa & USA VFR Navigationskarten

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

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



www.jeppesen.com/vfrgps5

Als ich auf der Weide stehe, es ist alles heil geblieben, die Mooney und ich auch, bin ich ganz zufrieden. Da kommt jemand im Laufschritt von der parallel zu meiner Landebahn verlaufenden Straße zu mir her: „Ist Ihnen was passiert, sind Sie alleine, alles in Ordnung?" „Ja", rufe ich zurück, „alles in Ordnung". Über mir kreist das UL, das an meinem Startplatz Platzrunden geübt hat. Ich winke ihm, er dreht ab. Was nun? Der Landeplatz war perfekt, vor mir ein großer Bauernhof. Keine 100 m rechts von mir die Straße. Hier kommt man doch leicht wieder weg. Die Weide war früher der Landestreifen des Agrarfliegers, wie mir die Bauern später erzählen. Glück gehört dazu.

Fliegen findet hauptsächlich im Kopf statt, nein kein Traum. Die absolute Konzentration wird erst durch den Adrenalinschub möglich. Sie ist unbedingt Voraussetzung für das was läuft, automatisch. Es kam mir vor, als hätte ich den geistigen Tunnelblick. Es gilt nur das eine Ziel, dich selbst und die Mooney heile da runter zu bringen, auf das rechtzeitig im Auge behaltene Landfeld. Später fällt es mir schwer, diesen „Tunnelblick" wieder los zu werden. Das Handy bedienen, die Telefonnummer des Flugplatzes zu suchen, den ich eigentlich für längere Zeit verlassen wollte, ist eine sehr komplexe Aufgabe. Ich schaffe es nur, die eingespeicherte Nummer des Heimatplatzes anzurufen, der mir weiter hilft. Selbst drei Stunden später, abends als ich vom Flugplatz nach Hause fahren will, habe ich das Gefühl, dass ich kaum eine Wahrnehmung habe, was rechts und links von meinem Auto abläuft, Tunnelblick, immer noch! Damit habe ich nicht gerechnet. Diese „Human Factors" sind ja manchen von uns nicht unbekannt. Während des Instrument Ratings hört man schon mal davon. Ist bei mir aber schon ein Weilchen her. Es ist heute aber zum Glück längst Standard bei der JAR-FCL Ausbildung zum PPL, sagt mein Sohn. Der hat gerade seinen PPL gemacht vor zwei Wochen. Mir geht durch den Kopf, ob das so eine ideale Situation ist, ihm so eine Landung hier vorzuführen. Zumindest hat er selbst gesehen, dass es funktioniert.

Er hat mich später da abgeholt auf meiner Wiese. Nachdem die Leute von der Werkstatt des keine 15 km entfernten Flugplatzes auf meinem Landeplatz erschienen sind und der Bauer mit seinen Traktor die Mooney auf den Standplatz zwischen den Futtermieten gezogen hat, hat er kurzum die Avionik aus dem Panel geholt. Es könnte ja auch unbefugte Interessenten geben, so lange wie die Mooney da mitten in der Landschaft steht. Diese Vorsorge wäre mir so schnell noch gar nicht eingefallen. „Wie soll es denn nun weitergehen", fragt mich der Prüfer meiner Werkstatt als wir alles soweit gesichert haben und uns auf den Heimweg machen wollen. Immer noch Tunnelblick in meinem Kopf! Ich sage nur „ Warten wir mal bis die Sachverständigen kommen."

Name der Redaktion bekannt

Neue REMOS-GX-Generation glänzt mit Innovationen

Mit einem neuen optionalen Kabinenlüftung- und Heizungssystem und attraktiven Farbdesigns wertet REMOS Aircraft die REMOS GX in Sachen Komfort und Optik weiter auf. Die bereits kürzlich auf der Air Magdeburg vorgestellten Innovationen werden ab sofort in die Serie übernommen.

Um sowohl in der kalten Jahreszeit und an heißen Tagen den Luftdurchsatz in der Kabine zu verstärken, haben die REMOS-Ingenieure ein neues Luftführungssystem für die REMOS GX entwickelt.

Foto: REMOS Aircraft GmbH

In Richtung und Luftdurchsatz einstellbare Frischluftdüsen, die von Öffnungen in der Flügelnase gespeist werden, sorgen jetzt noch wirksamer für ein komfortables Klima und angenehme Temperaturen in der Kabine. Zusätzlich wird die Frontscheibe jetzt auf ganzer Breite von neuen breiten Düsen mit Frischluft und wahlweise Warmluft beaufschlagt. Beschlagende Scheiben gehören damit unter allen Temperaturbedingungen der Vergangenheit an.

Das neue Heizungs- und Lüftungssystem wurde bereits seit dem Frühjahr unter den verschiedensten Wetter- und Temperaturbedingungen getestet, ehe es jetzt in die Serie einfließt. „Der Aufwand hat sich gelohnt", erklärt Marketing-und Vertriebsdirektor Jürgen Rehländer. „Wir konnten damit den ohnehin guten Kabinenkomfort der REMOS GX nochmals deutlich verbessern."

Äußerlich gibt sich die jüngste aufgewertete Generation der REMOS GX durch ein neues attraktives Farbdesign zu erkennen. Dabei können die Kunden jetzt zwischen mehreren Metallic-Farbtönen wählen. Die neue Farblinie, die dem Zweisitzer unter anderem mit dezenten Chromstreifen einen noch wertigeren Auftritt verleiht, hat REMOS Aircraft eigens von einem renommierten Designbüro in Deutschland entwickeln lassen.

Training für Cirrus Piloten empfohlen

Verschiedene Unfälle mit Cirrus Flugzeugen in der letzten Zeit, haben die Herstellerfirma und die Interessenvereinigung von Cirrus Piloten (COPA – Cirrus Owners and Pilots Association) dazu bewogen, allen Flugzeugführern dieses Typs ein Aufbau- und Wiederholungstraining ans Herz zu legen, schreibt Alton K. Marsh im e-newsletter der AOPA (USA). Dazu wurde ein besonderes Lehrgangsprogramm für einen Übungsflug entwickelt, der in weniger als zwei Stunden erledigt werden kann. Der safety alert letter ist in Zusammenarbeit zwischen dem Hersteller und der COPA entstanden.

Bei einem der Unfälle mit Todesfolge in jüngerer Vergangenheit hatte der Propeller des Flugzeugs nach dem Aufsetzen Bodenberührung, was zum nachfolgenden Kontrollverlust führte. Die Air Safety Foundation der AOPA (USA) hat ermittelt, dass Cirrus Flugzeuge bei durch den Piloten verursachten Unfällen in der Start- und Anflugphase sowie beim Manövrieren mit dem Flugzeug generell

besser abschneiden, als andere Muster. Bei Unfällen nach einem Durchstartmanöver schneiden sie aber schlechter ab. Der Sicherheitsaufruf fordert alle Piloten auf, sich auch mit dem Flughandbuch ihrer Maschine noch einmal genau zu befassen.

Quelle: Meldung aeromarkt

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 2011 stammen von dem Luftbildfotografen Frans Dely. Er hat dem Kalender damit eine ganz persönliche Sicht auf die Luftfahrt verliehen.

Der Kalender hat das Format 48 x 50 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
info@druckerei-moench.de, www.druckerei-moench.de

Fotos: Cirrus (1), Stiftung Mayday (4)

eNews

EASA redrafts N-register proposals

IAOPA is continuing to work towards a sensible conclusion to the issue of third-country licences and registrations in Europe, which is affected by EASA proposals on flight crew licensing. Following a concerted IAOPA campaign, the European Commission's committee which oversees EASA's proposals – called the Comitology Committee – put back a decision on third-country licenses for two months to allow EASA to bring forward new proposals. EASA's new draft will be circulated to members of the Comitology Committee in the next two weeks, and a full deliberation is scheduled for December 8th.

EASA has made no secret of the fact that it wants to get third country aircraft – and specifically the N-register – out of Europe. But in the past it has said it would do this by "making sure there were no advantages to being on the N-register." It has, however, found it difficult or impossible to address the relevant issues, and seems to have opted for a 'train crash' approach which would be disastrous for general aviation in Europe. The flight crew licensing proposal is only the first stage in EASA's move against the N-register, with more to come in proposals on Ops. IAOPA believes these moves are politically motivated and have nothing to do with safety, and EASA regulation should not be used in political disputes.

General aviation is not the enemy

The leading Eurocontrol/NATO security group has accepted that general aviation poses little terrorist threat and must be co-opted rather than controlled by the security services. The conclusion follows a presentation to the group by IAOPA Senior Vice President Martin Robinson, who explained what general aviation is and how it works.

The meeting threw up a few interesting issues, not least of which is whether GA pilots fully understand the hand signals they'll get when jets or helicopters intercept them; if you don't know them, ask an instructor now.

The security group, called NEASOG, comprises military and civilian aviation and security organisations, and its October meeting began with the usual rumblings about people flying little aeroplanes from remote strips without anyone's permission. But by the end it had agreed that there is no need for measures to restrict the industry.

Martin Robinson says: "We're now seen as the good guys, not the bad guys – partners with the security services rather than targets, and they know they need to keep open channels to GA to ensure they get good intelligence. We must of course remain vigilant, but GA is now accepted as a low risk in terms of threat."

The meeting discussed issues surrounding communications loss and interception procedures, and some authorities had to be reminded that many aircraft had no radio. It is clear that while interception is very rare, pilots should be fully aware of interception signals. In France, intercepting helicopters carry electronic message boards which can spell out instructions in any language – but in case of misunderstanding, they often have two snipers on board.

GA and the environment

Discussions over general aviation's problems with Natura 2000 sites are coming to a satisfactory conclusion in the Netherlands, where AOPA has been working to convince government officials and environmental interests that general aviation poses no threat to wildlife.

Some 162 areas in Holland are designated nature reserves under the Europe-wide Natura 2000 programme, and some of them impinged on flying sites, particularly those used by helicopters. Now, a new draft report indicates that AOPA's representations have been successful and it is accepted that historically, general aviation has not had an adverse effect on wildlife in these areas. With the exception of a small number of specific wetland areas, restrictions which affected approaches to flying sites are likely to be reconsidered.

The Netherlands recently elected a new government which has decided to merge the departments of Transport and Environment into a Ministry of Infrastructure and Environment.

Ary Stigter of AOPA Netherland says: "We are confident that this amalgamation will help to speed up decisions on matters affecting both transport and environment, like Natura 2000."

Denmark abolishes its CAA

The Danish Ministry for Transportation has announced that the Danish CAA (SLV) will cease to exist as a separate authority from today. Henceforth all CAA activities will be handled by the Agency for Transportation currently dealing with road and rail matters. The Director of the Danish CAA left his position on September 1st, and the new director for the combined agency will be the current Director for the Agency for Transportation.

AOPA Denmark's Jacob Pedersen says the organisation is very concerned about this sudden move and fears that it will lead to a loss of competencies. He says: "The aviation industry is a very specialised business and needs a dedicated authority which fully understands the industry. The Ministry will not make any further comment at this time so it is unclear what is the reason for this surprising move. I suspect that it may be in recognition of the fact that more and more tasks will be moved to EASA level in the longer term."

Termine 2011

Januar

22.01.2011
AOPA-Refresher „FliteDeck“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

Februar

12.02.2011
AOPA-Seminar „Preflight VFR/IFR“
in Schönhagen (EDAZ)
Info: www.aopa.de

19.02.2011
AOPA-Sprechfunkrefresher BZF I/II
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

März

19.03.2011
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

31.03. - 01.04.2011
SeaSurvival - Überleben auf See
in Käringön, Schweden
Info: www.aopa.de

April

13. - 16.04.2011
AERO Expo 2011
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

Mai

05. - 08.05.2011
1. **AOPA**-Trainingscamp
in Fritzlar (ETHF)
Info: www.aopa.de

12. - 15.05.2011
Wasserfliegen bei Clipper Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

19. - 22.05.2011
18. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Juni

30.06. - 03.07.2011
2. **AOPA**-Trainingscamp
in Marburg-Schönstadt (EDFN)
Info: www.aopa.de

Juli

21. - 24.07.2011
Wasserfliegen bei Clipper Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

30.07. - 06.08.2011
33. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

31.07.2011
JHV der **AOPA**-Germany
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

August

26. - 28.08.2011
TANNKOSH 2011
in Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.de

27. - 28.08.2011
Flugplatzfest
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

28.08.2011
Flugplatzfest
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverbach.de

September

22. - 25.09.2011
19. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

22. - 23.10.2011
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

19.11.2011
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, **19.02.2011,** um 10:00 Uhr
Samstag, **07.05.2011,** um 10:00 Uhr
Samstag, **10.09.2011,** um 10:00 Uhr
Samstag, **12.11.2011,** 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

Weihnachtsaktion:
Bestellungen bis zum 21.12.2010 sind versandkostenfrei bei einem Mindestbestellwert von 10 EUR und Lieferung innerhalb Deutschlands

AOPA-Shop

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

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

Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber

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

Kreditkartennummer
Gültig bis

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

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

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Schlüsselanhänger“, „AOPA-Aufnäher“ und „AOPA-Schwinge“ betragen innerhalb Deutschlands 2,50 EUR, für alle anderen Artikel 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 / Flugplatz
D-63329 Egelsbach

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

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

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

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

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

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

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

AERO

The Global Show
for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:

Shell Aviation
Official Tradeshow Sponsor

Gold-Sponsor:

aerokurier
FLUGREVUE