

02/11

AERO 2011:

Allgemeine Luftfahrt komplett vertreten

Besuchen Sie uns auf der AERO in Halle A4, Stand 102

Stärker vertreten!

Neue Abzocke
in Österreich

Bilaterales Luftfahrt-
abkommen unterzeichnet

Fliegerisch fit!

AOPA-Seeflugtraining
in Flensburg

AOPA-Trainingscamp
in Marburg

Besser informiert!

Kreuz und quer
durch Europa

Neuer Flugführer
für Privatpiloten



Piloten landen hier.

Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen *aerokurier* zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit.

In dieser Ausgabe:
AERO 2011 Special



Nachrichten, Analysen, Foto-Shows
und Newsletter-Bestellung unter:
www.aerokurier.de

Jetzt im Handel!



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

China und die General Aviation

Im AOPA-Letter 06/10 berichteten wir vom Besuch einer chinesischen Delegation beim Flugplatz Schönhagen. Dabei handelte es sich nicht um einen unverbindlichen Betriebsausflug, sondern um einen Stein im Mosaik des Ausbaus der chinesischen Allgemeinen Luftfahrt.

China beobachtet und analysiert diese Branche seit einigen Jahren genau. In Peking hat man offenbar verstanden, welche Potentiale die Allgemeine Luftfahrt für die eigene Volkswirtschaft hat:

Mit vergleichsweise geringem Aufwand kann durch sie eine Infrastruktur errichtet werden, mit der dezentrale Regionen schnell, sicher und umweltfreundlich miteinander verbunden werden. Dies ist für China von großer Bedeutung, denn als Folge des ökonomischen Aufschwungs der letzten Jahrzehnte kommt es immer häufiger zu Zusammenbrüchen des Straßenverkehrs und die Großluftfahrt kann nicht alle größeren Städte effizient miteinander verbinden. Aber in Peking belässt man es nicht nur bei der Analyse, man handelt auch sehr gezielt um die eigene Luftfahrtbranche aufzubauen.

Im Dezember 2010 wurde bekannt, dass das chinesische Staatsunternehmen AVIC

International den amerikanischen Motorenhersteller Continental kauft, dem seit geraumer Zeit die finanzielle Kraft zur Entwicklung neuer Produkte gefehlt hatte. Durch das chinesische Engagement und Finanzspritzen hofft man jetzt bei Continental auch den hauseigenen energiesparenden Dieselmotor TD-300 zügig zur Serienreife fortentwickeln zu können.

Im Februar 2011 folgte dann der nächste Coup: AVIC International will auch den Flugzeughersteller Cirrus kaufen, der finanziell schwächelt und in den letzten Monaten 800 seiner vormals 1300 Mitarbeiter auf Grund der vorherrschenden Auftragsflaute entlassen musste. Der Deal muss aber noch von amerikanischen Regierungsstellen genehmigt werden.

China will in den nächsten fünf Jahren zudem 45 neue Flughäfen zusätzlich zu den 175 bestehenden bauen, deshalb schaut man sich auch gezielt auf europäischen Vorzeigeflugplätzen um. Der untere Luftraum wird in den nächsten Jahren stufenweise von der Volksarmee für private Flüge freigegeben, dies war noch vor einigen Jahren undenkbar. Die neu gegründete AOPA-China beschäftigt zehn Mitarbeiter und berichtet direkt an die Regierung.

Was bedeutet das alles für uns in Europa? Nun, zum einen könnten bislang desinteressierte Bürokraten und Politiker aus dem chinesischen Engagement sicherlich lernen, dass die Allgemeine Luftfahrt verkehrswirtschaftlich wichtig ist und sich auch in Europa prosperierend weiterentwickeln könnte. Natürlich propagieren wir aber nicht generell chinesische Verhältnisse in Europa, das politische System Chinas taugt aus vielen Gründen nicht für uns als Vorbild!

Zum anderen wird es natürlich in China mit seinen 1,3 Mrd. Einwohnern eine enorme Nachfrage nach modernen Flugzeugen geben, welche die 889 Kolbenflugzeuge, die im Jahr 2010 weltweit an Kunden ausgeliefert worden sind, deutlich übertreffen wird. Unternehmen wie Cessna und Diamond haben bereits Flugzeugwerke in China errichtet um nahe an den zukünftigen Kunden zu sein. Eine hohe Nachfrage in China kann durchaus zum Motor der Allgemeinen Luftfahrt weltweit werden.

Die Ziele der AVIC International sind ehrgeizig, klingen aber realistisch: „Wir wollen bis 2020 zur Weltklasse der General Aviation gehören.“ Vielleicht ist ja auch schon Ihr nächstes Flugzeug „Made in China“. Warum nicht!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
AOPA-Gruppen-Reiseversicherung	6
Mitglieder werben Mitglieder	7
AOPA-Mitgliedsflugschule: Fliegerschule Wasserkuppe	8

Stärker vertreten!

AERO 2011 vor glänzendem Start	10
AERO: AOPA-Vortragsprogramm	11
Neue Abzocke in Österreich	12
AOPA-Erfolg: Rheinland-Pfalz macht Rückzieher in Sachen Kunstflug	12
Erstes europäisches EGNOS-LPV-Anflugverfahren im französischen Pau	14
Bilaterales Luftfahrtabkommen zwischen den USA und Europa unterzeichnet	14
Neues aus Fürstenfeldbruck	15

Fliegerisch fit!

1. AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 05. bis 08.05.2011	16
18. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 19. bis 22.05.2011	17
AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 23. bis 26.06.2011	18
2. AOPA-Trainingscamp in Marburg vom 30.06. bis 03.07.2011	19
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 21. bis 24.07.2011	20
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	21
33. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 30.07. bis 06.08.2011	22

Besser informiert!

Kreuz und quer durch Europa	24
Austro Engine und Steyr Motors entwickeln gemeinsam 6-Zylinder-Flugmotor	29
Neu zur AERO: Aerotouring für Privatpiloten	30
Flugzeughersteller zeigen US-Verkehrsminister die General Aviation	31

Rubriken

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

Titelfoto: Cessna Aircraft Company (Cessna 172 Skyhawk)

Wir danken ...

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

45-jährige Mitgliedschaft

Wilhelm Bruhn

40-jährige Mitgliedschaft

Helmut-Georg Stockert

35-jährige Mitgliedschaft

Ernst Meissner
Alfred K. Diemer
Dr. Klaus Beise

30-jährige Mitgliedschaft

Helga Hirt
Eberhard Becker
Dr. Konrad Strindhoff

Joachim Unger

Heinz Graffmann

Hartmut Reifenstein

Max-Stefan Jüntgen

Reinhard Kampmann

Dr. Bernd Kortüm

Jürgen Graaff

Otto Fahsig

Ulrich Leo Bettermann

Dr. Derk Eckart Janßen

25-jährige Mitgliedschaft

Dr. Knut Bührmann

Prof. Dr. Horst Wölfel

Lorenz Forster

Anzeige



Profitieren Sie
von Leistungen für
AOPA-Mitglieder!

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

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

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

Fragen Sie nach unseren Leistungen.

Beratung. Versicherung. Finanzierung.

 dvag-aviation.com

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

AOPA-Gruppen-Reiseversicherung

Neues von der dvag-aviation für AOPA-Mitglieder

Als Mitglied der AOPA-Germany haben Sie jetzt die Möglichkeit über die dvag-aviation eine Reiserücktrittskosten-Versicherung zu attraktiven Konditionen abzuschließen. Versicherer ist die Aachen-Münchener Versicherung AG.

Die Reiserücktrittskostenversicherung bewahrt Sie nicht nur vor allen Schwierigkeiten bei einem Reiserücktritt, sie wurde auch noch speziell auf die Bedürfnisse der Selbstflieger zugeschnitten. Ist Ihr eigenes oder gechartertes Flugzeug defekt und Sie erreichen deshalb Ihr

gebuchtes Hotel nicht, sollen jetzt Stornogebühren bezahlen? Auch hier springt die Reiserücktrittskostenversicherung ein. Dieses Angebot gibt es nur bei uns!

Außerdem besteht die Möglichkeit zum Abschluss einer Reisegepäckversicherung.

Alle Details der Versicherungsbedingungen finden Sie auf der Website der AOPA-Germany unter:

www.aopa.de/versicherungen

Reiserücktrittskosten-/Reiseabbruch-Versicherung für Urlaubsreisen

In einem jährlichen Beitrag ab 75 EUR sind nicht nur Reiserücktritt und Reiseabbruch ohne Selbstbeteiligung enthalten. Auch der Ausfall des für die geplante Reise vorgesehenen, von den reisenden Personen selbst gesteuerten Luftfahrzeuges aufgrund a) eines

Flugunfalls, b) eines bis zum geplanten Abreisetag nicht behebbaren technischen Defekts, c) einer Lufttüchtigkeitsanweisung ist versichert.

Reiserücktrittskosten	Variante R1	Variante R2	Variante R3	Variante R4
Max. Gesamtreisepreis je gebuchter Reise (steht für jede Reise eines Versicherungsjahres zur Verfügung)	2.500 €	5.000 €	7.500 €	10.000 €
Jahresbeitrag inkl. Versicherungssteuer	75 €	115 €	155 €	195 €

Reisegepäck-Versicherung für Urlaubs- und Geschäftsreisen

Der Vertrag umfasst Versicherungsschutz für das gesamte mitgeführte Reisegepäck bis zum Neuwert. Als Reisegepäck gilt beziehungsweise gelten sämtliche Sachen des persönlichen Reisebedarfs, die während einer Reise mitgeführt, am Körper oder in der

Kleidung getragen oder durch ein übliches Transportmittel befördert werden. Hierzu zählt auch der aus beruflichen Zwecken mitgeführte persönliche Reisebedarf.

Reisegepäck	Variante G1	Variante G2	Variante G3	Variante G4
Versicherungssumme für Reisegepäck (gilt für alle versicherten Personen zusammen)	3.000 €	4.000 €	5.000 €	6.000 €
Jahresbeitrag inkl. Versicherungssteuer	85 €	105 €	125 €	145 €

Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich 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.

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 euro-
paweit 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 Gestal-
tung, 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 Luftfahrtsach- verständigen 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

Fliegerschule Wasserkuppe

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor

Jeder Pilot in Deutschland kennt sie: Die Wasserkuppe. Hessens höchster Berg und Wiege des Segelflugs.

Bereits im Jahr 1911 starteten Darmstädter Studenten ihre ersten Flugversuche auf der baumfreien Kuppe in der hessischen Rhön und perfektionierten die Kunst des motorlosen Fliegens.

Mit dem Bau der ersten Flugschule auf der Wasserkuppe wurde im Jahr 1924 begonnen – im August stand das Gebäude der „Martens Flugschule“, wie die Flugschule damals hieß. Als erster Lehrer wurde Fritz Stamer eingestellt, der auch die „Weißen Möwen“ als Emblem der Wasserkuppe entwarf.

Moderne Ausbildung an historischer Stätte

Bis heute wurden auf dem „Berg der Flieger“ viele tausend Piloten ausgebildet – und das nicht nur im Segelflug. Die Fliegerschule Wasserkuppe hat das komplette Spektrum der Privat- und Sportfliegerei im Angebot. Das Team der Fliegerschule rund um Schulleiter Harald Jörges bietet Anfängern eine solide Flugausbildung in



den Sparten Segelflug, Motorflug und Ultraleicht. Scheininhaber können bei Kunst- und Streckenfluglehrgängen oder mit dem Erwerb der CVFR-Berechtigung ihr Wissen und Können erweitern.

Geschult wird in der Fliegerschule auf einer modernen Flotte mit einem großen Bestand an Segelflugzeugen und Motorseglern, Motormaschinen und Ultraleichtflugzeugen. Derzeit stehen folgende Muster für Aus-, Weiterbildung und Charter zur Verfügung:

Segelflugzeuge:

2x Duo Discus, 2x ASK 21, 1x ASK 21 Mi, 1x ASG 29 E, 1x ASW 28-18 E, 1x ASW 24, 1x ASK 23, 1x Ka 6E

Motorflugzeuge/Motorsegler/UL:

2x Robin DR 400/100, 1x Robin DR 400/180, 1x Katana DA 20, 1x HK 36 Super Dimona, 1x Pelican

Ein umfassendes Lehrgangsprogramm mit Theorie- und Sprechfunkkursen, Fluglehrerfortbildungen und weiteren Seminaren rundet das Ausbildungsangebot ab.

Dass man sich auf der Wasserkuppe trotz zeitgemäßem Leistungsprofil und modernstem Flugzeugpark der Fliegerschule auf historischem und traditionsreichem Boden bewegt, wird an allen Ecken deutlich. So wird das Fliegerdenkmal im Westen der Wasserkuppe jedes Jahr von tausenden flugbegeisterten „Pilgern“ besucht. Und auch das Deutsche Segelflugmuseum, das in anschaulicher Weise die Geschichte

und Entwicklung des Segelflugs zeigt, zieht viele Flugbegeisterte und andere Besucher an.

Kurz gesagt: Das fliegerische Gesamtpaket der Fliegerschule Wasserkuppe findet man in einer mehr als reizvollen Landschaft. Die Wasserkuppe selbst und die Rhön haben touristisch so viel zu bieten, dass einem Fliegerurlaub zum Beispiel mit der Familie nichts im Wege steht und die Vereinbarung von Fliegen lernen und Freizeitvergnügen nicht schwerfallen dürfte.

100 Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe

Im Jahr 2011 wird auf der Wasserkuppe das Jubiläum „100 Jahre Segelflug“ gefeiert. Dafür wird die Fliegerschule gemeinsam mit der Gesellschaft zu Förderung des Segelfluges ein umfassendes Jubiläumsprogramm auf die Beine stellen.

Ein Highlight wird die Austragung des Grand Prix Finales der IGC (International Gliding Commission) auf der Wasserkuppe sein. Nach mehreren Ausscheidungsrennen werden sich die Sieger in der Zeit vom 23. bis 30. Juli 2011 auf der Wasserkuppe messen. Der Wettbewerb mit dem Charakter einer Weltmeisterschaft wird publikumswirksam präsentiert werden. Auf großen Videoleinwänden werden die Zuschauer die Rennen live verfolgen und über Bordkameras einen Blick in die Cockpits der einzelnen Piloten werfen können. Das Jubiläum auf der Wasserkuppe wird auch mit einer Sonderbriefmarke doku-



Fotos: Fliegerschule Wasserkuppe

mentiert und gewürdigt. Die 45-Cent-Briefmarke mit einer Auflage von 5,9 Millionen Stück zeigt das historische Bild eines Doppeldecker-Segelflugs aus den Anfangsjahren der Fliegerei auf der Wasserkuppe.

Die offizielle Übergabe an eine Delegation aus der Rhön fand Mitte Januar in Berlin statt.

Besuch mit dem eigenen Flugzeug

Die Fliegerschule Wasserkuppe freut sich im Jubiläumsjahr ganz besonders über zahlreiche Besucher. Trotz des Status eines Sonderlandeplatzes kann die Wasserkuppe auch mit dem eigenen Flugzeug besucht werden. Dabei ist zu beachten, dass der Anflug mit Motorflugzeugen gewissen Auflagen unterliegt: Neben dem er-

höhten Lärmschutz als Voraussetzung besteht für Fremdflugzeuge nur ein begrenztes Tageskontingent an Landungen. Durch das starke Gefälle der Piste mit 820 m Länge steht für Landungen generell nur die Landerichtung 24 zur Verfügung, die bei der gegebenen Höhenlage der Wasserkuppe (2.958 ft) und kritischen Windverhältnissen nicht immer problemlos genutzt werden kann. Gestartet wird ausschließlich auf der Piste 06.

Es gilt eine PPR-Regelung. Für Anfragen und weitere Infos kann die Telefonnummer 06654 364 gewählt werden. Das Team der Fliegerschule hilft gerne weiter.



Fliegerschule Wasserkuppe

Wasserkuppe 9-11

36129 Gersfeld

Tel. 06654 364

info@fliegerschule-wasserkuppe.de

www.fliegerschule-wasserkuppe.de

Anzeige

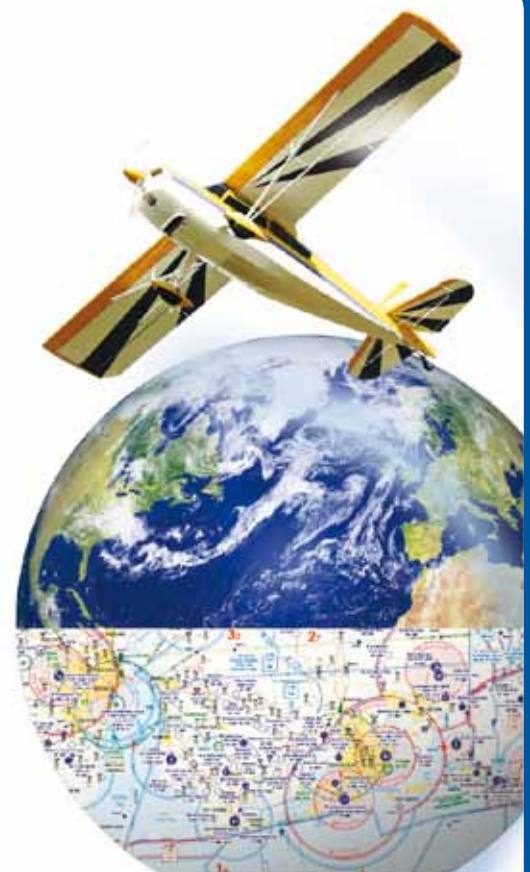
Jepp Direct
JEPPESEN'S ONLINE STORE

**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



AERO 2011 vor glänzendem Start

Allgemeine Luftfahrt komplett vertreten: 550 Aussteller in elf Messehallen

Mit einem umfangreichen Programm, mehr Ausstellern und zahlreichen Sonderveranstaltungen geht die AERO vom 13. bis 16. April 2011 in Friedrichshafen an den Start. Präsentiert wird die ganze Palette modernster Segelflug-, Ultraleicht- und Motorflugzeuge sowie Businessjets der Allgemeinen Luftfahrt. Dazu kommen umfassende Sonderausstellungen über neue Elektroflugzeuge und Helikopter. Die Austragung des Berblinger-Flugwettbewerbs sowie ein umfangreiches Konferenzprogramm machen die internationale Luftfahrtmesse am Bodensee noch attraktiver. Mit rund 550 Ausstellern aus 26 Ländern untermauert die AERO laut Messechef Klaus Wellmann und Projektleiter Roland Bosch ihre führende Stellung in Europa.

Nach zwei durchwachsenen Jahren spüren die Hersteller der Allgemeinen Luftfahrt wieder Wind unter den Flügeln. Durch die in vielen Ländern anziehende Konjunktur sind Kunden wieder in Kauf-laune, auch die Nachfrage größerer Unternehmen nach Business-Flugzeugen – entweder als Turboprop oder Jet – zieht wieder an. Auch einmotorige Reisemaschinen mit Kolbenmotor, Ultraleicht- und Segelflugzeuge sowie Helikopter sind wieder im Kommen. Neue Modelle und Kraftstoff sparende Diesel- oder Hybridantriebe verstärken diese Nachfrage.

Die AERO hat sich längst weit über europäische Grenzen hinweg einen Namen gemacht. Ein Zeichen dafür ist die Vielzahl nordamerikanischer Flugzeug-, Triebwerks- oder Zubehörhersteller, die am Bodensee ausstellen. US-Firmen stellen 2011 wiederum die größte Zahl unter den internationalen AERO-Teilnehmern. Stark vertreten

sind außerdem Firmen aus der Tschechischen Republik und der Slowakei. Selbst Luftfahrt-Unternehmen aus Australien, Brasilien und Russland sind auf der AERO 2011 mit dabei.

Neues für selbst anfliegende Besucher

Die Messe Friedrichshafen sponsert in diesem Jahr selbst anfliegenden Piloten den Messe-Eintritt: Wer also mit der eigenen Maschine in Friedrichshafen landet, hat mit der Landegebühr auch bereits seinen Eintrittspreis bezahlt und spart dadurch 15 Euro. Zudem geschieht der Zugang für Piloten und Passagiere der Besucherflugzeuge erstmals über das neue Zeppelin-Abflugterminal (Restaurant Zeppelin Hangar) direkt an der Messe. Dies ermöglicht einen wesentlich einfacheren, zeitsparenden und komfortablen Zugang zur AERO.

Wer zur AERO nach Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug anreist, benötigt dafür wie in den vergangenen Jahren einen Slot. Flughafen und Messe Friedrichshafen bieten die bereits bekannte online-gestützte PPR-Vergabe im Internet an. Detaillierte Informationen unter <http://www.fly-away.de/aero-11/>.

Die AOPA-Germany freut sich mit ihren Mitausstellern IAOPA, AOPA-Switzerland und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen in **Halle A4, Stand 102** auf Ihren Besuch!



AERO: AOPA-Vortragsprogramm

**Die AOPA präsentiert auf der zentralen Vortragsbühne im Foyer
Aktuelles und Wissenswertes rund um die Allgemeine Luftfahrt:**

Mittwoch, 13. April 2011

- 10 Uhr Die Zukunft der Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt
AOPA-Germany + IDRF
- 11 Uhr Aeronautical decision making or how to do
the right thing every time!
Bruce Landsberg, AOPA Air Safety Foundation

Freitag, 15. April 2011

- 11 Uhr Aeronautical decision making or how to do
the right thing every time!
Bruce Landsberg, AOPA Air Safety Foundation

Donnerstag, 14. April 2011

- 11 Uhr The secret to *perfect* takeoff and landings
Bruce Landsberg, AOPA Air Safety Foundation
- 13 Uhr Unfallschwerpunkte in der Allgemeinen Luftfahrt -
Trainingsmaßnahmen schaffen Sicherheit
Oliver Will, AOPA-Germany

Samstag, 16. April 2011

- 11 Uhr Unfallschwerpunkte in der Allgemeinen Luftfahrt -
Trainingsmaßnahmen schaffen Sicherheit
Oliver Will, AOPA-Germany

Anzeige



Luftfahrthandbuch AIP VFR: Zur AERO digital...

...als Visual Flight Guide erhältlich!

Haben Sie Interesse? Der Visual Flight Guide ist in Kürze erhältlich. Bei Fragen können Sie unseren Customer Support gerne unter +49 (0)6103/707-1205 erreichen. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

Der Visual Flight Guide ist eine elektronische Version der AIP VFR Deutschland & enthält u.a. folgende Funktionen:

- Planung einer Flugroute auf einer geografischen Karte
- Frei zusammenstellbare TripKits
- Einfache 4-wöchentliche Online-Aktualisierung
- Freie Suchfunktion nach beliebigen Schlagworten
- Drucken aller Inhalte

**Besuchen Sie uns auf der AERO in
Friedrichshafen (Halle A5, Stand 219).
Wir freuen uns auf Sie!**

Neue Abzocke in Österreich

Neues Flugabgabegesetz in Österreich schikaniert die General Aviation

Unsere Kollegen von der AOPA-Austria informierten uns darüber, dass das österreichische Bundesministerium für Finanzen eine neue Passagierabgabe für die sechs österreichischen Flughäfen (international airports) eingeführt hat.

Zwar haben die Kollegen der AOPA-Austria unter der Führung von Joachim J. Janezic dieser neuen Abgabe klar widersprochen und darauf hingewiesen, dass hier nicht zwischen Linienluftfahrt und Allgemeiner Luftfahrt unterschieden wird, bisher jedoch ohne Erfolg.

Diese neue Abgabe in Höhe von 8 EUR pro sog. Kurzstrecken-Passagier ist nicht nur widersinnig, sie verlangt von allen ausländischen Luftfahrzeughaltern vor dem ersten Flug auch eine besondere Registrierung über einen offiziellen Fiskalvertreter in Österreich und die Erstattung verschiedenster Abgabenerklärungen! Die Flughäfen kassieren diese Abgabe im Rahmen der Landegebühren nicht.

Denn §8 Abs. 4 des Flugabgabegesetzes führt aus:

„Der Luftfahrzeughalter hat dem für die Erhebung der Abgabe zuständigen Finanzamt vor der Durchführung des ersten Abfluges von einem inländischen Flughafen nach dem 31. März 2011 mitzuteilen:

- den von ihm beauftragten Fiskalvertreter
- den Sitz oder Wohnsitz des Fiskalvertreters
- die Steuernummer und die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer gemäß Art 28 UStG 1994 des Fiskalvertreters.“

Darüber hinaus: Der Luftfahrzeughalter selbst (auch der ausländische) hat elektronische Aufzeichnungen in deutscher oder englischer Sprache zu führen, aus denen sich taggenau alle Daten ergeben. Alles klar? Spontane Flüge mit Passagieren von oder zu einem Flughafen in Österreich, egal, ob innerhalb Österreichs oder sogar ein Rundflug zurück zum Abflugort oder ins Ausland würden demnach unmöglich oder zumindest empfindlich teurer werden. Dagegen wollen wir uns wehren!

Gnädigerweise fehlen bislang Strafvorschriften. Aber Steuerbehörden haben immer die Möglichkeit, bei einem späteren Einflug ein Flugzeug an die Kette zu legen.

Wir haben daher zu diesem Zweck gemeinsam mit unseren Kollegen von der AOPA Austria direkt politisch interveniert und zusätzlich eine Unterschriftenaktion gestartet, bei der wir Sie um rege Teilnahme bitten. Unser Protestschreiben kann auf unserer Website www.aopa.de heruntergeladen werden. Wir danken Ihnen schon jetzt für Ihre Mithilfe und bitten Sie, dieses Thema auch bei Ihren Piloten-Kollegen publik zu machen!

Die letzte Info bei Redaktionsschluss war, dass es mittlerweile Überlegungen im österreichischen Finanzministerium gibt, das Gesetz zu ändern. Da sollten wir nachhelfen.

Bei Bedarf werden wir die Unterschriftenaktion auf der AERO fortsetzen und die Protestschreiben auf unserem Messestand zum direkten Unterzeichnen auslegen.

AOPA-Erfolg:

Rheinland-Pfalz macht Rückzieher in Sachen Kunstflug

Im AOPA-Letter 05/2010 hatte ich Ihnen auf den Seiten 9 bis 11 die Rheinland-Pfälzische „Lösung“ der Zulässigkeit von Kunstflug, im Wesentlichen in § 8 LuftVO geregelt, vorgestellt und des Näheren erläutert. Obwohl in § 32 Abs. 1 Ziff. 15 des LuftVG in Verbindung mit § 11 Abs. 1 der LuftVO eindeutig geregelt ist, dass das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) – ausschließlich – ermächtigt ist, Regelungen festzulegen, die die Beschränkung von Gebieten betreffen (u.a. den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und das Überfliegen besiedelter Gebiete betreffend), schließlich handelt es sich um Bundesrecht, meinte das Bundesland Rheinland-Pfalz einen eigenständigen – direkten – Weg gehen zu können.

In fast allen Bundesländern gibt es mehr oder weniger gut ausgearbeitete Landesentwicklungspläne, die allerdings die Planungen am Boden betreffen. Nachdem kleine Minderheiten in der Bevölkerung in den Bereichen Koblenz und Mainz, von dort aus wird noch am ehesten Kunstflug betrieben, lautstark gegen die Geräuscentwicklung der Kunstflieger zu Felde gezogen sind, passte der dortigen Landesluftfahrtbehörde der rheinland-pfälzische Landesentwicklungsplan ganz gut in ihr Konzept, den Kunstflug dort einzudämmen, von wo aus sich die meisten Protestierer meldeten und einfach die Feststellung des LEP für die Erdoberfläche (und nicht etwa den Luftraum), bestimmte Bereiche seien insgesamt stärker besiedelt als

andere, als Grundlage für die Bewertung in der Luft zu nehmen. § 8 Abs. 2 Satz 1 der LuftVO, erlassen vom Verkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrates, verbietet die Durchführung von Kunstflug über Städten, dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen etc., nicht jedoch daneben. Es ist noch nicht einmal ein lateraler Abstand festgelegt. Selbstverständlich, aber auch im Hinblick auf § 1 LuftVO (allgemeine Rücksichtnahme), versucht jeder Kunstflieger nicht nur, nicht unmittelbar neben Häusern zu fliegen, sondern sucht sich Gebiete aus, die frei von jeglicher Bebauung sind, also über Wäldern, Feldern und Wiesen. Mit der NfL I 105/10 meinte der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, diese ausschließliche Zuständigkeit des Bundes überspringen zu können und hat de facto die im LEP festgestellten „dicht besiedelten Gebiete“ auf die Kunstflieger übertragen und zum Inhalt des § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO gemacht, also ein Sperrgebiet/Beschränkungsgebiet für Kunstflieger geschaffen. In erlassenen Bußgeldbescheiden wurde zur Begründung des Verstoßes (angeblich gegen § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO) ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die sich aus der LEP-Karte ergebenden Flächen dicht besiedelte Gebiete darstellen würden, woraus sich der Verstoß ergäbe. Dass der Verstoßpunkt nach den von der Behörde im Bußgeldbescheid selbst angegebenen Koordinaten mitten über Ackerflächen mit angrenzendem Wald lag, wurde erst gar nicht berücksichtigt. Auch der Versuch eines klärenden Gespräches mit einem Mitarbeiter des Mainzer Verkehrsministeriums führte nur insofern zu einer Klärung, als darauf hingewiesen wurde, hier müssen

Foto: Torsten Meier

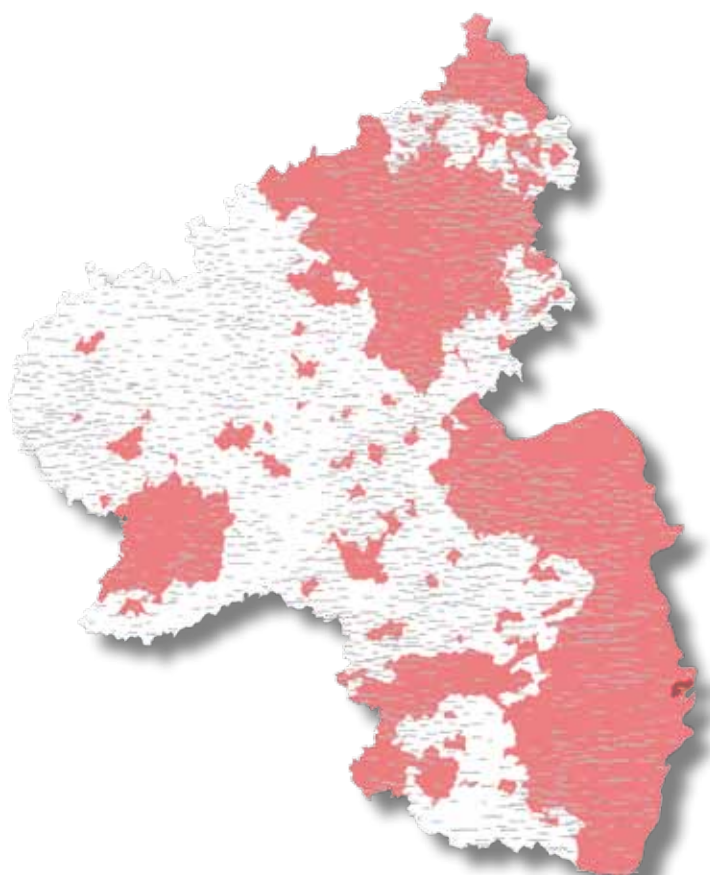


ten die Gerichte entscheiden – wollte man vor der Wahl im März 2011 die Protestler nicht gegen sich aufbringen?

In anderen Bundesländern, so auch in Baden-Württemberg, wurde die Rheinland-Pfälzische „Lösung“ einhellig abgelehnt. Diese Argumente haben sich jetzt wohl auch in Rheinland-Pfalz durchgesetzt. So ließ dieselbe Landesluftfahrtbehörde in Hahn am 8.12.2010 die NfL I-105/10 durch eine vom 30.12.2011 – NfL I-271/10 - ersetzen. Sie teilt mit, sie nähme die rot markierten Flächen auf der LEP-Karte als Grundlage dafür, „in welchen Gebieten des Landes Rh.-P. bei der Durchführung von Kunstflügen mit der Einleitung von Ordnungswidrigkeiten zu rechnen“ sei. Und jetzt kommt es: „Dort stattfindende Kunstflüge werden im Einzelfall untersucht und gegebenenfalls als Ordnungswidrigkeit verfolgt“. Da sind wir also wieder bei der Urfassung des § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO. Man hat sein Gesicht gewahrt und trotzdem den ursprünglichen Rechtszustand wiederhergestellt. Wer gegen den gegen ihn ergangenen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt hat, kann aufatmen. Wer allerdings die Geldbuße bereits bezahlt hat, ist der Gelackmeierte. Die Ordnungswidrigkeit, die keine war, steht jetzt für zwei Jahre auch noch beim LBA in der Luftfahrereignisdatei.

RA Wolfgang Hirsch

AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Anzeigen

Fuel-
Management

FUEL-FINGER – wissen, wieviel drin ist!

für Cessna 152, 172 u.a.

siehe AOPA-Letter 01/2011

Info + Bestellung: www.fuel-finger.com

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

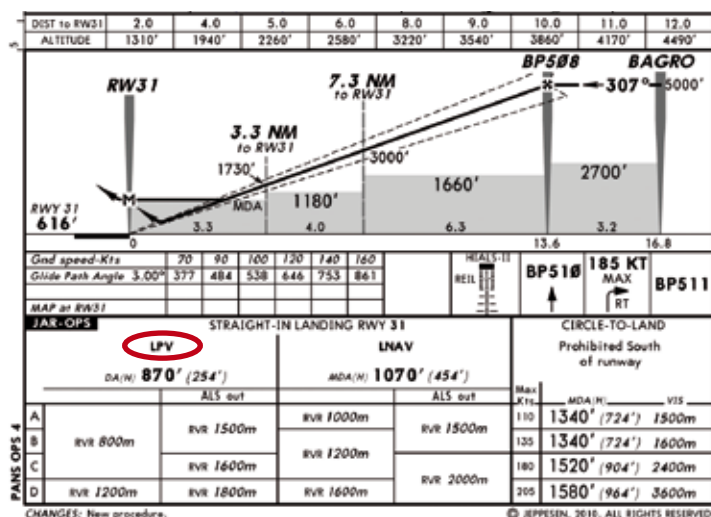
www.mt-propeller.com

Über 100 STCs weltweit!

Erstes europäisches EGNOS-LPV-Anflugverfahren im französischen Pau

EGNOS, das Europäische Geostationäre Navigations Overlay System, ist das europäische Korrektursystem für das Satellitennavigationssystem GPS. Das Korrektursignal macht die Navigation deutlich präziser, die Genauigkeit steigt von etwa 10m auf unter 1m.

Nach einer Erprobungsphase ist EGNOS seit März 2011 für Luftfahrtanwendungen offiziell zugelassen. Damit ist auch der Weg frei für die wohl wichtigste darauf basierende Anwendung, die sog. LPV-Anflugverfahren. LPV steht für Localizer Performance with Vertical Guidance. Diese Systeme erlauben es ohne eine bodengebundene Infrastruktur alleine auf Satellitennavigation basierend Anflüge auch mit vertikaler Führung bis zu niedrigen Entscheidungshöhen auszuführen. Im Gegensatz zu den bisherigen GPS-Anflugverfahren, die nur eine horizontale Abweichung angezeigt haben, erhält man bei LPV eine horizontale und vertikale Fadenkreuzanzeige wie bei einem ILS und zusätzlich auch eine Warnanzeige für den Fall eines Systemausfalls.



Frankreich hat am Flughafen der Stadt Pau (LFBP) den ersten LPV-Anflug auf die Piste 31 zugelassen, die Entscheidungshöhe beträgt 254 ft. Nach Auskunft von Serge Lebourg, dem Avionikexperten des Flugzeugherstellers Dassault, verliefen die ersten Tests der Verfahren im Normalbetrieb mit einem Falcon Business Jet hochpräzise und völlig unproblematisch. In den USA ist diese Technologie unter dem Namen WAAS (Wide Area Augmentation) schon seit mehreren Jahren mit Entscheidungshöhen bis 200 ft im Einsatz. Inzwischen sind in den USA 2394 LPV-Verfahren an 1260 Flugplätzen den konventionellen ILS mit etwa 1000 Anflügen zahlenmäßig klar überlegen. Alleine im März 2011 wurden von der FAA 28 neue Anflüge veröffentlicht.

Durch LPV-Verfahren

- sparen Flugplätze im Vergleich zu leistungsgleichen CAT1- ILS-Systemen mehrere hunderttausend Euro pro Jahr. Somit wird es gerade auch vielen Flugplätzen erstmals möglich Präzisionsanflugverfahren zu installieren.
- werden GPS-Anflugverfahren für Piloten einfacher und sicherer zu fliegen.

Jahrelang haben sich die AOPAs international für die Einführung dieser Verfahren nunmehr erfolgreich eingesetzt- auch gegen den Widerstand vieler Airlines, die Anflugverfahren unter CAT II/III keiner Bedeutung beimessen.

Wann kommen die ersten LPV-Anflüge auch in Deutschland? Der DFS liegen derzeit Anträge von Flugplätzen vor, die LPV-Anflugverfahren anbieten wollen. Vor einer Nutzung dieser Verfahren müssen jedoch die Flugwege berechnet, die Hindernissituationen analysiert und die Anflugverfahren veröffentlicht werden. Ob es in Deutschland noch in diesem Jahr zu den ersten Zulassungen kommen wird bleibt abzuwarten.

Bilaterales Luftfahrtabkommen zwischen den USA und Europa unterzeichnet

Viele Jahre wurde daran gearbeitet, von den Luftfahrtverbänden IAOPA, GAMA und NBAA wurde es unterstützt, von einigen einflussreichen US-Politikern aber lange Zeit ausgebremst. Anfang März 2011 wurde das „Bilateral“ aber letztendlich formell in Brüssel unterzeichnet, am 1. Mai wird es in Kraft treten.

Zentraler Gegenstand dieses Abkommens sind die wechselseitige Anerkennung technischer Standards in der Luftfahrt zwischen der Federal Aviation Administration (FAA) und der Europäischen Flugsicherheitsagentur (EASA), die eine überaus große Bedeutung für die

gesamte Luftfahrtbranche haben, speziell aber auch für die Allgemeine Luftfahrt.

Für die Hersteller und die Betreiber wird es einfacher Flugzeuge und Komponenten auf beiden Seiten des Atlantiks zuzulassen, die fortlaufende Lufttüchtigkeit sicherzustellen und Wartungsarbeiten durchzuführen, da die FAA und die EASA jetzt die Standards der anderen Behörde als gleichwertig anerkennen.

Welche Auswirkungen hat das auf unsere Branche? Werden STCs wechselseitig ohne weiteren Aufwand anerkannt? Kann man ein eu-

ropäisches Flugzeug bei einem FAA-Wartungsbetrieb reparieren lassen und umgekehrt? Ist es möglich ohne weitere technische Überprüfungen Flugzeuge transatlantisch von einem Register ins andere zu überführen? Damit werden wir uns in den nächsten Ausgaben des AOPA-Letters auseinandersetzen. Das Bilateral Agreement hat mit seinen Anhängen einen Umfang von immerhin 122 Seiten, eine umfassende Interpretation können wir in diesem Artikel deshalb noch nicht vornehmen. Es ist auch abzuwarten, wie die Implementierungsvorschriften im Detail aussehen werden, denn in diesen Details sitzt ja bekanntlich „der Teufel“. Überaus wichtig im Zusammenhang mit der derzeit in Europa geführten Diskussion um die Anerkennung von

Drittstaatenlizenzen ist auch, dass auch eine transatlantische Kooperation der Behörden auf dem Gebiet der Lizenzierung geplant ist. Sobald die EASA auch für Lizenzierungswesen zuständig sein wird, dies soll im April 2012 der Fall sein, soll das Bilateral Agreement auch auf Pilotenlizenzen ausgedehnt werden. Auf dem Weg dorthin ist jetzt eine wesentliche Hürde genommen worden.

Peter Bunce, der Präsident der General Aviation Manufacturers Association (GAMA) gratulierte den vielen Experten der Behörden auf beiden Seiten des Atlantiks, die sehr hart daran gearbeitet haben, dass diese wichtige Vereinbarung umgesetzt wurde. Diesem Glückwunsch können wir uns von Seiten der AOPA nur anschließen!

Neues aus Fürstentfeldbruck

Alles entscheidender Gerichtstermin im Mai 2011

Im Sommer 2010 wurde der Militärflughafen Fürstentfeldbruck entwidmet, damit war eine Mitbenutzung nicht mehr möglich und der zivile Flugbetrieb in Fürstent musste eingestellt werden. Gegen diese Entwidmung hatte die Flugplatz Fürstentfeldbruck Betriebs GmbH vorsorglich Rechtsmittel eingelegt, was auch dazu führte, dass der Flugplatz nicht in die Planungshoheit der Gemeinde Maisach gefallen ist, die den Flugplatz stets ablehnte.

Am 18.3.2011 sollte vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht München im Hauptsacheverfahren über diese Entwidmung entschieden werden. Die FFB GmbH hat jedoch die Klage kurzfristig zurückgezogen, da es als unrealistisch erschien diesen Rechtsstreit zu gewinnen. Denn in der Tat ist es schwierig die Luftwaffe dazu zu zwingen einen Militärflughafen aufrecht zu erhalten.

Verwunderlich ist der Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 19.3.2011 unter der Überschrift „Endgültiges Aus für den Flugplatz“. Die Autorin folgert: „Für alle künftigen Eigentümer erlöscht damit auch das Recht, dort einen zivilen Flugplatz zu betreiben.“

Das sehen wir grundsätzlich anders, wir glauben weiterhin an die Zukunft des Verkehrslandeplatzes Fürstent. Die FFB GmbH wird deshalb weiterhin vor dem Bayerischen Verwaltungsgeschthof für die Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung klagen. Auf die juristischen Details dieses Verfahrens werden wir in der Öffentlichkeit aus naheliegenden Gründen jedoch nicht eingehen. Schon im Januar 2010 hatten die Flugplatzgegner vor der Zufahrt Sektflaschen geöffnet und auf das Ende des Flugplatzes angestoßen – offenbar hat man sich unbegründet gefreut. Jetzt wird Maisachs Bürgermeister Hans Seidl zitiert, dass ihm die „gesicherte Rechtslage“ ein schönes Wochenende beschert.

Auch im Fall Fürstent gilt nach wie vor das Motto: „Wer zuletzt lacht, lacht am besten!“

Wir erwarten die Aufnahme des alles entscheidenden Verfahrens vor dem Bayerischen Verwaltungsgeschthof, die eigentlich

schon für den Spätsommer/Herbst 2010 angekündigt wurde, nunmehr im Mai 2011. Erst dann wird sich zeigen wer Recht behält.

Prof. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Anzeige

SCHIFFMANN LUFTFAHRTVERLAG GMBH



Ausbildung. Weiterbildung. Fliegen.

Kompetente Aus- und Weiterbildungsliteratur aus dem Hause Schiffmann plus EXAM Trainingssoftware

In unserem Sortiment:

- Der **Flieger-Taschenkalender** – Ihr unentbehrlicher Lotse in der Luft und am Boden!
- Die kompetente Fachbuchreihe „**Der Privatflugzeugführer**“ von Wolfgang Kühr.
- **Motorflug Praxis**, das renommierte Standardwerk von Karl Heinz Apel.
- Die interaktiven Trainingssoftware-Produkte **GOTO PPL**, **GOTO PPL-C**, **GOTO CVFR** und **GOTO UL** zur optimalen Prüfungsvorbereitung.
- Der amtliche **PPL-Fragenkatalog** mit allen relevanten Prüfungsfragen ...

... und vieles mehr.

Bestellen Sie bei Ihrem Fachhändler!

Mehr Infos unter: www.schiffmann.de • www.peterssoftware.de



1. AOPA-Trainingscamp

am Militärflugplatz Fritzlar (ETHF)
vom 05. bis 08.05.2011

*Restplätze verfügbar!
Schnell anmelden!*

Auf vielfachen Wunsch unserer Mitglieder ist es uns gelungen, dieses Flugsicherheitstraining auf die Beine zu stellen, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist.

Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult :

- verschiedene Radar-Anflugarten
- Non Gyro-Approaches
- NDB-Approches
- Radar-Vectoring-Training
- Radar-Führung allgemein
- CVFR-Training
- Airwork
- Notlagentraining

Fotos: Fotolia, Iris/Pixelio.de

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

Die Teilnahme am Trainingscamp sollte möglichst mit dem eigenen Flugzeug erfolgen. Es bestehen beschränkte Charterkapazitäten über die AOPA. Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu.

Die Teilnahmegebühren betragen 200 EUR für AOPA-Mitglieder und 300 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 35 EUR pro Stunde berechnet.

Anmeldeschluss ist der 15.04.2011

Anmeldeformular auf Seite 21



18. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV)
vom 19. bis 22.05.2011

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 18. Mal statt. Es beginnt am 19. Mai um 9:00 Uhr und bietet ein umfassendes praktisches Weiterbildungsprogramm, das von theoretischen Inhalten ergänzt wird.

Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechniken, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen. Die Theorie umfasst Themen wie Wetterbriefing, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors etc.

Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nordosten Deutschlands: die Ostsee, Rügen und Usedom, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion.

Die Teilnahme am Trainingscamp ist mit dem eigenen Flugzeug möglich. Alternativ kann über die AOPA gechartert werden. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit möglich - bereits am Mittwochabend (18.05.) erfolgen.

Die Teilnahmegebühren betragen 175 EUR für AOPA-Mitglieder und 225 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 35 EUR pro Stunde berechnet. Bei gecharterten Maschinen kommen noch die Chartergebühren hinzu. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 19.04.2011
Anmeldeformular auf Seite 21



AOPA-Seeflugtraining

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
vom 23. bis 26.06.2011

„Von der Dänischen Südsee bis zum Skagerrak“ - unter diesem Motto steht das diesjährige AOPA-Seeflugtraining, das erstmalig am Flugplatz Flensburg stattfinden wird. Nachdem in den vergangenen Jahren das Training von Neubrandenburg aus schwerpunktmäßig über der Ostsee durchgeführt wurde, bietet Flensburg ideale Voraussetzungen, um auch die Nordsee in das Training mit einzubeziehen. Helgoland lockt, die Ost- und Nordfriesischen Inseln können angefliegen und auch die Dänische Südsee erkundet werden. Bei passendem Wetter sind Flüge bis zum Skagerrak und vielleicht auch darüber hinaus möglich.

Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente,

die richtige Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt.

Unterkünfte in der attraktiven Innenstadt von Flensburg sind bereits vorreserviert.

Die Teilnahmegebühren betragen 175 EUR für AOPA-Mitglieder und 225 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 35 EUR pro Stunde berechnet. Die Teilnahme ist nur mit dem eigenen bzw. selbst angecharterten Flugzeug möglich.

Anmeldeschluss ist der 23.05.2011
Anmeldeformular auf Seite 21



2. AOPA-Trainingscamp

in Marburg-Schönstadt (EDFN)
vom 30.06. bis 03.07.2011

Nach dem großen Erfolg der Premiere im vergangenen Jahr gibt es in 2011 eine Neuauflage unseres Flugsicherheitstrainings in Marburg-Schönstadt.

Das Fliegercamp auf dem beschaulichen und gepflegten Grasplatz mit 750 Metern Länge bietet folgende Trainingsinhalte:

- Theorieunterricht
- VFR-Übungsflüge über den deutschen Mittelgebirgen und darüber hinaus
- IFR-Training auf dem nahegelegenen Militärflugplatz Fritzlar
- Einweisung auf die platzeigene Husky (Spornrad)
- Einweisung auf Motorsegler
- Einweisung auf G 1000 Glascockpit
- Möglichkeit zum Erwerb des UL-Scheins
- Pinchhitter-Lehrgang

Wie immer bei unseren Trainingscamps werden erfahrene AOPA-Fluglehrer zur Verfügung stehen. Die Teilnahme ist mit dem eigenen Flugzeug möglich, alternativ können die Flugzeuge des Kurhessischen Vereins für Luftfahrt Marburg angechartert werden.

Als Rahmenprogramm ist eine Führung durch die schöne Universitätsstadt Marburg geplant. Auch ein Golfplatz befindet sich in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes.

Die Teilnahmegebühren betragen 175 EUR für AOPA-Mitglieder und 225 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Kosten für die Fluglehrer werden mit 35 EUR pro Stunde berechnet. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 30.05.2011
Anmeldeformular auf Seite 21



Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
vom 21. bis 24.07.2011

Zusatztermin

Die Flugschule des Luftfahrtunternehmens „Clipper-Aviation“ bietet auch 2011 Seminare zum Thema „Wasserflug“ an. Sie richten sich an AOPA-Mitglieder und weitere Interessierte, die das Wasserfliegen in Theorie und Praxis kennenlernen möchten.

Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee“. Dazu stehen eine Piper PA18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine DHC-2 „Beaver“ zur Verfügung.

Jeder Teilnehmer hat die Gelegenheit, die unterschiedlichen Flugzeugmuster kennenzulernen und einen Eindruck in diese faszinierende Art der Fliegerei zu erhalten. In keinem anderen Bereich der „General Aviation“ lässt sich so viel Freiheit und Unabhängigkeit spüren wie in der Wasserfliegerei; es wird an Orten gewässert, die sonst nicht erreichbar sind, an einsamen Stränden geankert oder

Inseln besucht, um die „Seele baumeln zu lassen“. Bei einem späteren Erwerb der Klassenberechtigung wird die Flugzeit selbstverständlich angerechnet.

Bei Interesse besteht außerdem die Möglichkeit zu einem Segeltörn durch die Flensburger Förde an Bord eines Oldtimerseglers.

Die Teilnahmegebühren betragen 150 EUR für AOPA-Mitglieder und 200 EUR für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.) zzgl. Fluggebühren. Die Fluglehrergebühren sind im Preis inbegriffen.

Alle weiteren Infos erteilt die Flugschule von Clipper Aviation unter 0461-150550 oder 0160-96836579.

Anmeldeschluss ist der 21.06.2011
Anmeldeformular auf Seite 21

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 05. bis 08.05.2011

Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 30

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 19. bis 22.05.2011

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

- ☐ BAS Basic / Aufbautraining ca. 4 h
☐ ADV Advanced / Fortgeschrittene ca. 6 h
☐ EPT Einweisung in Notverfahren ca. 1 h

- ☐ NGT Nachtflug ca. 2 h
☐ Sprachprüfung Englisch Level 4

☐ AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 23. bis 26.06.2011

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 15

☐ AOPA-Trainingscamp in Marburg vom 30.06. bis 03.07.2011

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

☐ Wasserfliegen bei Clipper-Aviation in Flensburg vom 21.07. bis 24.07.2011

Pauschale: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 6 / Max. 12

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Fritzlar, Stendal und Marburg)

Bitte Typ eintragen	Kennung	☐ VFR ☐ IFR	☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern
☐ Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).			
Name		AOPA ID	

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an. Ich wünsche folgende Zahlungsart:

- ☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

Bitte legen Sie der Anmeldung eine Kopie Ihrer Lizenz und Ihres Medicals bei.

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



33. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 30.07. bis 06.08.2011

Unser Trainingscamp in Eggenfelden ist unter Piloten mittlerweile zu einer Institution geworden, an der regelmäßig zwischen 70 und 100 Aktive teilnehmen. Sie können von der Ausbildung und den gesammelten theoretischen und praktischen Erfahrungen immer wieder profitieren und dabei zusätzlich einen harmonischen „Fliegerurlaub“ in Bayern verbringen. Fliegen auch Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Kursangebot

Die **Theoriekurse** finden am Sonntag, den 31. Juli 2011 statt und sind Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis. Bei einem allmorgendlichen **Briefing** werden Wetter, Kurse und Trainingsinhalte besprochen sowie die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Das Briefing wird bei jedem Wetter abgehalten und ist für alle Fluglehrer und Trainees obligatorisch.

BASIC / GRUNDLAGENTRAINING (BAS)

Dieser Kurs wendet sich an Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen. Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen, der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Flughäfen und vieles mehr. Auch Übungsflüge zur Scheinverlängerung sind selbstverständlich möglich.

ADVANCED / AUFBAUTRAINING (ADV)

Hier üben wir das Fliegen ohne Horizont-Referenz „unter der Haube“, Anflüge auf kontrollierte Plätze, GCA, ILS, NON GYRO Approaches auch auf Militärplätzen. Außerdem steht ein umfassendes CVFR-Refreshertraining auf dem Programm.

ALPENEINWEISUNG (ALP)

Hier zeigen Ihnen erfahrene Fluglehrer nicht nur die Schönheit des Alpenfliegens, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie sicher minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind dabei nicht nur obligatorisch, sondern ein besonderes Highlight.

EMERGENCY PROCEDURE TRAINING (EPT)

Hier erfolgt eine Einweisung in ungewöhnliche Fluglagen auf einer Kunstflugmaschine. Das Training umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil.

IFR-CHECK

Ist für 1- und 2-motorige Flugzeuge mit einem Sachverständigen möglich.

NACHTFLUG (NGT)

An einem Abend mit passendem Wetter führen wir den traditionellen Nachtflug durch. Die Strecken und Modalitäten werden jeweils kurzfristig festgelegt.

SIMULATORTRAINING (SIM)

Es stehen Flight Training Devices (FTD) mit Garmin 1000 zur Verfügung, um am Boden ohne Stress und kostengünstig den Flug nach Instrumenten und Funknavigation üben zu können.

Anmeldeformular für EDME vom 30.07. bis 06.08.2011



PINCH-HITTER (PCH)

Für den/die Piloten-Partner/in als Notfalltraining vorgesehen. Der Kurs umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, Starten und Landen, etc.

Eine Blockstunde kostet 35 EUR und entspricht 60 Minuten. Davon entfallen etwa 45 Minuten auf die Flugzeit (Abrechnung der Blockzeit) und 15 Minuten auf das Bodenbriefing. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten. Für Charterkunden kommen noch die Chartergebühren sowie eine Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR hinzu, um die Überführungskosten abzudecken.

Unterkunft

Unterkünfte sind in und um Eggenfelden ausreichend vorhanden, werden jedoch nicht durch die AOPA organisiert. Die Preise wurden uns wie folgt genannt (ohne Gewähr). Bitte reservieren Sie möglichst frühzeitig direkt unter den angegebenen Telefonnummern.

Hotel Bachmeier

08721 9710-0
EZ 52 EUR, DZ 80 EUR

Pension Alram-Hof

08721 6398
EZ 35 EUR, DZ 55 EUR

Bacchus-Stubn

08721 507472
EZ 42 EUR, DZ 65 EUR

Familie Schmideder

08721 8365
p.P. 18 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen eine Gebühr von 6 EUR/Tag pro Wohnwagen/Zelt gecampert werden. Duschen sind am Campingplatz vorhanden.

Pauschale: 250 € für AOPA-Mitglieder, 450 € für Nichtmitglieder
Blockstunde Fluglehrer 35 € - Flugzeuge: Min. 20 / Max. 100
Für Charterkunden: Ferrypauschale in Höhe von 190 EUR (wird zusammen mit der Teilnahmegebühr fällig), Abrechnung der Flugstunden nach Campende

Bitte ankreuzen und Priorität setzen! Der für Sie wichtigste Kurs erhält die 1! Wir werden versuchen, Sie an allen gewünschten Kursen teilnehmen zu lassen. Wir bitten aber um Verständnis, falls es einmal nicht klappen sollte.

1	2	3	4	5	6	7	8	BAS	Basic/Grundlagentraining	ca. 4 Flugstunden
1	2	3	4	5	6	7	8	ADV	Advanced/Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
1	2	3	4	5	6	7	8	ALP	Alpeneinweisung	ca. 5-7 Flugstunden
1	2	3	4	5	6	7	8	IFR	IFR-Check	Mit Sachverständigem
1	2	3	4	5	6	7	8	EPT	Einweisung in Notverfahren	ca. 1 Flugstunde
1	2	3	4	5	6	7	8	NGT	Nachtflug	ca. 1-3 Flugstunden
1	2	3	4	5	6	7	8	SIM	Simulator	min. 2 Stunden
1	2	3	4	5	6	7	8	PCH	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

An folgenden Tagen stehe ich
nicht zur Verfügung:

- ☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am:

- ☐ 30.07.2011 ☐ 31.07.2011 (vor 12 Uhr)

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter

Bitte Typ eintragen	Kennung
☐ Mein Flugzeug soll noch mit weiteren Personen benutzt werden, die auch angemeldet sind (Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).	
Name	AOPA ID
☐ Ich fliege VFR	☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich fliege IFR	☐ Ich will über die AOPA chartern

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen:

Anmeldungen werden erst nach 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 wünsche folgende Zahlungsart:

- ☐ Überweisung nach Rechnungserhalt
☐ Einzugsermächtigung über die vorliegende Bankverbindung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

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

Kreuz und quer durch Europa

Ein persönlicher Erfahrungsbericht von unserem neuen AOPA-Mitarbeiter Jürgen Mies

Einmal im Jahr breche ich zusammen mit meinem Freund Rainer zu einem einwöchigen Flug durch Europa auf. Das machen wir nun schon seit 1997 und haben so insgesamt 22 Länder durchquert und rund 160 Flugplätze außerhalb Deutschlands angefliegen. Unser Fluggerät ist eine einmotorige Piper PA 28, IFR zugelassen. Ausgangspunkt ist unser Vereinsflugplatz Aschaffenburg.

Als ich 1979 meinen PPL in der Tasche hatte, da habe ich, wie auch die meisten anderen Anfänger, erst mal die heimischen Flugplätze in der näheren und weiteren Umgebung angefliegen. Ein Flug nach Luxemburg oder Straßburg, also ins Ausland, war schon ein Höhepunkt und eine besondere Herausforderung. Später, mit mehr Flugerfahrung, mit CVFR-, Nachtflug- und schließlich IFR-Berechtigung wurde der Flugradius immer größer, aber letztlich blieben meine Flüge weitestgehend auf Deutschland beschränkt.

Irgendwann reifte bei meinem Kollegen und Freund Rainer und mir der Gedanke, die bekannten deutschen Flugrouten zu verlassen und einen Teil unserer Flugaktivitäten ins Ausland zu verlagern. Unser erster Auslandsflug 1997 ging nach Frankreich, durch das Rhonetal nach Cannes, dann rüber nach Korsika, Calvi, Propiano und Bastia, auf die schöne Insel Elba, über Bologna nach Venedig und schließlich nach Salzburg und zurück nach Hause. Das Ergebnis: 6 Flugtage, 12 Flugplätze, zusammen etwa 20 Flugstunden, eine Menge neuer Flugerfahrungen, viel Spaß und das gewisse Gefühl, etwas Besonderes erlebt zu haben.

Diese einwöchigen Europaflüge machen wir seitdem nun jedes Jahr, meist im Frühjahr. Pro Flug kommen je nach Strecke etwa

20 bis 25 Flugstunden mit Landungen auf 12 bis 16 Flugplätzen zusammen. Wir sind jedes Mal aufs Neue erstaunt, welche Entfernungen man in nur einer Woche zurücklegen kann. Bis auf die kleine italienische Insel Pantelleria und rüber nach Tunis haben wir es geschafft, paar Mal haben wir Spanien durchquert und dabei auch noch in Tanger Halt gemacht, durch England und Schottland flogen wir gen Norden bis nach Lerwick auf den Shetlands, in Richtung Osten ging es bis nach Budapest, natürlich haben wir auch die griechischen Inseln besucht, und immer wieder zieht es uns nach Italien. Unsere Flüge gehen wir in Ruhe an, mit viel Zeit für die Besichtigung von Städten, gutem Essen und interessanten Gesprächen.

Ohne gründliche Flugvorbereitung geht's nicht

Ein Flug ins oder im Ausland erfordert ohne Frage eine sehr viel gründlichere Flugvorbereitung als ein Flug in der Heimat. Trotz weltweit einheitlich festgelegten ICAO-Standards gibt es in jedem Land, auch in Deutschland, Abweichungen und „landestypische“ Besonderheiten. Und genau damit muss man sich befassen, bevor es losgeht. Auskunft geben die entsprechenden Luftfahrthandbücher der Länder oder das Jeppesen VFR Manual und natürlich die einschlägigen Luftfahrtkarten. Insgesamt kommen schon einige Unterlagen zusammen, die man sorgfältig sichten und lesen sollte.

Wer daran gewöhnt ist, immer erst INFO zu rufen, bevor man einen Flugplatz anfliegt, wird sich bei einigen Flugplätzen im Ausland umstellen müssen. Da gibt es



Flugplätze, die über keinen Flugplatzinformationsdienst verfügen. Man fliegt in die Platzrunde ein und setzt auf der festgelegten Funkfrequenz blind Standortmeldungen ab. Wie das im Detail geht, sollte man sich vorher in den Veröffentlichungen hierzu anschauen. Dabei entdeckt man dann vielleicht auch, dass die Meldungen nicht in Englisch, sondern in der Landessprache zu erfolgen haben.

Ein Flug ins benachbarte Frankreich stellt für viele eine große Herausforderung dar. Große Teile Frankreichs sind vollgepackt mit Flugbeschränkungsgebieten, den LF-Rs, und ein Durchkommen erscheint unmöglich. Es lohnt sich, einen Blick in die AIP France oder das Jeppesen VFR Manual zu werfen. Viele der Beschränkungsgebiete sind nur selten wirksam oder werden bei Bedarf per NOTAM aktiviert. Zusätzlich sind noch Funkfrequenzen veröffentlicht, auf denen man den Status der LF-Rs abfragen bzw. eine Durchfluggenehmigung erhalten kann. Natürlich muss man sich diese Informationen vor dem Flug aus den jeweiligen Publikationen herausholen, zusätzlich die NOTAM abfragen und während des Fluges alles parat haben. Und plötzlich verliert die französische Luftraumstruktur jeden Schrecken, und man kann ohne Behinderung entlang der in die Karte eingezeichneten Kurslinie fliegen.

In Deutschland ist man, was die Öffnungszeiten der Flugplätze, zumindest der Ver-



Anflug auf Palermo



Die Piloten Jürgen und Rainer

kehrslandeplätze, anbetrifft, kaum eingeschränkt. Sie sind tagsüber durchgehend geöffnet. Es gibt auch meist eine Tankstelle am Platz, und mit einer Abstellmöglichkeit, auch mal über Nacht, hat man kein Problem. Diese komfortable Situation findet man nicht überall im Ausland. Gerade in Richtung Süditalien oder Griechenland muss man schon sehr genau planen. Die Flugplätze auf den griechischen Inseln haben teilweise nur wenige Stunden am Tag geöffnet, und nicht alle verfügen über AVGAS. Wenn man die Öffnungszeiten verpasst, hat man ein Problem. Wir hatten uns einmal mit der Öffnungszeit des Flugplatzes Zakynthos vertan, waren eine Stunde zu früh über dem Platz und bekamen daher vom (nicht-besetzten) Tower auch keine Landfreigabe. Über Funk baten wir einen nahe gelegenen Militärflugplatz um Hilfe. Die riefen Zakynthos Flughafen an, die den Towerlotsen aus dem Flughafenrestaurant holten, damit er uns schließlich die Landfreigabe erteilen konnte. So geht's auch. In Italien ist die Flugplatzsituation mancherorts ebenfalls ungünstig. Hier hat man an einigen Flughäfen das Gefühl, nicht willkommen zu sein. Trotz riesengroßer Vorfeldflächen, auf denen nur wenige Verkehrsflugzeuge stehen, findet man keine Parkposition für unsere Piper. Und wenn dann noch Ryanair im Anflug ist, wird man, wie in Parma geschehen, aufgefordert, den Flughafen schleunigst wieder zu verlassen.

Aber wir haben dazu gelernt. Vorher anrufen oder Fax schicken und in manchen Fällen zusätzlich einen Handling-Agent beauftragen, und schon läuft der Aufenthalt auch an den großen italienischen Flughäfen wie Neapel, Catania oder Palermo unkompliziert.

Natürlich könnten wir die großen Verkehrsflughäfen generell meiden. Aber dann gehen uns einige schöne europäische Großstädte durch die Lappen. Wo möglich, suchen wir natürlich nach Alternativen zu den Verkehrsflughäfen. Die gibt es unter anderem mit Cascais bei Lissabon, mit Cuartero Vientos südlich Madrid, mit Urbe, nur wenige Taximinuten von Roms Stadtmitte entfernt, oder mit Weston nahe Dublin, um nur einige Beispiele zu nennen.

Ist der Zielflugplatz bestimmt und liegt die Flugstrecke fest, muss das Wetter gecheckt werden. Wer nicht über einen Internetzugang zu einem „Flugwetterdienstleister“ oder zum jeweiligen nationalen Briefingssystem verfügt, wird an manchen kleinen Flugplätzen keine ausreichende Wetterinformation erhalten können. An größeren Flugplätzen und natürlich an Verkehrsflughäfen gibt es (noch) das MET-Office. Hier muss man sich darauf gefasst machen, sich selbstständig durch Wetterkarten, METARs und TAFs durcharbeiten zu müssen. Eine persönliche Beratung durch einen ausgebildeten Wetterberater, wie man es aus alten Fliegerfilmen vielleicht noch kennt, gibt es

kaum mehr. Man tut also gut daran, sich die Wetterkartensymbole und die vielen verwendeten Abkürzungen für Wettermeldungen erneut einzuprägen.

Flugplanaufgabe, ein Kapitel für sich

Wer aus Deutschland kommt, ist, was die Flugplanaufgabe anbetrifft, verwöhnt. Neben der Aufgabe über das Internet gibt es weiterhin die Möglichkeit der mündlichen Aufgabe über die Telefonnummer vom AIS in Frankfurt. Diese persönliche Ansprache ist im Ausland immer seltener zu finden und oft steht man nur noch vor einem „Automaten“, über den man den Flugplan aufgeben, NOTAM abrufen und ein Wetterbriefing durchführen kann. Natürlich sind diese Systeme europaweit nicht vereinheitlicht und heißen zum Beispiel OLIVIA, wie in Frankreich, ICARO, wie in Spanien oder AMIE, wie das gemeinsam von der schweizerischen und österreichischen Flugsicherung betriebene System. Meist muss man sich für die Internet-Anwendung registrieren lassen, was man schon vorher zuhause erledigen kann. Wenn man ein eigenes Laptop dabei hat, geht alles ein bisschen einfacher, vorausgesetzt, es gibt einen Internetzugang.

Neben der Flugplanaufgabe über Internet ist aber die klassische Aufgabe in Papier weiterhin verbreitet. Auch auf unserem



Blick auf die Alpen, St. Moritz

Flug letztes Jahr nach Irland und England haben wir fleißig Flugpläne per Hand geschrieben, die dann vom Flugplatzpersonal per Fax ans AIS geschickt wurden. Eine gewisse Übung im Ausfüllen von Flugplänen sollte man also schon haben.

Auch wenn dank Schengener Abkommen das Fliegen in Europa sehr viel einfacher geworden ist, es entbindet den Piloten nicht davon im Einzelfall zu prüfen, ob ein Zollflugplatz oder ein so genannter Airport of Entry anzufliegen und ob nicht aus irgendeinem Grund ein Flugplan aufzugeben ist. Es bleibt einem nichts anderes übrig, als die Kapitel über Einflugbestimmungen und Flugplanpflicht im jeweiligen Luftfahrt-handbuch zu lesen oder auf die Angaben im Jeppesen VFR Manual zurückzugreifen.

Nicht vergessen, ist der Flugplan einmal aktiviert, muss er auch (spätestens) nach der Landung geschlossen werden.

Fliegen über Berge und Meere

Wer nach Südeuropa fliegen will, muss über die Alpen. Und wenn das Wetter passt, dann ist ein Alpenflug ein unvergessliches Erlebnis. Wir haben unsere Alpenüberflüge in der Tat nur bei besten Wetterverhältnissen durchgeführt, immer in der größtmöglichen Flughöhe, in gebührendem Abstand zu den Bergspitzen, ohne jedes Risiko. Ein

Flug durch Alpentäler mit geschlossener Wolkendecke darüber kommt für uns nicht in Frage. Da gehen wir dann auf Nummer sicher und fliegen den mehrstündigen Umweg über Frankreich entlang des Rhonetales oder über Österreich bis nach Wiener Neustadt.

Wer allerdings meint, die hohen Berge gibt es nur in den Alpen, der täuscht sich. Auch die Pyrenäen oder das Apenninergebirge in Italien sind nicht zu unterschätzen und können bei bestimmten Wetterlagen unüberwindbare Barrieren darstellen.

Auch bei einem längeren Flug über Wasser sollte das Wetter stimmen. Es ist schon erstaunlich, wie viele Flugstunden man in Europa über Wasser verbringen kann. Das gilt nicht nur für Flüge über den Kanal nach England oder zu den griechischen Inseln, sondern auch für Flüge nach Korsika, den Balearen, nach Korfu, nach Sardinien oder auf die kleine italienische Insel Pantelleria. Dass diese Flüge über Wasser einer sorgfältigen Flugvorbereitung bedürfen, insbesondere was den Zustand des Flugzeuges betrifft, steht außer Frage. Die Aufgabe eines Flugplans, ständiger Funkkontakt mit FIS oder einer anderen ATC-Stelle, Fliegen in der größtmöglichen Flughöhe und das Anlegen von Schwimmwesten sind für uns ein Muss. Wenn dann noch ein Schlauchboot hinzukommt, wie bei unserem 2-stündigen Flug von Lerwick (Shetlands) über die

Nordsee bis nach Bergen (Norwegen), ist eine genaue Absprache zwischen den Piloten, wer was im Falle einer Notwasserung zu tun hat, unbedingt erforderlich. Auch sollte man sich tunlichst mit dem Gebrauch des Schlauchboots vorher vertraut machen und das Boot natürlich so ins Flugzeug legen, dass es im Notfall sofort griffbereit ist. Gerade auf diesem Flug über der Nordsee konnten wir unter uns außer Bohrinseln kaum Schiffe entdecken. Im Falle einer erfolgreichen Notwasserung hätten wir also schon eine Zeit lang im Wasser ausharren müssen. Übrigens, ein Schlauchboot wie auch die Schwimmwesten kann man sich bei einigen bekannten Luftfahrtbedarfs-händlern gegen eine moderate Gebühr ausleihen.

Flugerfahrung sammeln, so viel wie man möchte

Jeder Flug ins Ausland ist ein Flug in neues Terrain, zumindest für uns. Selten fliegen wir die gleiche Route oder landen an einem und demselben Flugplatz mehrmals. Es gibt keine ausgetretenen Pfade, und damit ist jeder Flug ein echtes Stück Flugerfahrung mehr. Das gilt vor allem für jeden einzelnen Anflug zu einem neuen Flugplatz. Natürlich studieren wir die Anflug- und Flugplatzkarten vorher genau, aber es ist jedes Mal ein spannender Augenblick, wenn der Flugplatz in Sicht kommt. Und manchmal verlangen einem die Anflugverfahren auch einiges Können ab, wie zum Beispiel der Anflug über einen Bergkamm zur Piste 24 des Flugplatzes Marina di Campo auf der Insel Elba oder wie der Anflug auf den kleinen Flugplatz Bembridge auf der englischen Insel Isle of Wight bei Turbulenzen und Windstärken, wie ich sie vorher noch nie erlebt hatte. Auf ein Durchstartmanöver muss man da sehr viel eher gefasst sein als bei einem Anflug auf seinen Heimatflugplatz. In der Tat, das Wetter stellt bei unseren Flügen manchmal eine besondere Herausforderung dar. Wenn es stürmt oder regnet, bleibt man an seinem Heimatflugplatz schon gerne mal zuhause. Nicht so bei unseren Auslandsflügen. Solange die vorge-

gebenen Sichtflugwetterbedingungen und festgelegten Grenzen für Seitenwind und Turbulenzen eingehalten werden können, wird geflogen. Fliegen „bei allen Wetterlagen“ habe ich erst auf unseren Europatouren so richtig gelernt.

Unsere Möglichkeit, den Flug bei schlechtem Wetter nach Instrumentenflugregeln fortzusetzen, haben wir bislang nur selten genutzt. Schließlich wollen wir Europa von oben sehen und unsere Zeit nicht in Wolken verbringen. Einmal, auf dem Flug von Reims nach Le Havre, riss die Wolkendecke unter uns entgegen der Wettervorhersage nicht auf, wir mussten die Flugregeln wechseln und konnten den Flug nach einem ILS-Approach auf die Piste 23 von Le Havre erfolgreich abschließen. Ein anderes Mal, mitten über England, wollten wir wegen einer immer niedriger werdenden Wolkenuntergrenze umkehren, bekamen dann aber von ATC ein IFR-Pickup, ganz unkompliziert, wurden später in den Feierabendverkehr vom Flughafen Edinburgh routiniert eingefädelt und zur Landung gebracht.

Zu den neuen Erfahrungswerten gehören ohne Zweifel auch das Lesen „fremder“ Luftfahrtskizzen, das Sich-Hineinfinden in andere Luftfahrtskizzen und Luftraumstrukturen, das Navigieren in unbekannter Geographie, was dank GPS und GARMIN 430 allerdings keine wirklich große Herausforderung mehr darstellt, und der Sprechfunkverkehr mit Fluglotsen vieler Nationen. Die Qualität des Sprechfunkverkehrs in einigen

europäischen Ländern gibt immer wieder Anlass zu Kritik in Flugberichten. Wir können uns dieser Kritik nicht anschließen. Wir wurden meist überall professionell und zuvorkommend bedient.

Unsere gesammelte Erfahrung erstreckt sich nicht nur auf das Fliegen. Es geht schon los beim Kofferpacken. Jeder von uns hat immer einen Koffer und eine kleine Reisetasche dabei. In die Tasche passen die Utensilien für eine Übernachtung und die Flugplanungsunterlagen für den nächsten Flugtag. Mit diesem leichten Gepäck kommen wir bequem in jeden Bus und zum nächsten Hotel. Aber Achtung, man muss schon aufpassen, was man in die Tasche packt. Bei der Rückkehr zu einem Verkehrsflughafen am nächsten Tag wird man unter Umständen wie ein normaler Passagier behandelt, muss Leibesvisitation und Kofferdurchleuchtung über sich ergehen lassen, und findet dann, wie bei mir am Flughafen Bergamo geschehen, mein Schweizer Messer, an das ich nicht mehr gedacht hatte. Es wurde mir vom Wachpersonal abgenommen, mit einem Auto zum Flugzeug gebracht und dort wieder ausgehändigt.

Nicht im Gepäck fehlen darf ein großer Regenschirm. Dann kann man auch bei strömenden Regen gefahrlos tanken. Außerdem haben wir noch reichlich Motoröl dabei, natürlich auch einen Trichter zum Einfüllen, Seile zum Verzurren, ein Ersatzrad und nicht zu vergessen bei Flügen in den Norden die gelb/grünen Signalwes-

ten (gibt es unter anderem beim ADAC zu kaufen). In Großbritannien und Irland ist das Tragen dieser Westen auf dem Vorfeld Pflicht, auf kleinen wie auf großen Flugplätzen. Man nimmt diese Vorschrift vielerorts schon ziemlich ernst.

Was kostet eine Woche Europa?

Neben den Kosten für die Flugzeugcharterung sind die großen Posten die Flugplatzgebühren und die Übernachtungen. Wir haben bislang darauf verzichtet, Hotels im Vorhinein zu buchen. Wir wissen nie, ob uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung macht und wir unsere Route und unseren Zeitplan einhalten können. Einmal wollten wir über die britischen Kanalinseln nach Irland fliegen. Das Wetter im Norden war so schlecht, dass wir uns spontan entschlossen, von Jersey aus quer durch Frankreich bis nach Oberitalien und Österreich zu fliegen. Diese Spontaneität hat natürlich seinen Preis. Flugplatzgebühren und Hotelkosten sind jedes Mal eine Überraschung. Oftmals bekommt man schon die ersten Hinweise auf Hotels direkt am Flugplatz. Ansonsten helfen einem die Taxifahrer weiter. Länger als eine halbe Stunde haben wir eigentlich nie benötigt, um ein 2- oder 3-Sterne-Hotel zu finden. Nur einmal hatten wir wirklich Pech, an einem Wochenende in Lissabon. Da gab es nur noch ein Zimmer in einem 5-Sterne Hotel, und das war richtig teuer. Da wir uns aber angewöhnt haben, gemeinsam in einem Zimmer zu übernachten, bleiben die Kosten pro Person dann doch immer überschaubar.

Der andere große Kostenblock sind ohne Frage die Gebühren am Flugplatz. Sehr pauschal kann man feststellen, je größer der Flugplatz, je höher die Gebühren. An Verkehrsflughäfen wie Edinburgh, Gdansk, Budapest, Palermo, Tunis oder Porto kommen neben den Lande- und Parkgebühren, die schon mal sehr viel höher als an kleinen Flugplätzen sind, noch meist Sicherheits- und Handlinggebühren hinzu. Und wenn man dann noch zusätzlich einen Handling Agent beauftragen muss, dann wird es



IFR-Pickup in Mittelengland



Nordspitze Mallorca

wirklich teuer. 100 oder 150 EUR oder auch mehr sind an einem Verkehrsflughafen schon möglich.

Natürlich kann man die großen Verkehrsflughäfen meiden. Dann muss man aber auch auf den Besuch vieler interessanter Großstädte verzichten, denn leider verfügen nicht alle Großstädte über einen zusätzlichen stadtnahen Flugplatz für Kleinflugzeuge. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die kleinen stadtnahen Flugplätze in Sachen Gebühren ohne Frage sehr viel billiger sind, aber oftmals keine öffentliche Verkehrsanbindung haben. Da kommen für Hin- und Rückfahrt in die Stadt schon mal schnell 60 oder 70 EUR Taxigeld zusammen. Da ist ein großer Flugplatz, trotz höherer Gebühren, vielleicht günstiger, da man vom Terminal aus mit einem öffentlichen Bus sehr preiswert in die Stadt fahren kann. Das gilt insbesondere für Flughäfen, die von Billigfluggesellschaften wie Ryanair angefliegen werden.

Insgesamt kommen bei unseren Flügen neben den reinen Flugzeugcharterkosten (einschließlich Sprit) Kosten pro Tag und pro Person von mehr oder weniger 200 EUR zusammen. Diese „Nebenkosten“ beinhalten dann aber alles, Flugplatzgebühren, Hotel, Taxi, Essen und Trinken, Reiseführer, Kartenmaterial, Kosten für Schwimmweste und Rettungsboot und auch die Kosten für den Umtausch der verschiedenen Währun-

gen. Wenn man konsequent kleinere Flugplätze anfliegt und auf den Übernachtungskomfort nicht so viel Wert legt, kann man die Kosten erheblich drücken.

Fliegen in Europa macht Spaß

Unsere Europaflüge sind eine gute Mischung aus Fliegen, Erleben und Entspannen. Es macht Spaß, Europa von oben zu betrachten, den markanten Wechsel der Landschaftsformen zwischen Frankreich und Spanien zu entdecken, einen Eindruck von der griechischen Inselwelt zu bekommen, aus 12.000 ft Höhe in die Alpentäler hineinzublicken, am rauchenden Vulkan Stromboli vorbei zu fliegen und dann in die Straße von Messina „einzubiegen“. Wir können uns ob der schönen Fotomotive kaum satt sehen bei einem Flug nachmittags entlang der drei Inseln Menorca, Mallorca und Ibiza. Ein anderes Mal genießen wir es, von ATC in 1.000 ft entlang des alten Athener Flughafens geführt zu werden und so einen imposanten Blick auf die Großstadt Athen werfen zu können.

Europa ist schön. Das gilt auch für die Städte, die wir besuchen, nicht nur Großstädte, sondern auch kleinere Städte wie Bilbao in Spanien, Avignon in Frankreich, Arezzo in Italien, Salisbury in England (direkt neben Stonehenge), Aærskøbing auf der dani-

schen Insel Aærø oder Karlovy Vary in Tschechien. Nach „getaner Arbeit“ am Abend sitzen wir in einem schönen Restaurant in Zadar (Kroatien) oder ein anderes Mal in einem Cafe in Krakow (Polen) und planen unseren Streckabschnitt für den kommenden Tag. Nach dem Aufstehen am nächsten Morgen gilt unser erster Blick dem Wetter. Die Sonne lacht, und wir können unserem nächsten Abenteuer entgegenfiebert.

Nach 14 gemeinsamen Flügen durch Europa haben wir viel erlebt und viel gesehen. Aber Europa ist groß, hat über 2.000 Flugplätze, und es gibt viele Gegenden und Flugplätze, die wir noch entdecken können. Rainer und ich, wir haben uns im Laufe der Jahre aneinander gewöhnt und können uns absolut aufeinander verlassen, vor allem in kritischen Situationen. Aber wirklich gefährliche Situationen haben wir zum Glück bislang nicht erlebt. Einmal, nördlich von Rom wurde das Wetter extrem schlecht, wir mussten runter, hatten vor uns nur den Militärflugplatz von Viterbo, erhielten kurz vorm Aufsetzen auf die lange Grasbahn die Landefreigabe. Die Soldaten, die uns in Empfang nahmen, grinsten über die beiden Deutschen, die am Ostersonntag, mittags um 12 dort eingefallen waren. Wir wurden in die große Messe zum Essen eingeladen, tranken einen Espresso mit dem stellvertretenden Kommandanten und verbrachten einen schönen Nachmittag in der Stadt Viterbo.

Für diesen Mai ist eine Tour rund um die Ostsee geplant, durch die 3 baltischen Staaten, durch Finnland, Schweden und Dänemark. Ich werde darüber berichten.

Jürgen Mies

Dipl. Flugtechnik, Fachbuchautor, Pilot, nach beinahe 40 Jahren Arbeit bei der Flugsicherung jetzt in Altersteilzeit, seit diesem Jahr nun tätig für die AOPA.



Austro Engine und Steyr Motors entwickeln gemeinsam 6-Zylinder-Flugmotor

Am 2. März 2011 unterzeichneten zwei österreichische Schlüsselunternehmen im Motorenbereich, Austro Engine und STEYR MOTORS, einen Rahmenvertrag für die Entwicklung eines 6-Zylinder-Flugmotors mit 280 PS. Basis dafür ist der STEYR Monoblockmotor M1, der sich schon weltweit in Marine- und Sonderfahrzeugen bewährt hat.

Austro Engine wird das neue Triebwerk für zwei wichtige Flugzeugprojekte der Diamond Aircraft, die DA50 Magnum (1-motoriges, 5-sitziges Reiseflugzeug) und ein FSA (Future Small Aircraft), am Standort Österreich entwickeln, zertifizieren und produzieren. Damit setzt das Unternehmen einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zum Marktführer im Bereich Multi-Fuel Flugmotoren.

Für STEYR MOTORS ist diese Zusammenarbeit eine neuerliche Bestätigung des M1-Konzepts, das für betriebliche Sicherheit, Umweltschutz, Leistungsdichte und Kosteneffizienz steht.

„Durch die erweiterte Produktpalette wird Austro Engine seine Position als Hersteller umweltfreundlicher, treibstoffeffizienter und leistungsfähiger Motoren am weltweiten Markt noch mehr

ausbauen“, äußert sich Christian Dries, erfreut über die Kooperation.

Gegründet im Jahre 2007, entwickelt und produziert die Austro Engine GmbH Wankelmotoren und Jet A1 Kolbenflugmotoren auf dem letzten Stand der Technik für namhafte Hersteller von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt. STEYR MOTORS GmbH ist das Fachunternehmen für Dieselmotoren, das aus der früheren Steyr-Daimler-Puch-Unternehmensgruppe hervorgegangen ist. Jahrzehnte des Motor-Engineering und der Produktion von Dieselmotoren für alle Arten gewerblicher & militärischer Fahrzeuge führten zu der Entwicklung der STEYR M1- („Monoblock“) Motorfamilie.



Anzeige

0,-€*



*** FÜR PILOTEN
FLUGSCHÜLER UND
FLUGZEUGHALTER**



KOSTENLOSES ABO UNTER WWW.LOOPIN.AERO

Neu zur AERO: Aerotouring für Privatpiloten

Neuer Flugführer unter Schirmherrschaft der AOPA-Germany

Ein neuer Luftfahrtführer für Deutschland wird in Kürze erscheinen und der Öffentlichkeit erstmals auf der AERO 2011 in Friedrichshafen vorgestellt. Nach dem Erfolg des Werks „Italy Aerotouring Flight Guide“ bringt der renommierte italienische Verlag „Aviportolano“ nun einen Deutschlandführer in seinem bewährten Format auf den Markt. Der Führer wird in drei verschiedenen Versionen erhältlich sein: als gedruckte Ausgabe mit über 384 Seiten und elektronisch für iPad und iPhone. Die Schirmherrschaft haben die AOPA-Germany und der DULV übernommen.

Herausgeber ist der führende italienische Verlag für Fluginformationen „Aviportolano“. Seit 1987 veröffentlicht Aviportolano in Italien im Zweijahresrhythmus den beliebten Luftfahrtführer mit technischen Daten zu allen Flugplätzen und 500 privaten Landeplätzen in ganz Italien. Die Besonderheit bei Aviportolano ist das besondere Grundkonzept: Aviportolano greift für seine Führer nicht auf die Daten des AIP-Handbuchs zurück, sondern recherchiert diese selbst vor Ort.

Der Führer „Deutschland – Aerotouring für Privatpiloten“ von Aviportolano wurde nach demselben, seit Jahren für Italien erprobten Prinzip verfasst. Das bewährte Format wird so die deutsche Landschaft der Luftfahrtliteratur mit vielen Neuheiten und Innovationen bereichern. Vor allem drei Aspekte seien in diesem Zusammenhang genannt: Inhalt und Form der Präsentation der Flugplatzdaten, eine detaillierte und ausführliche Beschreibung Deutschlands im Hinblick auf die für die Luftfahrt relevanten Aspekte und neuartiges Kartenmaterial zur übersichtlichen Darstellung des verfügbaren Leistungsangebots.

„Deutschland – Aerotouring für Privatpiloten“ enthält detaillierte Steckbriefe von über 650 deutschen Flugplätzen, Flughäfen und UL-Geländen. Neu sind dabei die Inhalte und die Form der Präsentation, wobei die Angaben nicht nur auf die wichtigsten Kenndaten (Länge, Position, Ausrichtung der Start- und Landebahnen usw.) beschränkt sind. Zu jedem Flugplatz ist eine Luftaufnahme und eine geografische Landkarte abgebildet; die Hauptinformationen werden ergänzt durch detaillierte Angaben zum vorhandenen Leistungsangebot und einer kurzen, von deutschen Piloten verfassten Einleitung.

„Was macht man, wenn man zu einem Ort fliegen will, den man nicht kennt?“, fragt Guido Medici, Autor der Publikationen und Geschäftsführer des Verlags. „Ganz einfach: Man ruft einen befreundeten Piloten an und erkundigt sich, ob das Restaurant gut ist, ob die Leute freundlich sind, ob der Ort schön ist usw. Die technischen Informationen sind stets von guter Qualität, aber als Freizeitpilot braucht man etwas mehr. Und dieses „Etwas“, das sich nicht im offiziellen Informationsmaterial finden lässt, spüren wir auf und veröffentlichen wir.“

Aviportolano aktualisiert im Zweijahresrhythmus die wichtigsten Informationen in seinen Führern. Dazu kontaktiert der Verlag direkt die Betreiber der Flugplätze und akkreditierte Piloten und bittet sie, einen sehr ausführlichen Erfassungsbogen vor allem zu den am Flugplatz verfügbaren Einrichtungen und dem Leistungsangebot auszufüllen. Von September 2010 bis Januar 2011 kontaktierte Aviportolano auf diese Weise auch alle Flugplätze und UL-Gelände Deutschlands. „Unsere Philosophie ist es, Piloten Informationen darüber an die Hand zu geben, was sie nach der Landung auf einem Flugplatz erwartet“, so Guido Medici weiter. „Dabei stellen wir nicht nur große Flughäfen, sondern auch kleine Flugplätze vor, denn wir sehen diese nicht nur als Zielpunkt und Abschluss eines Fluges, sondern vielmehr als Ausgangspunkt für neue Erlebnisse. Wir bemühen uns herauszufinden und zu beschreiben, welches Angebot an interessanten Dingen die Piloten nach ihrer Landung vorfinden.“

Die zweite Neuheit bei diesem Führer besteht darin, die Informationen zu den einzelnen Flugplätzen im Kontext mit den jeweiligen Regionen zu präsentieren und dabei diese Regionen näher vorzustellen. So enthält der gesamte erste Teil eine Beschreibung Deutschlands mit einer detaillierten Darstellung der Landschaften, der physischen und ökologischen Merkmale und der möglichen Flugrouten sowie Vorschläge für Übernachtungen oder Besichtigungen im Umfeld eines Flugplatzes. Abgerundet wird dies durch eine Vielzahl an Luftaufnahmen.

Medici absolvierte im Sommer 2010 zwei Monate lang 130 Flugstunden über Deutschland, schoss 14 000 Fotos und flog 140 Flugplätze an. „Ein beeindruckendes Erlebnis, das mir Gelegenheit gab, die außergewöhnliche Welt der deutschen Luftfahrt näher kennenzulernen“, sagt Medici, der den gesamten ersten Teil seines Buchs der „Luftfahrt in Deutschland“ widmet und eine Reihe



deutscher Journalisten für Beiträge dafür gewinnen konnte. „Wenn man ein anderes Land oder sein eigenes besuchen möchte, was macht man? Man kauft sich einen schönen Reiseführer, der einem Geschichte, Museen, Veranstaltungen, Messen und Ausstellungen und Kultur des bereisten Landes erklärt. Und nichts anderes haben auch wir getan! Wir haben einen Führer geschrieben, der sich an Reisende richtet, die nicht mit den Auto

oder Motorrad unterwegs sind, sondern mit dem Flugzeug. Bei den Museen werden Luftfahrtmuseen beschrieben, Kultur, Messen und Veranstaltungen sind ebenfalls der Luftfahrt gewidmet und die meteorologischen Beschreibungen sollen den Piloten wichtige Basisinformationen liefern.“

Der dritte interessante Aspekt der Avioportolano-Initiative betrifft das Kartenmaterial. Das Buch enthält als Beilage eine Deutschlandkarte im Maßstab 1:1 000 000, die von Guido Medici selbst erstellt wurde. „Dabei handelt es sich nicht um eine Luftfahrkarte“, so Medici, „denn davon gibt es andere in ausgezeichnete Qualität. Meine Karte ist einfach und versucht, rasche Antworten auf drei simple Fragen zu geben: Wo gibt es welchen Kraftstoff? Wo kann ich essen und schlafen? Wo kann ich landen, wenn ich technische



Hilfe benötige? Solche Karten erstelle ich mir immer selbst, bevor ich in ein unbekanntes Land aufbreche. Das habe ich nun auch bei Deutschland getan, wobei ich das Informationssystem perfek-

tioniert und im Praxistest ausgezeichnete Ergebnisse erzielt habe. Und nun habe ich mich entschlossen, die Karte zu veröffentlichen. Andere europäische Länder werden folgen.“

Mit dem neuen Deutschlandführer ist Avioportolano ein beachtliches Werk gelungen. Es ist Teil des ehrgeizigen europäischen Programms zur Entwicklung des Flugtourismus, das Avioportolano 2009 gestartet und 2010 mit einer Reihe von Treffen mit internationaler Resonanz fortgesetzt hat. Der erste Führer dieser Art, „Italy Aerotouring Flight Guide“ wurde in Friedrichshafen auf der AERO 2010 vorgestellt. Auf der AERO 2011 wird nun das neue Werk „Deutschland – Aerotouring für Privatpiloten“ erstmals in Deutschland präsentiert.

Weitere Infos: www.aerotouring.eu, www.avioportolano.de

Flugzeughersteller zeigen US-Verkehrsminister die General Aviation

US-Verkehrsminister Ray LaHood wird ein besseres Verständnis von der General Aviation erhalten, wenn er im Frühjahr 2011 in Kansas die Werke von Cessna, Bombardier Learjet und Hawker Beechcraft, die General Aviation Manufacturers Association (GAMA) und andere Luftfahrtunternehmen besucht. Die AOPA-USA wird ebenfalls an dieser Veranstaltung teilnehmen.

„Es ist wichtig für Minister LaHood direkt zu erleben wie die General Aviation Arbeitsplätze schafft, die Konjunktur belebt, die unterschiedlichsten Unternehmen unterstützt und Regionen verbindet“, sagt AOPA-USA Präsident Craig Fuller. „Ich bin erfreut darüber, dass er die Gelegenheit haben wird zu sehen was für hervorragende Flugzeuge in den USA gebaut werden, und dass er die Menschen erleben wird, die mit ihrem Bekenntnis zu Qualität und Innovation diesen Industriezweig auch in schwierigen ökonomischen Zeiten unterstützt haben.“

LaHood wird von zahlreichen Politikern auf dieser „Rallye“ begleitet werden.

Mehr als 2000 Mitarbeiter verschiedener Flugzeughersteller werden sich im Hauptquartier von Cessna zu dieser Rallye einfinden. Die GAMA, die diese Veranstaltung gemeinsam mit Cessna durchführt, wird live im Internet hierüber berichten, damit die gesamte Branche hieran teilhaben kann.

Kann man sich solch eine Veranstaltung in Deutschland auch mit Verkehrsminister Peter Ramsauer vorstellen? Leider sitzen die Hersteller der Branche in Deutschland nicht so regional konzentriert zusammen wie in Kansas. Die AOPA lädt ihn aber weiter gerne zur EU-Konferenz der General Aviation in Schönhagen ein, die unter seiner Schirmherrschaft alle zwei Jahre im Vorfeld der ILA stattfindet.

Quelle: AOPA-USA online

eNews



IAOPA seeks clarification on unnecessary ,mandates'

IAOPA Europe has written to EASA asking the Agency to inform national aviation authorities (NAAs) that manufacturers' recommendations and service bulletins are not mandatory and aircraft owners should not be forced to comply with them. The request, set out in an IAOPA White Paper on maintenance, follows an increasing number of sometimes bizarre decisions by national authorities who have misinterpreted the Part M maintenance requirements. As an example, Sweden has made it mandatory to have the door seals on some aircraft lubricated by a licensed engineer every 30 days, battery boxes and cables to be checked on a similar schedule, and oil to be changed every four months regardless of flight hours. The situation has led to major problems in Sweden, where aircraft have had to be flown for some hours to a licensed engineer who can lubricate the door seals each month – a two-minute job accompanied by 45 minutes of expensive paperwork. When challenged, the Swedish CAA blames EASA and points to AMC M.A. 302 (d) 1. of the Part M requirements: "An owner or operator's maintenance programme should normally be based upon the maintenance review board (MRB) report where applicable, the maintenance planning document (MPD), the relevant chapters of the maintenance manual or any other maintenance data containing information on scheduling. Furthermore, an owner or operators maintenance programme should also take into account any maintenance data containing information on scheduling for components." This means, according to some NAAs, that manufacturer's recommendations must always be complied with. IAOPA points out that other sections of Part M specifically refer to documents such as Service Bulletins as 'non-mandatory material', and it is requesting speedy clarification from EASA.

IAOPA points out that the effect of mandating compliance with service letters or bulletins – which are not officially approved as instructions for continuing airworthiness – is to give privately-employed non-EU citizens working for the various Type Certificate holders legislative powers that cover the European Union. This situation is completely unacceptable.

IAOPA's White Paper also requests that EASA clarify the situation concerning 'grandfathered' documents on continuing airworthiness that pre-date the adoption of the JARs in 2003. Some NAAs have been citing Part M when demanding full and complete documentation going back 20 or even 30 years, with aircraft grounded until all the paperwork can be produced – which in some cases is not possible. IAOPA's position is that maintenance documents overseen by NAAs prior to the adoption of the JARs were effectively accepted by the system in September 2003, and that no owner should now be required to provide documentary proof that maintenance schedules were adhered to in the 1990s, 80s or even 1970s.

IAOPA plans strategy on Single European Sky

IAOPA-Europe's main delegates involved in the Single European Sky programme met in Brussels at the end of February to plan strategy and set out policy on SESAR. IAOPA is involved in 84 SESAR work streams covering a vast array of subjects, and co-ordination is paramount. Dr Michael Erb and Klaus-Peter Sternemann of AOPA Germany, and Ben Stanley of AOPA UK, are most closely involved with SESAR, which is planning Europe's air traffic management system for the future. The scope of SESAR is vast and involves everything from future airspace categories and control systems to data provision and aircraft equipment. Consultation and planning involves regulators, airlines, aircraft manufacturers, equipment providers, Euro-

pean air forces, ATC providers and trades unions, airfield operators and many more groups, and as is often the case, the big beasts have the loudest voices; if general aviation is not represented at every level, there is a risk that 20 years from now its place in the skies will be in question.

The meeting followed a European Commission conference the previous week on funding and financing for SESAR. The European Parliament has laid down that those who are forced to pay while reaping no benefit should be recompensed, and GA falls into that category. While it has not been decided what on-board systems will be required, they will certainly cost money, and there will be aircraft which cannot comply with equipage requirements. None of this means much to the airlines or large aircraft manufacturers, but thanks to IAOPA's lobbying the EC recognises that GA is a special case. IAOPA Senior Vice President Martin Robinson attended the conference. "Views on funding are very diverse," he says. "The attitude of the airlines is that funding is not a problem, and that if there's a good business case, loans will be available. That of course is not GA's position. The military have their own budget constraints, the air traffickers have a position, and the European Investment Bank is closely involved. But for the GA pilot and owner, the demand to equip with 8.33 radios, perhaps ADS-B and whatever other systems will ensure interoperability with CAT constitutes a significant cost with no financial return, and the EC recognises this. How they will handle it is unclear. The regulations allow for some of the income from airline emissions trading, which starts this year, to be used for 'network improvements', so that is one avenue to pursue.

"One positive outcome of the meeting was that I discovered that one of the European Investment Bank delegates is a GA pilot and a member of AOPA Germany, and he could be a useful source of advice."

Termine 2011

April

13. - 16.04.2011

AERO 2011

in Friedrichshafen (EDNY)

Info: www.aero-expo.com

30.04.2011

Roll-Out Super Connie

in Lahr (EDTL)

Info: www.superconstellation.org

Mai

01.05.2011

Fly-In

in Erbach (EDNE)

Info: www.lsverband.de

01.05.2011

Flugplatzfest

in Saarbrücken (EDDR)

Info: www.aeroclub-saar.de

05. - 08.05.2011

1. AOPA-Trainingscamp

in Fritzlar (ETHF)

Info: www.aopa.de

12. - 15.05.2011

AOPA-Fly-Out

nach La Rochelle (LFBH)

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

28.05.2011

FAA-Lizenzvalidierungen

bei der AOPA in Egelsbach (EDFE)

Info: www.aopa.de

Juni

02. - 05.06.2011

Klassikwelt Bodensee

in Friedrichshafen (EDNY)

Info: www.klassikwelt-bodensee.de

17. - 19.06.2011

Air Classics

in Gelnhausen (EDFG)

Info: www.airclassics-gelnhausen.de

24. - 26.06.2011

2nd European Glasair Fly-In

in Porta-Westfalica (EDVY)

Info: www.glasair-pilots.de

30.06. - 03.07.2011

2. AOPA-Trainingscamp

in Marburg-Schönstadt (EDFN)

Info: www.aopa.de

Juli

06. - 09.07.2011

100 Jahre Deutschlandflug

Hannover - Schleißheim

Info: www.deutschlandflug.daec.de

09.07.2011

2. Cinema Night

in Tannheim (EDMT)

Info: www.edmt.de

15. - 17.07.2011

Classic Days 2011

in Schönhagen (EDAZ)

Info: www.classic-days-bb.de

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

05. - 07.08.2011

OUV-Sommertreffen

in Offenburg (EDTO)

Info: www.ouv.de

26. - 28.08.2011

TANNKOSH 2011

in Tannheim (EDMT)

Info: www.tannkosh.de

Arbeitskreise

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

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

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-Schlüsselanhängers**

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	

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

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

Bestellung

	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Package			€ 35,00	
AOPA-Schlüsselanhängers			€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 8,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,50	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
Summe (zzgl. 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 2011
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage: 11.000 Exemplare
1. Quartal 2011 IVW geprüft



Bankverbindung

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

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	☐ Turboprop
☐ 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



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:



Gold-Sponsor:



Silver-Sponsor:

