

04/11



Sommerloch fällt aus:

Neues zu EASA, Fürsty, ZÜP, Energiesteuer & Co.

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

Stärker vertreten!

ZÜP: Die AOPA
kämpft weiter

EASA: Part M und
europäische Lizenzen

Fliegerisch fit!

Rückblick auf das
AOPA-Seeflugtraining

Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach

Besser informiert!

Seriell-hybrides Elektro-
flugzeug "DA36 E-Star"

Beschränkungen in
Schwerin-Parchim



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 18 – 21, 2012

Friedrichshafen, Germany



www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:



Gold-Sponsor:





Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

La grande nation de l'aviation

Wenn man derzeit an Europa denkt, dann vor allem an all das was nicht funktioniert: An den krisengebeutelten Euro, ein Wirrwarr von neuen Vorschriften und steigende Kosten.

Während unseres AOPA-Fly-Outs nach La Rochelle in Frankreich im Mai diesen Jahres hatten wir aber auch Gelegenheit mal wieder darüber nachzudenken, was unsere Nachbarn innerhalb der gleichen Europäischen Union und innerhalb ihrer nationalen Freiräume für die Allgemeine Luftfahrt anders und besser machen als wir in Deutschland:

- Das fängt mit den Spritpreisen an: In La Rochelle kostete im Mai 2011 der Liter AVGAS 1,97 EUR. Die Franzosen nutzen den Spielraum aus, den ihnen die EU-Directive 2003/96 lässt, um AVGAS nur mit dem vorgesehenen Mindeststeuersatz der Energiesteuer von 42,1 Eurocent zu belasten, in Deutschland berechnet man aber stolze 72,1 Eurocent, auf die dann natürlich auch noch 19% Mehrwertsteuer geschlagen werden. Und selbstverständlich ist der Werkverkehr in Frankreich von der Zahlung der Energiesteuer ausgenommen, in Deutschland muss hierfür noch mühsam über die Interpretation der EU-Richtlinien geklagt werden.
- Das zeigt sich auch darin, dass es in der französischen Luftfahrtbehörde

DGAC einen „Chef de la Mission“ für die Allgemeine Luftfahrt gibt, für dessen Abteilung die effiziente Verwaltung dieses Bereichs der Luftfahrt nicht nur eine von vielen, sondern deren exklusive Aufgabe ist.

- Eine aktuelle Konsequenz dieser wohlwollenden Behördenaktivität ist, dass man nicht so lange wartet, bis die EASA in einigen Jahren eine Lösung für ein vereinfachtes IFR für Privatpiloten anbietet. Stattdessen unternimmt man hierzu gemeinsam mit der AOPA-France einen zügigen und entschlossenen Vorstoß auf nationaler Ebene, den man auch sehr selbstbewusst als Vorlage für die europäische Flugsicherheitsbehörde EASA versteht. Siehe auch Artikel S. 12
- In Frankreich hat man auch von Seiten der Behörden offenbar gar nichts dagegen, wenn im eigenen Luftraum nach dem US-amerikanischen System ausgebildet wird. In Deutschland wird dies hingegen nicht erlaubt. Viele französische Flugschulen betreiben für ihre FAA-Ausbildung ganz selbstverständlich Werbung. Frankreich will diese Aktivitäten nicht verbieten, sondern ein eigenes Lizenzierungssystem anbieten, das ähnlich attraktiv ist wie in den USA. Das zeigt sich bei den Bedingungen für den Erwerb von UL-Lizenzen, dem vereinfachten Einstieg

in den Motorflug über die „Brevet de Base“ und jetzt die verschlankte IFR-Ausbildung.

- Und als der Flughafen Le Bourget für die Abwicklung des internationalen Luftverkehrs in Paris zu klein wurde, hat man ihn mit Inbetriebnahme des neuen Großflughafens natürlich nicht geschlossen, sondern ganz selbstverständlich für die Privat- und Geschäftsflugfahrt offen gehalten, während Berlin-Tempelhof keine Chance bekommen hat.

Ein grundlegender Unterschied zwischen uns Deutschen und den Franzosen ist wohl der, dass sich die Franzosen als „Citoyens“ verstehen, als Kinder der Revolution und als Staatsbürger, die an ihrem Gemeinwesen aktiv teilnehmen und dieses gezielt mitgestalten. Aber offenbar betreibt man in Frankreich auch eine wesentlich gezieltere Politik zur Förderung aller Bereiche der Luftfahrt, von der Privatluftfahrt über die Businessfliegerei mit Falcons und TBMs bis hin zu Airbus, als dies bei uns in Deutschland leider der Fall ist. Schauen wir mal, wie viel von diesem französischen Denken über die europäischen Institutionen wie z.B. die EASA letztlich auch in Deutschland Einzug halten wird.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Einladung zur Tagung der AOPA-Vereine	5
Haftung fliegt immer mit!	6

Stärker vertreten!

Keine positiven Nachrichten in Sachen Fürstenfeldbruck	7
Steuerfrei fliegen: Jetzt auch wieder für Absetzmaschinen	8
ZÜP: Wir kämpfen weiter – die AOPA hat Verfassungsbeschwerde eingereicht	9
Droht das Aus für Elektronische Flight Bags in den USA?	10
Neues zum Flugabgabegesetz in Österreich	10
Vulkanasche weniger problematisch für Kolbenflugzeuge	11
EASA und Part M – senden Sie uns Ihre Kommentare bis zum 9. September 2011	12
EASA und europäische Lizenzen	12
Bedrohung des GPS-Signals durch neue Mobilfunknetze	13
US-Haushaltsproblem trifft auch die Luftfahrt	14

Fliegerisch fit!

Rückblick: AOPA-Seeflugtraining in Flensburg 2011	16
AOPA-Refresher „Flite Deck“ in Egelsbach am 20.08.2011	20
19. AOPA-Trainingscamp in Stendal-Borstel vom 22. bis 25.09.2011	21
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 22. und 23.10.2011	22
AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 19.11.2011	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	24

Besser informiert!

AirShampoo-Landegutscheinhefte jetzt mit 50% Rabatt	25
Cirrus Aircraft – Verkauf an chinesischen Investor bestätigt	25
Erstes seriell-hybrides Elektroflugzeug der Welt "DA36 E-Star"	26
Beschränkungen am Flughafen Schwerin-Parchim	26
FLY & HELP-Stiftung unterstützt Vorschulbau auf den Philippinen	27

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Bis nach Umeå, 63°48' N	28
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Mooney Aviation Company (Mooney Acclaim)

Wir danken ...

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

30-jährige Mitgliedschaft

Harm Milster
Wolfgang Pieper
Raimund F. Neuhold
Bruno Halbach
Ulfert Hinz
Herbert Weise
Michael Morr
Dr. h.c. Hans F. Dechange
Friedrich Cosanne
Odwart Brandt
Rudolf W. Kyritz

25-jährige Mitgliedschaft

Heinz Erich Christiansen
Peter Ronniger
Karl Kugler
Manfred Nürnberg
Hans Scheck

Einladung zur Tagung der AOPA-Vereine

Die AOPA-Germany lädt alle Mitgliedsvereine herzlich zur Tagung der AOPA-Vereine ein:

Wo: Flugplatz Egelsbach

Wann: 12. + 13.11.2011

Thema: Mit der Vereinsflugschule in die Zukunft

Geplante Schwerpunkte sind u.a.:

- Vor- und Nachteile einer Flugschule im Verein
- Organisation einer Vereinsflugschule
- Ausbildungsrichtlinien und deren Inhalte
- EASA: Welche Änderungen im Regelwerk stehen ab 2012 bevor und welche Auswirkungen hat dies für Flugvereine?
- Wie und wie oft sollten die Fluglehrer gecheckt werden, und von wem?
- Vertrag mit den Fluglehrern, "Sinn und Notwendigkeit"

Anmeldung

Bitte per eMail an **info@aopa.de** unter Angabe der teilnehmenden Personen.

Anmeldeschluss ist der **14.10.2011**.

Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos.

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

 **VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**
Vorsitzender: RA W. Hirsch, Geschw.-Scholl-Str. 8, D-70806 Kornwestheim
Bewertung von Luftfahrzeugen - Beurteilung von Schäden - Weg/Zeit-Berechnungen - Technische Beratung bei Schadensbehebungen etc.
Internet: www.luftfahrt-sv.de **phone:** +49 (0) 71 54 / 2 16 54
eMail: hirsch@luftfahrt-sv.de **fax:** +49 (0) 71 54 / 18 38 24

Fliegende Juristen und Steuerberater
Luftrecht, Haltergemeinschaften, Strafverfahren, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.
Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501
Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter:
www.ajs-luftrecht.de
Internet: www.ajs-luftrecht.de **phone:** +49 6103 42081
e-mail: info@ajs-luftrecht.de **fax:** +49 6103 42083
Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany 

Haftung fliegt immer mit!

Neu: Haftpflichtversicherung mit AOPA-Sicherheitsnachlass

Sie hat zwar keine Auswirkung auf das MTOW des Luftfahrzeuges, sie wiegt aber dennoch schwer: die gesetzliche Haftpflicht der Luftfahrzeughalter und Piloten.

Nachfolgend erhalten Sie einen Überblick über

- die gesetzliche Haftpflicht und
 - den vorgeschriebenen Versicherungsschutz,
- der Sie an einigen Stellen sicherlich nachdenklich machen wird.

Haftpflicht ist die gesetzliche Verpflichtung, den Schaden zu ersetzen, den man einem anderen zugefügt hat. Dabei unterscheidet der Gesetzgeber, wer geschädigt wird:

- unbeteiligte Dritte außerhalb des Luftfahrzeuges,
- die beförderten Passagiere (Sachen).

Luftfahrzeughalter (bei Schäden an Dritten)

Der Halter haftet gemäß §§ 33 und 37 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Abhängigkeit vom MTOW seines Luftfahrzeuges. Bei einem MTOW von z. B. 1.000 kg mit bis zu 1,5 Mio. Sonderziehungsrechten (SZR), das sind etwa 1,7 Mio. EUR. Exakt in dieser Höhe besteht auch Versicherungspflicht.

Bis zu dieser Höhe haftet der Halter beim Gebrauch des Luftfahrzeuges, **ohne dass ein Verschulden seinerseits vorliegen muss, also ohne dass er „was falsch gemacht hat“!** Trifft ihn ein Verschulden, haftet er gemäß § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Höhe **unbegrenzt**.

Es ist daher ratsam, sich über die gesetzlichen Mindestsummen hinaus zu versichern. Bedenken Sie bitte, dass für ein auf der Straße fahrendes Moped schon Versicherungssummen von bis zu 100 Mio. EUR vereinbart werden, bei einem wahrscheinlich viel geringeren Risikopotential.

Über die **Halter-Haftpflichtversicherung** ist zudem auch die persönliche gesetzliche Haftpflicht aller berechtigter Piloten versichert.

Luftfrachtführer

(bei Schäden an im Luftfahrzeug beförderten Personen und Sachen)
Die §§ 44 und 45 LuftVG bestimmen, dass der Luftfrachtführer **ohne Verschulden** bis 113.100 Rechnungseinheiten (etwa 125.000 EUR), bei Verschulden unbegrenzt haftet. Der Gesetzgeber schreibt eine entsprechende Absicherung mit einer Versicherungssumme von 250.000 SZR (etwa 280.000 EUR) vor.

„Ich bin doch kein Luftfrachtführer“, werden nicht wenige denken, die hin und wieder mit Begleitung fliegen und sind sich sicher, keine Absicherung dieser Haftung zu benötigen. Aber Vorsicht! Luftfrachtführer ist, wer vertraglich eine Beförderung vornimmt. Ein

Vertrag kann aber gegebenenfalls bereits schon dann unterstellt werden, wenn sich der Fluggast an den Landegeühren oder Abstellkosten beteiligt oder ein wirtschaftliches Interesse an seiner Beförderung besteht. So zum Beispiel ggf. dann, wenn die Beförderung zu einem späteren Geschäftsabschluss in anderer Sache führen soll.

Die Luftfrachtführer-Haftpflichtversicherung (auch Passagier-Haftpflicht genannt) deckt nicht nur die Haftung aus dem Beförderungsvertrag, sondern auch Schäden aus unerlaubter Handlung (§ 823 BGB), wenn also ein Verschulden z. B. des Piloten vorliegt. Auch hier ist wieder die Haftung des Schädigers in der Höhe unbegrenzt.

Kombinierte Halter- und Luftfrachtführer-Haftpflichtversicherung (Combined Single Limit – CSL)

Viele Luftfahrzeughalter entscheiden sich bei der Absicherung des Halter- und Frachtführerrisikos für die sogenannte „CSL“.

Der Vorteil: aufgrund der pauschalen Versicherungssumme für die beiden Bereiche besteht umfangreicherer Versicherungsschutz und mehr Flexibilität im Schadenfall.

Die gewählte Versicherungssumme sollte höher sein, als die Addition der gesetzlichen Mindestversicherungssummen der beiden Bereiche, denn: bei Verschulden ist die Haftung unbegrenzt!

Vorteil: der AOPA-Sicherheitsnachlass

Eine adäquate Absicherung des Halter- und Frachtführerrisikos hat selbstverständlich ihren Preis.

Als AOPA-Mitglied können Sie jedoch in den Genuss eines Beitragsvorteils kommen.

Bei Absolvierung eines Sicherheitstrainings gemäß AOPA-Richtlinien im Rahmen der Verlängerung der Pilotenlizenz kann bei der AachenMünchener Versicherung AG in der Haftpflicht- und Kasko-Versicherung jeweils ein Beitragsnachlass eingeräumt werden. Nähere Informationen hierzu und ein unverbindliches Angebot erhalten Sie bei:

Büro für Deutsche Vermögensberatung

Henri-Pierre Hirts

Leipziger Straße 33

63505 Langenselbold

Tel.: +49 (0)69 8297560

Mobil: +49 (0)176 84027455

Fax: +49 (0)69 82975622

E-Mail: dvag-aviation@dvag.com

Keine positiven Nachrichten in Sachen Fürstenfeldbruck

Zu unserer großen Enttäuschung hat sich der Bayerische Verwaltungsgerichtshof am 31. Mai in Sachen Fürstenfeldbruck gegen die eingereichten Klagen der Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebs GmbH zur Erhaltung des Verkehrslandeplatzes Fürsti entschieden. Die Urteilsbegründung liegt auch acht Wochen nach der Urteilsverkündung noch nicht vor. Lediglich in einer Pressemitteilung hat das Gericht darauf verwiesen, dass durch das neue Ziel des Landesentwicklungsplans, in Fürsti solle kein neuer Verkehrslandeplatz entstehen, dem zuständigen Luftamt nicht in rechtswidriger Weise der Bewertungs- und Entscheidungsspielraum genommen wurde. Zudem sei auch die Ablehnung der Genehmigung des Flugplatzes rechtlich nicht zu beanstanden, die Behörde hätte fehlerfrei die unterschiedlichen Interessen abgewogen.

Die Gesellschafter der FFB GmbH werden sich treffen, sobald die Urteilsbegründung vorliegt, um über die neu entstandene Situation zu beraten. Beschwerde gegen das Urteil kann bis zu vier Wochen nach der Urteilsbegründung beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erhoben werden.

Spannend ist derzeit zu beobachten, wie sich das Konzept der „nichtfliegerischen“ Nutzung entwickelt, die Süddeutsche Zeitung (SZ) spricht schon vom „Maisacher Luftschloss“. Der Münchner Trabrennverein, der auf dem Flugplatzgelände angesiedelt werden soll, hat im Juni erklärt, dass er im Münchner Stadtzentrum verbleiben und nicht nach Maisach umziehen will. Der Maisacher Bürgermeister Seidl (CSU) hat gemäß der Süddeutschen Zeitung bereits einen „Plan B“ vorliegen, will aber keine Details nennen.

Auch hat man darauf gesetzt, dass selbst nach Einstellung der fliegerischen Aktivitäten der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck der Bundeswehrstandort unverändert weiterbestehen würde. Die Luftwaffenhochschule, das Fliegerarztzentrum und einen Divisionsstab hätte man schon gerne behalten, bringt der Standort mit seinen vielen Soldaten und Zivilangestellten doch viel Kaufkraft in die Region. Doch jetzt diskutiert die Luftwaffe offenbar die komplette Aufgabe des Standortes Fürstenfeldbruck: Gemäß der SZ „gilt der Verlust des Flugfeldes als Standortnachteil.“ Diese Argumentation ist kaum zu verstehen, erst im Frühjahr 2010 hat die Luftwaffe den Fliegerhorst auf politischen Druck hin formell aufgegeben, im Juristendeutsch „entwidmet“.

Ebenfalls zweifelhaft ist, ob das Vorhaben der Gemeinde Maisach gelingen kann, das FFH-Naturschutzgebiet vom Flugplatzgelände in ein Ausweichrevier im Mallertshofer Forst nördlich von München umzusiedeln. Die Gemeinde Maisach hat eine Lösung schon vor einigen Jahren in Aussicht gestellt, jedoch immer noch nicht erreicht. „Das Verfahren und die zu bearbeitenden Stellungnahmen haben ein Ausmaß und einen Umfang, den es in Maisach noch nicht gege-

ben hat“, zitiert die SZ einen Maisacher Verantwortlichen. Denn in dem Ausweichrevier müssen die benötigten Flächen erst aufwendig gepflegt werden, so dass dort eine Vegetation wie in Fürstenfeldbruck entstehen kann. Die Umweltverbände haben bereits Widerstand gegen die Planungen angekündigt. Auch sind die Flächen dort viel kleiner als auf dem Flugplatzgelände, so dass sie förmlich übereinander gestapelt werden müssen. Gelingt die umweltverträgliche Umsiedelung der Naturschutzflächen nicht, kann auch BMW, die eigentliche wirtschaftliche Kraft hinter dem nichtfliegerischen Konzept Maisachs, das Flugplatzareal nicht wie geplant für seine Teststrecken nutzen. Denn das BMW-Vorhaben ist nicht mit den FFH-Umweltschutzrichtlinien am Flugplatz vereinbar, mehrere Umweltverträglichkeitsprüfungen sind offenbar gescheitert.

Die AOPA hat als Verfechter einer fliegerischen Nutzung immer kompromissbereit eine „sowohl als auch Lösung“ angestrebt. Denn wir konnten mit Umweltschutzgutachten zweifelsfrei nachweisen, dass der Flugplatzbetrieb die Natur nicht stört. Natürlich hätten wir auch nichts dagegen einzuwenden gehabt, das riesige Flugplatzgelände gemeinsam mit den Trabrennsportlern, mit einer überschaubaren BMW-Fahrstrecke und auch mit Flugzeugen der Luftwaffe zu nutzen.

Aber die Gemeinde Maisach und seit einigen Jahren auch die bayerische Landesregierung, wollten nur eine „entweder oder“ Lösung. Auf keinen Fall einen Flugplatz, nur das nichtfliegerische Konzept. Auch auf die deutlichen Bedenken der IHK-München wollte man nicht hören. Was der Region jetzt droht ist aber das schlechtmögliche „weder noch“ Szenario mit einem massiven Verlust von Arbeitsplätzen, vor dem wir schon immer gewarnt haben:

Der umweltfreundliche Flugplatz mit erwarteten 200 hochqualifizierten Arbeitsplätzen steht vor dem Aus, ebenso droht das Wegbleiben der Trabrennsportler und des BMW-Fahrzentrums, sowie die vollständige Auflösung des Luftwaffenstandorts mit vielen hundert Beschäftigten.

Wir halten Sie informiert, sobald sich Neuigkeiten ergeben.

Dr. Michael Erb

Anzeige

mt-propeller

The Winner's Propeller!

Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten Composite Verstell- und Festpropellern.

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
sales@mt-propeller.com

Über 100 STCs weltweit!

www.mt-propeller.com



Steuerfrei fliegen: Jetzt auch wieder für Absetzmaschinen

Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern sind nach überkommener Auffassung aerial work („Luftarbeit“); sie sind nicht Beförderung von Personen. Die Halter von Absetzmaschinen, so sie denn gegen Entgelt mit der Absicht, Gewinn zu erzielen, gewerblich Fallschirmspringer absetzen, benötigen keine luftverkehrsrechtliche Genehmigung, weder nach deutschem Recht, noch nach EU-Recht.

Die Haushaltslage hat die Beamten des Bundesministers der Finanzen offenbar dazu angeregt, über das Stopfen von vermeintlichen Steuerschlupflöchern nachzudenken: Absetzmaschinen konnten bisher gem. § 60 Abs. 4 Nr. 2 EnergieStVO Kraftstoff frei von Energiesteuer nutzen. Wäre ein Absetzflug jedoch eine gewerbliche Personenbeförderung – etwa: von Bahnhöhe auf Absprunghöhe – bedürften die Halter einer Genehmigung als Luftfahrtunternehmen. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt nämlich immer noch die Auffassung, dass die Beförderung von Personen nur dann energiesteuerfrei ist, wenn die Flugzeughalter eben eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung vorweisen.

Es war den Beamten des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) Mitte 2010 augenscheinlich gelungen, ihre Kollegen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) davon zu überzeugen, dass die völlig unregelte, geradezu wilde Absetzfliegerei aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht mehr hinnehmbar sei, und sie für eine Änderung ihrer Rechtsauffassung zu gewinnen. Die Halter von Absetzmaschinen erhielten bereits im August 2010 Briefe der Hauptzollämter, in denen sie auf die Rechtsänderung ab 1. Januar 2011 hingewiesen und die Einziehung der Zollerlaubnisscheine zum 31. Dezember 2010 angekündigt wurde, wenn sie denn nicht eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung vorlegen.

Das Genehmigungsverfahren ist kostspielig und insbesondere zeitaufwendig: die Finanzverwaltung hätte also die Chance gehabt, vom 1. Januar 2011 bis zur Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung von allen Absetzmaschinen Energiesteuer erheben zu können; in der Zeit danach sicher auch noch von einem nennenswerten Teil der Absetzmaschinen, die auf eine Genehmigung verzichten.

Wenn man berücksichtigt, dass die Energiesteuer Aufwand ist, der den Gewinn des Flugzeughalters mindert und damit auch das Aufkommen an Einkommen-, Gewerbe- und Körperschaftsteuer, führt die Besteuerung zwar zu einem Mehraufkommen von 0,6545 € Energiesteuer + 0,1283 € Umsatzsteuer = 0,7828 € pro Liter Kerosin, bei einem Ertragssteuersatz von 40% jedoch gleichzeitig zu einer Minderung von 0,2618 € pro Liter Kerosin bei den Ertragssteuern. Wir sprechen also über einen Saldo von rd. 0,521 € pro Liter Kerosin an Mehreinnahmen.

Das BMVBS hat dann am 14. Februar 2011 einen Erlass an die obersten Luftfahrtbehörden der Länder verschickt, in denen exakt diese neue Rechtsauffassung vertreten wurde.

Es ist dem Bundestagsabgeordneten Eberhard Gienger, ein begeisterter Fallschirmspringer, in Gesprächen mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer im BMVBS gelungen, die Beamten des zuständigen Referats LR 10 zu einem Gesprächstermin am 11. April im Ministerium zu bewegen, den Helmut Bastuk, Geschäftsführer des DFV Deutscher Fallschirmsportverband, und der Autor wahrgenommen haben; Herr Gienger war wegen einer plötzlichen Erkrankung leider verhindert.

Herr Bastuk und der Autor konnten in dem 3-Stunden-Gespräch mit vier hochrangigen Beamten des Ministeriums am Montag, 11. April, diese Argumente vortragen:

- Deutschland ist nach dem Erlass vom 14. Februar wohl der einzige Staat auf der Erde, der Absetzflüge als Personenbeförderung ansieht: Die ICAO bezeichnet Absetzflüge ganz unzweifelhaft als aerial work, seien sie entgeltlich oder unentgeltlich (ICAO ECCAIRS 4.2.6 Data Definition Standards, 12th Jan. 2006, Ziffer 3011000 und 302100). Die Verordnung (EU) Nr. 8 / 2008 der Kommission vom 11. Dezember 2007 hat nach dem ausdrücklichen Wortlaut des OPS 1 Satz 2 Nr. 2 Absetzflüge ausdrücklich von den Vorschriften für den gewerblichen Luftverkehr ausgenommen; Fallschirmspringer sind gem. § 1 Abs. 2 Nr. 10 LuftVG, § 1 Abs. 4 LuftVZO, § 42 Abs. 6 Nr. 2 LuftPersVO selbst Luftfahrer; der Aufstieg auf Absprunghöhe gehört zur Ausübung dieses Zweigs der Luftfahrt, also gänzlich anders als der beförderte Passagier;
- Absetzmaschinen sind mangels Sitzen und mangels Sicherheitsgurten nicht genehmigungsfähig für die Beförderung von Personen;
- der Betrieb einer Absetzmaschine mit offenem Rolltor ist nicht genehmigungsfähig für die Beförderung von Personen;
- die erwartete Steuermehreinnahme steht in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem finanziellen Aufwand, den die Halter für die Aufrüstung und den Unterhalt der Maschinen und auch die Piloten für die notwendigen zusätzlichen Lizenzen machen müssen;
- die zusätzlichen Kosten für die Fallschirmspringer sind prohibitiv: die letztlich entscheidende Konsequenz der Erhebung der Energiesteuer wird zu einem dramatischen Rückgang

der Sprünge führen und den Fallschirmsport in Deutschland vermutlich faktisch beenden; ein nennenswerter Teil der Absetzmaschinen würde mit erheblichen finanziellen Verlusten stillgelegt oder veräußert werden müssen.

Während des Gesprächs stellte sich heraus, dass keiner der Beamten jemals einen Flugplatz „vom Boden aus“ gesehen hatte, geschweige denn eine Absetzmaschine von innen oder gar selbst einen Absprung gemacht hatte. Wir freuen uns daher sehr, dass das BMF nach einem Hinweis des BMVBS die Zolldienststellen offenbar bereits wenige Tage nach dem Gespräch um den 20. April per Email informiert hat, dass der alte Rechtszustand wieder her-

gestellt werden würde. Alle Hauptzollämter haben sofort reagiert und bezahlte Energiesteuer wieder vergütet und den Widerruf von Zollerlaubnisscheinen aufgehoben: Der alte Rechtszustand ist damit auch für die Energiesteuer wieder hergestellt.

Auf der AOPA-Website haben wir den entscheidenden Erlass vom 12. Mai 2011 veröffentlicht, mit dem der Ausgangserlass vom 14. Februar vollständig aufgehoben wurde. Wir bewerten es als ganz besonders positiv und sind unseren Gesprächspartnern ausgesprochen dankbar, dass die etwas unglückliche Formulierung in § 20 Abs. 1 Satz 2 Halbs. 2 LuftVG bei der nächsten Änderung des LuftVG in diesem Sinne klargestellt werden soll.

Prof. Dr. iur. Gustav K.L. Real

ZÜP: Wir kämpfen weiter – die AOPA hat Verfassungsbeschwerde eingereicht

Nach der Ablehnung unseres Musterverfahrens vor dem BVerwG

Leider hatte das BVerwG am 14.04.2011 die Revision in unserem AOPA Musterverfahren Az.: 3 C 20.10 zurückgewiesen. Die schriftliche Urteilsausfertigung finden Sie in unserer Internetsammlung zum Thema ZÜP.

Das Gericht ging davon aus, dass es durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 04.05.2010 Az.: 2 BvL 09/07 in unserem damaligen weiteren AOPA Musterverfahren gebunden sei. Es dürfe diese Fragen gar nicht mehr prüfen, sondern nur noch z.B. den Datenschutz usw. Das Bundesverfassungsgericht hatte im letzten Jahr entschieden:

1. Das LuftSiG bedurfte nicht der Zustimmung des Bundesrates
2. § 7 LuftSiG und die Ausgestaltung der ZÜP verstoße weder gegen die Grundrechte, noch gegen das Rechtsstaatsprinzip.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte daraufhin diese Themen nicht mehr überprüft.

Wir haben uns nun entschlossen, nochmals eine Verfassungsbeschwerde einzureichen, da das BVerfG das Fehlen von Grundrechtsverstößen nur mit wenigen Sätzen gestreift und nach unserer Ansicht auch nicht wirklich geprüft hatte. Schließlich hatte es sich bei diesem Verfahren um eine sog. Richtervorlage des VG Darmstadt gehandelt, die nur die Frage der Zustimmung des Bundesrates thematisiert hatte und gerade nicht die Grundrechtsfragen. Wir haben bei der neuen Verfassungsbeschwerde klargestellt, dass diese vom BVerwG behauptete Bindung juristisch nicht besteht. Immerhin ist jetzt, anders als bei der Entscheidung des BVerfG im letzten Jahr, der 1. Senat zuständig, der kürzlich bereits signalisiert hat, dass er in der Frage des LuftSiG anderer Ansicht ist, als der 2. Senat, der in

dem leider negativen Beschluss vom 04.05.2010 zuständig war. Der 1. Senat hat wegen des LuftSiG, allerdings wegen anderer Fragen den sog. Großen Senat angerufen.

Es ist möglich, dass das Bundesverfassungsgericht unsere Verfassungsbeschwerde als unzulässig zurückweist, weil der 2. Senat im letzten Jahr bereits (leider negativ) entschieden hatte. Das nehmen wir jedoch bewusst in Kauf, weil wir jede, wenn auch die kleinste Chance wahrnehmen wollen.

Die weitere Frage einer möglichen Beschwerde vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) in Straßburg, einer Institution des Europarats, wird ebenfalls von uns geprüft. Allerdings ist dieses Gericht keine allgemeine Superinstanz gegen Urteile deutscher Gerichte. Die Europäischen Menschenrechte enthalten keinen Datenschutz und keinen dem deutschen Art. 2 GG vergleichbares Recht auf informationelle Selbstbestimmung.

In jedem Fall bleiben wir politisch am Ball.

RAin Sibylle Glässing-Deiss

Anzeigen

PERSONAL AVIATION ENGLISH TRAINING

For one-on-on instruction. I come to you anywhere in Germany in September-November. English instructor with many years of experience in aircraft ops and engineering. More info: skypeople@iinet.net.au

Anzeigenschluss AOPA-Letter 05/11:

14.09.2011

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

Droht das Aus für Elektronische Flight Bags in den USA?

AOPA-USA und GAMA lehnen einen Vorschlag der FAA ab, der die Einsatzmöglichkeiten von Electronic Flight Bags (EFB) drastisch einschränken würde.

Verwenden Sie ein iPad oder ein anderes Electronic Flight Bag (EFB) im Cockpit, um Streckenkarten oder Instrumentenanflugverfahren anzuzeigen? Ein geplantes Advisory Circular der FAA könnte deren Einsatz im Cockpit limitieren und das Einsatzpotenzial dieser Geräte beim Next Generation Air Transport System, kurz NextGen, deutlich einschränken.

AOPA und die General Aviation Manufacturers Association (GAMA) äußerten am 13. Juli ihre Besorgnis über viele Punkte in dem vorgeschlagenen Advisory Circular „Richtlinien für die Zertifizierung, Zulassung und den Betrieb von Electronic Flight Bags EFB“ und forderten die FAA auf diese Richtlinien komplett neu zu entwickeln.

„AOPA und GAMA glauben, dass die Electronic Flight Bag-Technologie ein wichtiges Werkzeug sein wird, um viele Funktionen des Flugsicherungsprogramms NextGen zu einem erschwinglichen Preis zu ermöglichen. Aber diese vorgeschlagene Richtlinie würde

aufgrund ihrer kurzsichtigen Perspektive viel von diesem Potenzial aufgeben“, sagten die Verbände.

Das Advisory Circular würde für den operativen Einsatz aller EFBs gelten, nicht nur für Geräte, die in Situationen benutzt werden, in denen eine Betriebsgenehmigung vorgeschrieben ist. Nach Meinung der Verbände würde diese Änderung zu einer Ausweitung des Geltungsbereichs des Advisory Circulars führen und sowohl den Betrieb nach Part 91 betreffen, als auch nach Part 121, 125, 129 und 135.

Die Verbände wenden sich auch gegen einige der im Advisory Circular aufgeführten Testanforderungen: AOPA und GAMA sind der Ansicht, dass der Versuch, Prüfungsanforderungen an elektronische Geräte „aus dem Regal“ durchzusetzen, die simple EFB-Anwendungen wie z. B. Strecken- und Anflugkarten anbieten, eine enorme Verschwendung von Ressourcen ist. Für viele Anwendungen, die auf einem EFB angeboten werden können, ist ein solches Maß an Kontrolle einfach nicht notwendig. AOPA-USA und GAMA wiesen darauf hin, dass es zwar angebracht wäre, strengere Anforderungen für die EFBs zu haben, die Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) und RNAV Guidance anbieten, allerdings wäre das gleiche Maß an Kontrolle nicht notwendig für einen Handheld-GPS-Empfänger, der zur Erhöhung der Situational Awareness verwendet wird.

Die Verbände fordern, dass die FAA alle Stellungnahmen zum Entwurf des Advisory Circular prüft, um einen neuen, besser durchdachten Vorschlag zu erstellen und diesen dann zur öffentlichen Überprüfung zur Verfügung zu stellen.

Diese Diskussion betrifft aktuell zwar nur Luftfahrzeuge, die nach den Bestimmungen der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA betrieben werden. Aber auch in Europa wird sich die EASA in absehbarer Zeit dem Thema EFB annehmen. Auf Grund von Personal-mangel wurde jedoch ein entsprechendes EASA-Gesetzgebungs-vorhaben noch nicht initiiert.

Quelle: AOPA USA ePublishing



Neues zum Flugabgabengesetz in Österreich

Unsere Kollegen der AOPA Austria haben die offizielle Information aus dem BMF erhalten, dass das AbgÄG 2011 im Ministerrat verabschiedet und nunmehr dem Parlament zugeleitet wurde.

Voraussichtlicher Termin der Kundmachung: Ende Juli / Anfang August 2011, dann aber rückwirkendes Inkrafttreten mit 01.01.2011. Inhaltlich sieht das Gesetz dann eine Abgabenbefreiung bei Flügen

mit Flugzeugen (Achtung: nicht Hubschrauber) unter 2 Tonnen vor, womit dann auch die ganze Bürokratie (Registrierung, Fiskalbeauftragter, Meldung an Flughäfen, Meldung an Finanzamt, Abfuhr der Abgaben und Abgabenerklärung für das vergangene Kalenderjahr) entfällt, denn diese ist nur dann einzuhalten, wenn es tatsächlich auch zum Entstehen einer Abgabenschuld gekommen ist.

Offiziell anerkannt: Vulkanasche weniger problematisch für Kolbenmotorflugzeuge

Im Frühjahr 2010 löste der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull ein großes Chaos in der europäischen Luftfahrt aus. Der Luftraum über Europa wurde auf der Basis von recht umstrittenen Simulationen für die Verteilung der Vulkanasche mal gesperrt und dann wieder freigegeben. Reiseplanungen über mehrere Tage wurden zum unkalkulierbaren Risiko, tausende von Flügen fielen aus.

Aus der Sicht der Allgemeinen Luftfahrt war es besonders unbefriedigend, dass in manchen Staaten der Betrieb von Kolbenmotorflugzeugen trotz Vulkanasche erlaubt war, da Kolbenmotoren nachweislich deutlich weniger empfindlich gegenüber Asche in der Luft sind wie Turboprops und Jets, in anderen Staaten mussten sie aber auch am Boden bleiben. In anderen Staaten durften alle Flugzeuge nach VFR fliegen, weil man ja in Sichtflugbedingungen einer Aschewolke leicht ausweichen kann. Nur IFR war verboten, weil in IMC kann man ja auch Aschewolken nicht sehen.

Die IAOPA hat in den Monaten danach gemeinsam mit Flugzeug- und Motorenherstellern zahlreiche Gespräche mit der ICAO, in-

ternationalen und nationalen Behörden gesucht, um wichtige Aufklärungsarbeit in diesen Fragen zu leisten. Offenbar mit Erfolg. Nachdem die EASA in ihrem Safety Information Bulletin 2010-17 bereits Kolbenflugzeuge von Flugverboten bei niedrigen Vulkanaschekonzentrationen ausgenommen hat, wurde auch anlässlich des Ausbruchs des Vulkans Grimsvötn am 23.5.2011 vom deutschen Verkehrsministerium BMVBS eine "Allgemeinverfügung über Regelungen für die Durchführung von Flügen in mit Vulkanaerosol (Vulkanasche) kontaminierten Lufträumen" erlassen, die auf die besondere Robustheit von Kolbenmotoren gegenüber Vulkanasche einging. Denn nach dieser Allgemeinverfügung waren

- Flüge von Luftfahrzeugen mit Kolbenmotoren und
- Flüge von Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb

nicht verboten, solange nicht durch sichtbare Vulkanaschewolken geflogen wurde. Das ist eine sehr positive Entwicklung und wir sind dankbar dafür, dass im Falle eines erneuten Vulkanausbruchs nicht mit einem pauschalen Flugverbot für alle Luftfahrzeuge zu rechnen ist!

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

EASA und Part M – senden Sie uns Ihre Kommentare bis zum 9. September 2011



Die europäischen AOPAs haben immer behauptet, dass durch die neuen Wartungsvorschriften EASA Part M der Betrieb unserer Flugzeuge deutlich teurer und komplizierter wurde, dass aber kein signifikanter Gewinn in puncto Sicherheit erzeugt werden konnte. Diese Kritik hat offenbar Wirkung gezeigt, so dass die EASA eine Analyse der Auswirkungen von Part M durchführen will.

Zur Vorbereitung eines Arbeitskreises sucht die EASA Rückmeldungen zur Effizienz und zur Angemessenheit der Part M Anforderungen an die Allgemeine Luftfahrt.

Es wird deshalb um Kommentare bezüglich der Part M Umsetzung im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt gebeten, wobei, soweit möglich, nicht nur das Problem beschrieben, sondern auch Lösungen vorgeschlagen werden sollen. Insbesondere ist die EASA an Rückmeldungen zu folgenden Themen interessiert, die wir hiermit an Sie als Flugzeugbetreiber und damit die eigentlichen Experten auf diesem Gebiet weiterleiten möchten:

1. Aufbau des Regelwerkes
2. Standard-Instandhaltungsprogramme und indirekte Genehmigungsverfahren
3. Genehmigung/Anerkennung von Reparaturverfahren und Änderungen
4. Anerkennung von Bauteilen aus den USA und Kanada
5. Umfang der Arbeiten, die der Pilot/Eigentümer ausführen darf

6. Umfang der Arbeiten, die von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal freigegeben werden dürfen
7. Anforderungen an die Lizenzierung des freigabeberechtigten Personals
8. Anforderungen an die Qualifikation und Stellung (Unvereinbarkeiten) des Personals für die Prüfung der Lufttüchtigkeit
9. Durchführung der Prüfung der Lufttüchtigkeit und Ausstellung der Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) bzw. der Empfehlung an die Behörde
10. ACAM-Programm (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring / Überwachung der fortwährenden Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeugflotte) für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. (Diese Frage ist nur für die zuständigen Behörden gedacht).

Zudem interessieren uns als Verband folgende Fragen:

- Um wieviel (absolut und in %) haben sich die Wartungskosten der von Ihnen gehaltenen LFZ erhöht?
- Hat sich durch diesen erhöhten Einsatz finanzieller Mittel die Qualität der Wartung verbessert?
- Hat sich durch den durch die erhöhten Wartungskosten erhöhten Minutenpreis die Anzahl der geflogenen Flugstunden verändert?

Bitte antworten Sie uns bis zum 9. September 2011, dann können wir alle Antworten bis zum Stichtag der EASA am 16. September 2011 zusammenfassen und weiterleiten.

EASA und europäische Lizenzen

Neue Wege zur Instrumentenflugberechtigung – Frankreich geht in die Offensive

Auf der Luftfahrtmesse Le Bourget verkündeten die französische Luftfahrtbehörde DGAC und die AOPA France gemeinsam, dass Frankreich noch vor der Einführung der EASA-Lizenzen seinen eigenen Weg bei der Vereinfachung der IFR-Ausbildung für Privatpiloten gehen wird. Diese Meldung wirkt wie ein Paukenschlag für all diejenigen, die mit der Thematik etwas vertraut sind.

Zwar hat die EASA schon vor einigen Jahren festgestellt, dass es in Europa im Vergleich zu den USA viel zu wenig Halter von Instrumentenfluglizenzen gibt, und die überfrachtete Theorieausbildung

als Hauptgrund hierfür identifiziert. Deshalb wurde auch die Arbeitsgruppe FCL.008 ins Leben gerufen, deren Mitglied ich bin. Aber der Prozess läuft sehr langsam. Alle Mitglieder der Arbeitsgruppe sind hoch motiviert, aber die EASA liegt aus Gründen viel zu knapper Personalressourcen etwa ein Jahr hinter ihrem eigentlichen Fahrplan zur Veröffentlichung der ersten Entwürfe der Regularie zurück. Der Einführungstermin des vereinfachten IFR bleibt somit ungewiss.

Die Franzosen zeigen jetzt, dass eine Behörde auch schneller arbeiten kann, wenn sie es denn will. In Frankreich hat sich der Direktor der Luftfahrtbehörde Patrick Gandil mit der AOPA France zusammengetan und ein gegenüber den JAR-Regularien radikal abgesprochenes IFR entworfen, das völlig ICAO konform ist:

Die Theorie ist von allem unnötigem Ballast befreit, es gibt keine vorgeschriebene Stundenzahl für den Theorieunterricht, jeder darf zuhause lernen, die praktischen Standards liegen mit 45 Stunden sogar über ICAO-Standard, unter Aufsicht einer FTO können auch die Privatflugzeuge der Schüler als Trainingsflugzeuge verwendet werden.

Besonders interessant für die vielen tausend Nutzer von ICAO-konformen IFR-Berechtigungen aus Drittstaaten ist, dass Frankreich deren Theorie-Ausbildung 1:1 anerkennt. Um in den Besitz des französischen IFR zu gelangen reicht es für diese Zielgruppe somit aus, zum einen 100 Flugstunden IFR-Flugerfahrung und zum anderen die praktischen Fähigkeiten während eines Prüfungsfluges nachzuweisen. Damit sei völlig gewährleistet, dass diese Piloten auch sicher unterwegs sind. Von einer Anerkennung der ausländischen Theorie will die EASA hingegen nichts wissen: Sie fordert von allen IFR-Piloten aus Drittstaaten, die komplette theoretische Prüfung neu abzulegen.

Die Verwirrung ist jetzt groß, nicht nur in den Amtsstuben. Denn kann eine ICAO-konforme nationale IFR-Berechtigung in das EASA-System übertragen werden, in das eigentlich nur JAR-konforme Lizenzen und Berechtigungen aufgenommen werden sollen? Kann die von dem Franzosen Patrick Goudou geführte EASA es wirklich wagen diese französische Initiative auszubremsen? Werden sich andere europäische Staaten dieser Initiative anschließen, für die Frankreich so offensiv wirbt? Und wird man es dann den Engländern auch erlauben weiterhin für ihr britisches IMC-Rating auszubilden, das nicht nur unter den JAR-, sondern auch unter den ICAO-Anforderungen liegt? Fragen über Fragen, auf die es noch keine Antworten gibt.

Das Gute daran ist auf jeden Fall: In die Sache kommt Bewegung! Und es ist diesmal nicht nur ein Luftfahrtverband der sich für ein vereinfachtes IFR massiv stark macht, sondern mit der französischen DGAC eine der wichtigsten Luftfahrtbehörden Europas!

Wie geht es für Inhaber von Pilotenlizenzen unter der EASA weiter?

Zu diesem Thema hat die britische Luftfahrtbehörde ein sehr interessantes Papier veröffentlicht, das ihre Lizenzinhaber auf die bevorstehenden Änderungen unter EASA-FCL vorbereiten soll. Der April 2012 als geplanter Einführungstermin von EASA-FCL -aber selbst ein möglicherweise etwas verzögerter Termin – kommt rasend schnell auf uns zu, und da wäre ein vergleichbares Papier auf Deutsch natürlich sehr hilfreich. Wir haben uns mit einem entsprechenden Vorschlag an das LBA und an das BMVBS gewandt und hoffen, dass die deutschen Piloten bald vergleichbares Informationsmaterial erhalten werden. Besonderen Aufklärungsbedarf sehen wir bei der Frage, wie mit den Inhabern von rein nationalen Lizenzen wie dem PPL-N umgegangen werden soll, deren Berechtigungen nicht 1:1 in EASA-Lizenzen umgeschrieben werden können.

Dr. Michael Erb

Bedrohung des GPS-Signals durch neue Mobilfunknetze

Auch die EU-Kommission ist besorgt

Der Mobilfunknetzbetreiber LightSquared will in den USA ein Netzwerk von Sendestationen aufbauen, mit dem auch entlegene Regionen eine Internet-Breitbandverbindung erhalten. Das ist ja eigentlich positiv. Das große Problem dabei ist aber, dass die hierfür gewählte Übertragungsfrequenz unmittelbar neben dem Frequenzband der Navigationssatelliten von GPS und zukünftig auch Galileo angesiedelt werden soll. Angesichts der im Vergleich zu den Satellitensignalen um ein Vielfaches stärkeren Internetsignale ist davon auszugehen, dass es zu deutlichen Interferenz-Störungen der Satellitennavigation kommen wird. In einem Schreiben an die zuständigen US-Behörden befürchtet die EU-Kommission, dass das zukünftige Galileo-Signal in den USA Fehlanzeigen zwischen 100 m und 1000 km liefern kann, wenn das LightSquared System wie geplant auf Sendung geht.

Die AOPA-USA hat sich einer Allianz von Organisationen zur Rettung des GPS-Signals angeschlossen www.saveourgps.org, die fordert, dass das LightSquared-Netzwerk nur dann in Betrieb genommen werden darf, wenn es zweifelsfrei nachgewiesen hat, dass es den GPS-Empfang nicht stört.

Die US-Behörden wollen jedoch bislang anders verfahren: LightSquared soll lediglich dazu verpflichtet werden Verfahren vorzubereiten, um entstehende Interferenzprobleme während des Betriebs zu lösen. Ein solches „Herumbasteln“ an Problemen ist für die Luftfahrt, die auf ein zuverlässiges GPS-Signal angewiesen ist, jedoch nicht akzeptabel.

Offensichtlich ist die Multi-Milliarden Lobby der Mobilfunkbetreiber aber sehr einflussreich, die GPS-Nutzer konnten sich in den USA mit ihren Argumenten noch nicht durchsetzen. Auch in Europa sind Mobilfunkfrequenzen eine knappe und teure Ressource, man braucht sich nur an den Hype um die UMTS-Frequenzversteigerungen vor einigen Jahren zu erinnern. So ist generell zu erwarten, dass der Druck auf das im Vergleich zum Mobilfunk relativ schwach ausgelastete Luftfahrtband von 117,975 bis 137 MHz von Seiten der Mobilfunkunternehmen zunehmen wird.

Die Diskussion über digitalen Flugfunk beginnt gerade, und tatsächlich hätte der Digitalfunk ja auch einige Vorteile: Wie bei unseren Handies müssten wir nicht mehr Frequenzwechsel manuell durchführen, das Übersenden von Freigaben über eine Art von SMS wäre möglich, Wetter-Grafiken könnten empfangen werden. Gerechnet wird mit einer Einführung dieser Systeme in der Luftfahrt aber derzeit nicht vor dem Jahr 2030.

Dr. Michael Erb

US-Haushaltsproblem trifft auch die Luftfahrt

In den USA eskaliert die Auseinandersetzung zwischen Demokraten und Republikanern in der Frage der Sanierung der Staatsfinanzen. Die Demokraten streben unter Führung von Präsident Obama eine Erhöhung der maximal erlaubten Staatsverschuldung an, die ihnen Freiräume bis zu den nächsten Präsidentschaftswahlen in 2012 geben würde. Die Republikaner wollen unter dem Einfluss ihres rechtspopulistischen Flügels „Tea Party“ jedoch keine längerfristigen Kompromisse mehr machen und am liebsten die Staatsverschuldung durch sofortige massive Einsparungen vor allem bei staatlichen Förderprogrammen reduzieren. Erfolgt keine Einigung, droht den Vereinigten Staaten von Amerika zum ersten Mal in der Geschichte die Zahlungsunfähigkeit. Eine Lösung des Problems war zu Druckschluss des AOPA-Letters noch nicht in Sicht, dafür zeichnen sich für unsere Kollegen der AOPA-USA die Auswirkungen der enormen Staatsverschuldung auf die Luftfahrt sehr deutlich ab.

FAA muss annähernd 4000 Mitarbeiter beurlauben

Am 23. Juli musste die Federal Aviation Administration auf Grund akuten Geldmangels annähernd 4000 Mitarbeiter beurlauben, nachdem der Kongress sich nicht auf ein neues Budget für die FAA verständigen konnte. Betroffen von den Beurlaubungen sind nicht die Mitarbeiter der Flugsicherung, jedoch Ingenieure, Wissenschaftler, Analysten, Verwaltungsangestellte, Programm-Manager und Computer-Spezialisten.

Massiv getroffen ist auch das Projekt zur Modernisierung der Flugsicherung „NextGen“, das Gegenstück zum europäischen SESAR.

Flugplatz-Förderprogramm gestoppt

Auch ein 2,5 Milliarden Dollar-Programm wurde gestoppt, mit dem Flugplatzbau- und Modernisierungsprojekte gefördert werden. Das hat wiederum Auswirkungen auf viele Bauunternehmen und ihre Mitarbeiter, deren Aufträge derzeit auf Eis liegen.

Nutzergebühren erneut in der Diskussion

Der AOPA-USA liegen Informationen vor, dass derzeit darüber diskutiert wird, Nutzergebühren von 25 bis 100 Dollar einzuführen, die für einzelne Flüge und auch für Dienstleistungen wie z.B. die Flugvorbereitung berechnet werden sollen. Zwar liegen noch keine konkreten Vorschläge oder gar Gesetzesentwürfe vor, die AOPA will aber nicht länger mit ihren Gegenaktionen abwarten und bittet ihre Mitglieder sich sofort an ihre Politiker aus Senat und Kongress zu wenden. AOPA-USA Präsident Craig Fuller beklagt sich darüber, dass diese Diskussion nicht wirklich neu ist. Ähnliche Anläufe in der Vergangenheit seien aus gutem Grund immer gescheitert. Zwar sei es offensichtlich, dass die FAA mehr Geld benötigt, und dass sich die General Aviation auch nicht grundsätzlich verweigern will an der FAA-Sanierung mitzuwirken. Die benötigten zusätzlichen Mittel sollten aber durch eine moderate Erhöhung der Steuern erzeugt werden, die schon seit vielen Jahren auf den Treibstoff erhoben werden. Dies sein ein bewährtes System, das nicht in Frage gestellt werden dürfe. Eine Einführung von Gebühren für einzelne Flüge und FAA-Dienstleistungen hätte jedoch katastrophale Folgen für die General Aviation, dies könnte man auch in Europa beobachten, deshalb lehnt man es strikt ab.

Anzeige

Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung

Die AOPA bietet eine Gruppenluftfahrtunfall-Versicherung bei der AachenMünchener Versicherung an, der sich AOPA-Mitglieder zu einzigartig günstigen Bedingungen anschließen können. Damit ist für Piloten das Risiko eines Flugunfalls abgesichert, das ansonsten in privaten Unfallversicherungen grundsätzlich ausgeschlossen ist.

Diese Luftfahrtunfallversicherung greift für den Fall, dass einem Führer eines Luftfahrzeugs durch einen Luftfahrtunfall ein dauerhafter Gesundheitsschaden entsteht. Denn Krankenversicherungen decken die Kosten der Krankenbehandlung ab, nicht aber die Risiken einer Invalidität. Zudem schließen die üblichen Unfallversicherungen das Risiko eines Unfalls beim Führen eines Luftfahrzeugs aus. AOPA-Mitglieder können dieses Risiko jetzt

zuverlässig und mit geringen Kosten absichern. Alle Details der Versicherungsbedingungen finden Sie auf die Website der AOPA-Germany unter:

www.aopa.de/versicherungen

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





An educational event
FOCUSING ON FLYING, FUN
and how to keep the shiny side up.

ATTEND THE AOPA AVIATION SUMMIT AND OVER 70 EDUCATIONAL EVENTS.

Even a well-seasoned flying ace like you could always learn a few new tricks. Which is why thousands of pilots are joining their fellow aviators for the 2011 AOPA Aviation Summit in Hartford.

Become a better, safer pilot through three days of expert seminars on safety, stick-and-rudder technique, takeoffs and landings, close calls, IFR, flying GPS and more. While you're here, take in Friday night's Rock 'n Rally at Airportfest, Dine Arounds with Aviation Legends, and Saturday's Closing Night Dinner.

Register today at aopa.org/summit.





Egeskov Bucht

AOPA-Seeflugtraining in Flensburg 2011

Vier Tage zwischen Nord- und Ostsee

Es war bestimmt keine leichte Entscheidung. Aber nach sechs aufeinanderfolgende Trainings in Neubrandenburg auf dem Flugplatz Trollenhagen wollten wir mal neue Gebiete im kleinen aber feinen und sehr fliegerfreundlichen Königreich im südlichen Skandinavien erkunden. In Dänemark. Entlang des kleinen Belt vom Kattegat bis hinauf zum Skagerrak, rund der Insel Fünen, Seeland und entlang der Küsten von Jütland sowohl auf der Ostseeseite als auch auf der der Nordsee. Hier sind keine Orte und kein Flugplatz weiter als 60 km vom Wasser entfernt. Und natürlich in die Dänische Südsee. Ein Traum. Auf kleine Inseln mit größtenteils privaten Flugplätzen. Auf Pisten, die erst im letzten Augenblick als Flugplätze zu identifizieren waren. Inmitten von Wiesen und Feldern, die manchmal mehr nach Flugplätzen aussahen als die wirklichen Landebahnen. Spannend und wie wir auf Neuhochdeutsch sagen würden: Challenging.

Nicht zu vergessen auch die Ost- und Nordfriesischen Inseln. Nicht nur Sylt und Juist, sondern auch Föhr und Amrum. Und, obwohl wir diesmal nur einen Überflug gemacht haben, Helgoland mit seinem anspruchsvollen Flugplatz auf der Düne. Wir kennen ja die Insel vom letzten Jahr recht gut, wo wir mit acht Flugzeugen eine Zwischenlandung beim MFG5 eingelegt hatten.

Flensburg bietet für unsere Trainingsflüge eine ideale Ausgangsbasis für das ausgesuchte Fluggebiet. Der Flugplatz Schäferhaus liegt

nahe der dänischen Grenze und einige Plätze, wie z.B. Sonderburg, Aerö und Padborg können ohne Flugplan mit dem „Kleinen Grenzverkehr“ angefliegen werden. Die Weiterflüge in Dänemark sind natürlich nicht flugplanpflichtig. Was allerdings niemanden daran hindern sollte, speziell bei Flügen über große Wasserflächen im Kattegat einen Flugplan aufzugeben. Auch macht es Sinn, sich bei den Infrequenzen anzumelden. Schließlich kann ja immer was passieren und dann sind wir froh, wenn unsere potentiellen Retter unseren Standort einigermaßen genau kennen.

Die Planung für „Flensburg 2011“ hatte schon im Februar angefangen. Zusammen mit Ute haben wir ein „Brainstorming“ durchgeführt und alle Eckpunkte des Trainings festgelegt. Wichtig waren die Hotelbuchungen, denn unser Trainingstermin fällt ja in die Zeit der Mittsommernacht und somit gibt es auch in Flensburg eine ganze Menge Touristen. Nachdem die Hotels klar waren sind Ute und ich nach Flensburg gefahren und haben mit den Flugplatz- und Vereins-Verantwortlichen alle anderen offenen Fragen geklärt. Trainingsraum, WLAN, Parken der Flugzeuge und Unterstützung durch die „Einheimischen“ vor Ort. Speziell von Hackie und Heiko. Das war ganz prima und hilfreich. Danke.

Jetzt fehlt nur noch der Segen von oben. Das ganze Frühjahr war im Norden geprägt von wunderschönem Wetter, viel Sonne und hohen Temperaturen. Fast beängstigend, denn irgendwann kommt

bestimmt das dicke Ende. Jetzt suche ich noch Rat beim 100-jährigen Kalender. Für die zweite Junihälfte prognostiziert er Wärme und Sonne mit leicht unbeständigen Tendenzen. Puh. Geschafft. Aber dann entpuppt sich der Juni als vollkommen unberechenbar. Aprilwetter, Sturm, Gewitter, Hagel, Kälte, geringe Sichtweiten und starke Bewölkung. Also fast alle vier Jahreszeiten. Allerdings alle an einem Tag. Da soll man den Mut nicht verlieren!

Schließlich macht sich der angeborene Optimismus einer Frohnatur bezahlt. Pünktlich einen Tag vor dem Treffen schlägt das Wetter um. Und schon auf dem Weg von Rostock nach Flensburg, leider ganz unüblich mit dem Auto, kitzelt uns die Sonne schon recht kräftig. Mietzi, der richtige Name klingt anders, fängt an zu strahlen und am Flugplatz treffen wir Ute und Karen. Die Mädels packen kräftig mit an und in kurzer Zeit ist der Schulungsraum des Flensburger Vereines für uns hergerichtet. Mit Beamer und Tablet PC für alle relevanten Anwendungen. PC-Met, AIS, FliteStar, JeppView usw. Jedes Team bekommt ausgearbeitete Unterlagen und Berichte sowie eine gültige ICAO-Karte von Dänemark. Ein aktuelles Trip Kit steht zur Verfügung und Anflugkarten werden, farbig, bei Bedarf ausgedruckt. Dazu noch kleine Süßigkeiten zur Begrüßung und was zu trinken. Die Mädels sind doch wunderbar und denken praktisch. Schön, dass sie dabei sind.

Von den zehn angemeldeten Teams kommen neun „on time“. Auch alle Fluglehrer sind da. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Das zehnte Team kommt morgen. War so ausgemacht und klappt auch. Das Briefing kann also pünktlich stattfinden, denn am Nachmittag wollen wir den ersten Flug zu einem kleinen Platz auf der Insel Fünen machen. Den Tipp haben wir von Heiko Harms. Von der Clipper Aviation. Heiko gibt uns eine kleine Einweisung über den kleinen Grenzverkehr sowie über andere Eigenheiten des Fliegens in Dänemark und hat einige interessante Informationen über die Inseln der Dänischen Südsee, die wir anfliegen wollen.

Also geht es fast geschlossen los zu einem Platz, auf dem noch keiner von uns vorher gewesen ist. Egeskov Slot. Über Padborg und Aerö fliegen wir entlang des Svendborg Sund zur großen Brücke über den kleinen Belt zwischen Nyborg und Korsør. Christine, unser aktiver Passagier, macht eine Menge Fotos von diesem wirklich imposanten Bauwerk. By the way. Ich fliege natürlich wieder mit meiner Stammkapitänin auf der Cirrus SR22 GTS. Mit Gabriele. Und Christine ist... richtig, ihre Schwester. Willkommen im Team. Der Anflug auf Egeskov Slot ist spannend. Der Endanflug führt über einen Ort mit zwei hohen Schornsteinen auf die schmale und wellige Graspiste parallel zur Straße. Gabi hat alles im Griff. Nur die gestrenge Stimme hinter unserem Glascockpit schreit unablässig. Terrain – Terrain – Terrain- Pull-up – Pull-up – Pull-up. Der meint doch nur die Schornsteine. Auf meinen unmutigen Ausruf „shut-up“ hört er leider nicht und so müssen wir diesen virtuellen Herrn bis zur Landung ertragen. Am Ende der Bahn in einer kleinen Bucht mit einem Windsack stehen schon sechs Flugzeuge unserer Gruppe. Wir sind Nummer sieben und finden unseren Platz genau in der Mitte. Wie es sich gehört.

Gemeinsam gehen wir alle über die üppigen Wiesen mit wunderschönen Mohnblumen zum nahegelegenen Schloss. Leider sind wir für eine Besichtigung etwas spät dran und so nutzen wir die verbleibende Zeit zu einem kurzen Spaziergang entlang des prächtigen Anwesens. Wir werden später aus der Luft noch etwas genauer auf die beeindruckende Anlage schauen und das gepflegte Areal fotografieren.

Da der Flugplatz Flensburg bis 20 Uhr lokal geöffnet ist, haben wir keinen Zeitdruck. Zum Start von dem kleinen Flugplatz muss jedes Flugzeug erst die ganze Bahn bis zur T/O Position zurückrollen. Das dauert bei sieben Flugzeugen doch ein paar Minuten. Nummer eins ist eine Grob, ein Motorsegler mit dem Team von Peter und Yvonne. Ja, wir haben neben den Standardtypen wie Cessna, Piper, Beech, einer Zweimot und einer Cirrus auch einen Motorsegler dabei. Wir warten und warten. Aber die Grob kommt nicht. Nur ein lapidarer Funkspruch: Helft uns, wir stecken fest. Daraufhin starten so um die sechs Leute per Pedes entlang der Bahn um Hilfe zu leisten. Trivial ausgedrückt: um anzuschieben. Das tun wir dann auch. Die 80 PS des Limbach plus die drei PS von uns sechsen reichen aus. Das Gerät nimmt Fahrt auf und fliegt. Alle anderen kommen gut weg und so treffen wir uns abends in einem kleinen Lokal in der Flensburger Innenstadt zum üblichen Debriefing. Gut Essen, gut Trinken und eine ganze Menge Geschichten. Wie immer.



Belt-Brücke



Schloss Egeskov



Windjammer

Der zweite Tag führt uns mitten durch den kleinen Belt über Endelave, EKEL, zur Insel Anholt, EKAT, dem Kattegat und weiter nach Laesö, EKLS. Die Wolkenuntergrenze liegt bei ca. 2000 ft, die Sichten von Pol zu Pol. Und immer wieder mal kommt die Sonne raus. Auf Laesö sind wir mit unserem Team die ersten. Es ist ganz schön windig und böig und so macht die Landung schon etwas Spaß. An der Infohütte steht einsam eine deutsche Urlauberfamilie mit Auto. Auf meine Frage wie weit der Ort weg ist bekomme ich eine freundliche Antwort (in Dänemark ist alles und jeder freundlich). Drei Kilometer. Gleichzeitig wird der Kindersitz samt strahlendem weiblichen Inhalt so weit zur Seite geschoben, dass neben der Familie noch Christine und ich Platz haben. Gabi bekommt den Ehrenplatz im Kofferraum des Kombis. Und so machen wir einen kleinen Ausflug in die Insel City. Wieder am Platz treffen wir weitere vier Teams unserer Gruppe. Und fliegen mehr oder weniger gemeinsam über Skagen in den Skagerrak und von dort aus nach Alborg, EKYT, zum Tanken. Wie es der Zufall so will, sind gleichzeitig drei Airliner am Platz. Im Terminal herrscht ein Betrieb wie auf einem richtigen Flughafen. Aber nur kurz. Dann wird es wieder sehr gemütlich. Da wir mit sieben Personen an der Abfertigung stehen, bekommen wir einen Crewbus zur Parkposition unserer drei Flugzeuge. Wenn keine Airliner da wären dürften wir laufen. So ist es aber einfacher. Es wird halt hier nicht alles so eng gesehen. Den Abend verbringen



Ostfriesland

wir wieder in der Flensburger Innenstadt. Direkt am Wasser in der Hansen Brauerei. Groß, urig, gemütlich und mit prima Stimmung. Auch unser zehntes Team ist jetzt dabei und hat sich gleich voll integriert.

Am dritten Tag ist neben dem Flug entlang der Nordseeküste das Flugzeugmuseum in Stauning angesagt. Mit wunderbar gepflegten Exponaten auch von deutscher und britischer Herkunft. Mich beeindruckt neben der angenehmen Atmosphäre die Neutralität der Darstellungen, obgleich auch die Zeit der Weltkriege eine Rolle spielt. Hier stehen sie kommentarlos und friedlich nebeneinander. Die Gegner in zwei Kriegen. Ohne die grausigen Szenen und Anspielungen, wie ich sie leider schon öfter in anderen Gegenden und Museen erlebt und gesehen habe.

Einige unserer Teams fliegen über Föhr und Amrum, andere über Sylt. Wir machen bis Stauning keine Zwischenlandung und folgen von Kiel aus dem Nord-Ostsee Kanal bis Brunsbüttel an der Elbmündung. In Kiel erleben wir noch was Tolles. Die Kieler Förde ist voll von Schiffen. Ich würde sagen Hunderte von Schiffen. Von der City bis zum Marineehrenmal in Heikendorf. Die berühmte Windjammerparade der Kieler Woche, die an diesem Wochenende zu Ende geht. Ein wirklich toller Anblick und so kreisen wir zweimal „ClockWise“, wie es die Regel vorschreibt, über die Förde. An der Nordsee ist Ebbe und so genießen wir die wunderschöne Wattlandschaft, die ja zum Teil Weltnaturerbe ist. Wir sehen die Priele und die Halligen und überfliegen weite Sandbänke bis hin zur Westküste von Sylt. Dann nach Norden und immer geradeaus. Bis eben nach Stauning. Nördlich von Stauning gibt es den Flugplatz Fur. Laut Hopper Manual des Flensburger Flugplatzes ist der Platz noch nicht erkundet und so versuchen wir zumindest ihn zu finden. Was uns dann auch im zweiten Anlauf gelingt. Schmal, kurz und von Gabi und mir ein saloppes „muss nicht sein“. Das war's. Aber zwei Flugzeuge stehen dort. Also geht es. Zurück nach Flensburg fliegen wir über Endelave und Aerö, wo wir wieder ein Team unserer Gruppe treffen. Die haben doch glatt eine Fahrradtour auf der Insel zum nächsten Lokal gemacht und folgen uns, nur leicht gesättigt, nach Flensburg. Wir haben dort einen Grillabend im Flugplatzlokal bestellt und, wen wundert's, kommen alle Teams



Auf Juist



Ein großartiges Team

aus verschiedenen Richtungen pünktlich zum Futtertrog. Rush-hour im Anflug. Ich freu mich richtig auf ein kühles Blondes und gebe meinen Autoschlüssel gleich an Gabi ab. Sie nimmt ihn mit einem leichten, verständnisvollen Lächeln und bleibt ihrerseits bei Schorle. Danke.

Und schon sind die vier Tage fast vorbei. Unsere Gruppe aus Gladbach und Bonn fliegt über die Ostfriesischen Inseln wieder nach Hause. Aber auch die, die wieder nach Flensburg müssen, möchten

ebenfalls auf die Inseln, am liebsten nach Juist. Und ich besonders, denn dort war ich noch nicht. Also sehen wir immer wieder Flugzeuge unserer Gruppe in der Luft und schließlich alle Besatzungen auf der Terrasse am Flugplatz. Hier ist ja wirklich was los. Eine Zweimot nach der anderen landet und hebt ab. Voll mit Urlaubern, die um diese Zeit bei Niedrigwasser die Insel nicht mit dem Schiff erreichen können. Sie fliegen von Juist nach Süden nach Norden und von Norden nach Norden nach Juist (ist kein Schreibfehler). Wie an der Perlenkette. Ein toller Anblick für jeden Piloten.

Sieben unserer Teams treffen sich hier auf Kaffee und Kuchen und Eis und...und. Keiner will weg. Es ist so unglaublich schön, entspannend und gemütlich und so warten wir bis zum letzten Augenblick um einander Tschüss zu sagen. Aber schließlich müssen wir. Alle Teams sind gut wieder nach Hause gekommen. Nach Norddeutschland, ins Rheinland, nach Nürnberg, nach Stuttgart und nach Rostock. Und drei Anmeldungen habe ich schon wieder für das nächste Jahr. Für Flensburg 2012.

Danke an alle, die mitgeholfen haben, dieses Training stressfrei und erfolgreich durchzuführen. Es war eine tolle Truppe mit vielen Beiträgen, Freude und Spaß. Und wir hatten diesmal doch viele Mädels dabei. Weiter so.

Ingolf Panzer

Anzeige



NEU: Endlich ist das Luftfahrthandbuch...

...als Visual Flight Guide erhältlich!

Haben Sie Fragen? Nähere Infos können Sie dem Internet unter www.dfs-aviationshop.de entnehmen, in dem Sie alle DFS-Produkte auch online bestellen können. Oder rufen Sie uns einfach unter +49 (0)6103/707-1205 an. Wir freuen uns!



Der Visual Flight Guide ist eine elektronische Version der AIP VFR Deutschland, die das Papierwerk ergänzt.

Inhalte & Funktionen:

- Planung einer Flugroute auf einer geografischen Karte
- Frei zusammenstellbare TripKits, die zur Flugroute passen
- Schnittstelle zum NOTAM-Service der DFS
- Einfache 4-wöchentliche Online-Aktualisierung
- Freie Suchfunktion nach beliebigen Schlagworten
- Drucken aller Inhalte

Unter www.dfs-aviationshop.de finden Sie zahlreiche Screenshots!



AOPA-Refresher „Flite Deck“

in Egelsbach (EDFE)
am 20.08.2011

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

Garmin GNS 430/530 - Benutzung, Tipps & Tricks

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

Folgende Themen werden behandelt:

- Aufbau und Struktur
- Logik und Philosophie der Bedienung

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

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

Anmeldeschluss ist der 10.08.2011

Anmeldeformular auf Seite 24



19. AOPA-Trainingscamp

in Stendal-Borstel (EDOV)
vom 22. bis 25.09.2011

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 19. Mal statt. Es beginnt am 22. September 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.

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 (21.09.) 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 22.08.2011
Anmeldeformular auf Seite 24

Fotos: Fotolia.de, AOPA 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.



AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 22. und 23.10.2011

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

- JAR-FCL 1.355 FI(A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.320G FI(H) - Verlängerung und Erneuerung

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 22.09.2011
Anmeldeformular auf Seite 24



AOPA-Nordatlantik-Seminar

in Egelsbach (EDFE)
am 19.11.2011

*mit Weltumrunder
Arnim Stief*

Transatlantikflüge mit dem Kleinflugzeug, ob ein- oder zweimotorig, haben auch in der heutigen Zeit nichts von ihrem Reiz verloren. Auch wenn dank der neuen Navigationsmöglichkeiten mit GPS und der in Teilgebieten besseren Radarabdeckung das mit einem solchen Flug verbundene Risiko reduziert wurde, hängt der Erfolg eines solchen Unterfangens großteils von einer ordentlichen Vorbereitung ab.

Das angebotene Transatlantikseminar soll helfen, die passende Streckenführung, Überlebensausrüstung und weitere Details aufzuzeigen. Dabei wird auch Gelegenheit gegeben, die Überlebensausrüstung im Original in Augenschein zu nehmen und auch mal selbst einen Survivalsuit anzuprobieren.

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehr-

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

Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat. 2010 war er mit Reiner Meusch von der Stiftung „Fly and Help“ erneut rund um den Globus unterwegs.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 140 für AOPA-Mitglieder und EUR 180 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 19.10.2011
Anmeldeformular auf Seite 24

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Refresher „Flite Deck“ in Egelsbach am 20.08.2011

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

☐ AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 22. bis 25.09.2011

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

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

- ☐ BAS Basic / Aufbaustraining 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

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch

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

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 22. und 23.10.2011

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

☐ AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 19.11.2011

Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

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.

AirShampoo-Landegutscheinhefte jetzt mit 50% Rabatt

Ab sofort kann die aktuelle Ausgabe der AirShampoo Lande-Gutscheinhefte mit 50% Rabatt erworben werden!

Ein einzelnes Heft (Nord oder Süd) gibt es bereits ab € 24,95, das Zweier-Set (Nord und Süd) ab € 39,95. Die Hefte können noch in der gesamten zweiten Jahreshälfte genutzt werden.

Insgesamt beteiligen sich 80 Flugplätze, auf denen mit den AirShampoo Lande-Gutscheinheften dreimal gelandet werden kann, ohne die sonst fälligen Landegebühen zahlen zu müssen.

Die Landegutscheinhefte können über die Website www.airshampoo.de bestellt werden.

NEU: Datenbank mit aktuellen Spritpreisen

Auf www.airshampoo.de haben Piloten jetzt die Möglichkeit, aktuelle Spritpreise von Flugplätzen in Deutschland und Europa zu melden. Da das Ganze natürlich von der Teilnahme der Piloten abhängig ist, ruft Airshampoo alle auf, sich aktiv zu beteiligen, um die Datenbank aktuell zu halten.

Cirrus Aircraft – Verkauf an chinesischen Investor bestätigt

Der in den USA beheimatete Flugzeughersteller Cirrus Aircraft gab im Juni bekannt, dass er wie geplant an das chinesische Staatsunternehmen CAIGA verkauft werden kann. Der Verkauf wurde bereits im Februar diesen Jahres angekündigt, er war jedoch noch abhängig von der Zustimmung amerikanischer Regierungsstellen. Eine Gruppe von amerikanischen Investoren, die sich wünschten, dass Cirrus in US-Eigentum verbleiben sollte, versuchte ein Gegenangebot abzugeben, dieser Versuch scheiterte jedoch.

Cirrus Präsident Brent Wouters begrüßt die Übernahme durch CAIGA, durch die sein Unternehmen die Finanzmittel erhält, die zur Weiterentwicklung der Cirrus-Produktfamilie und zur weiteren Expansion dringend notwendig sind. Alleine das Jet-Projekt SF50 hat einen Kapitalbedarf von geschätzten 140 Mio. Dollar. Der Verkauf von Cirrus Neuflugzeugen sank auf 264 Einheiten im Jahr 2010, in 2007 waren es noch 710. Dieser Rückgang blieb nicht ohne Auswirkung auf den Personalbestand. Durch die Auftragsflaute sank der Mitarbeiterstamm von 1350 im Jahr 2008 auf aktuell noch ca. 500.

Anzeige



Piloten landen hier.

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



In dieser Ausgabe:
Das offizielle Programmheft
Tannkosh 2011

Nachrichten, Analysen,
Foto-Shows und Newsletter-Bestellung:

www.aerokurier.de



Jetzt im Handel!

Erstes seriell-hybrides Elektroflugzeug der Welt „DA36 E-Star“

Am 8. Juni 2011 absolvierte die „DA36 E-Star“, gemeinsam entwickelt von Diamond Aircraft, Siemens, Austro Engine und EADS, ihren Jungfernflug am Flugplatz Wiener Neustadt. Der 2-sitzige Motorsegler wurde von den vier Partnern als Erprobungsträger für ein hybrid-elektrisches Antriebskonzept gebaut. Diese Technologie soll langfristig auch in großen Luftfahrzeugen zur Anwendung kommen, um künftig im Vergleich zu den derzeit effizientesten Technologien 25 Prozent an Kraftstoff und Emissionen eingespart werden.

Rund 2,2 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes entfallen auf den Luftverkehr. Auch Flugzeuge müssen daher vor allem effizienter werden. Eine Möglichkeit ist die Elektrifizierung des Antriebs, wie ihn Siemens zusammen mit seinen Partnern Diamond Aircraft und EADS beim Motorsegler „DA36 E-Star“ untersucht. „Ein seriell-hybrider Elektroantrieb lässt sich auf verschiedenste Anwendungen skalieren und ist damit auch sehr gut für Flugzeuge geeignet“, sagte Dr. Frank Anton, Initiator der Electric-Aircraft Entwicklung bei Siemens. „Die Technologie wollen wir zunächst bei kleinen Flugzeugen erproben, langfristig soll dieser Antrieb auch bei großen Luftfahrzeugen zum Einsatz kommen. Damit wollen wir im Vergleich zu den derzeit effizientesten Technologien 25 Prozent an Kraftstoff und Emissionen einsparen. Das wird die Luftfahrt nachhaltiger machen.“

Der Motorsegler auf der Basis einer HK36 Super Dimona von Diamond Aircraft ist weltweit einzigartig. Das Flugzeug nutzt als integrierten Antriebsstrang erstmals einen so genannten seriell-hybriden Elektroantrieb, der bislang nur bei Kraftfahrzeugen eingesetzt wird: Ein 70 kW starker Elektromotor von Siemens treibt den

Propeller an. Den elektrischen Strom liefert ein kleiner Wankelmotor von Austro Engine mit Generator, der dabei ausschließlich als Stromerzeuger fungiert. Ein Siemens-Umrichter versorgt den Elektromotor mit Energie aus der Batterie und dem Generator. Da der Verbrennungsmotor stets gleichmäßig und bei niedriger Leistung von 30 kW läuft, ist der Benzinverbrauch sehr gering. In der Start- und Steigflugphase steuert ein Batteriesystem von EADS den höheren Leistungsbedarf bei, im Reiseflug wird der Akku wieder nachgeladen. „Das Konzept des seriell-hybriden Elektroantriebs ermöglicht einen leisen elektrischen Start und eine erhebliche Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen“, sagte Christian Dries, der Eigentümer von Diamond Aircraft. „Zugleich ermöglicht es die von einem Luftfahrzeug erwartete große Reichweite.“



DA36 E-Star Jungfernflug

Beschränkungen am Flughafen Schwerin-Parchim

Gemäß NOTAM C 1158/11 gelten während der Aktivierungszeiten der Kontrollzone Schwerin-Parchim erhebliche Beschränkungen des Flugbetriebes. So ist nur eine einzige Bewegung, entweder in der Luft oder am Boden, von einem Luftfahrzeug erlaubt. Starts und Landungen müssen mit Verspätungen rechnen, Trainingsflüge unterliegen der PPR-Regelung.

Ursache für diese ungewöhnliche Einschränkung des Flugbetriebes ist der seit längerem betriebene provisorische Tower in einem Container. Dieser erfüllt nicht die allgemeinen Sicherheitsstandards und lässt für die Lotsen nur eine eingeschränkte Sicht zu. Da

am Flughafen Schwerin-Parchim immer wieder Trainingsflüge von Airlines stattfinden, ist es für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt zurzeit sehr schwierig, den Flughafen überhaupt anzufliegen, zumindest während der Aktivierungszeit der Kontrollzone.

Nach Auskunft der Luftfahrtbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird sich die Situation erst mit dem Bau eines neuen Towers ändern. Das kann noch bis Mitte 2013 dauern.

Die AOPA-Germany wird sich für eine Änderung dieser Regelung einsetzen, die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt eindeutig benachteiligt. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

FLY & HELP-Stiftung unterstützt Vorschulbau auf den Philippinen

Mit seiner Charity-Weltumrundung im Privatflugzeug sorgte Pilot und Stifter Reiner Meutsch im Jahr 2010 landesweit für Aufsehen. Und auch in diesem Jahr geht sein Einsatz für Bildungsprojekte weltweit weiter.

Neben Projekten in Afrika, Indien, Indonesien und Lateinamerika fördert der Westerwälder nun auch auf den Philippinen den Bau einer Vorschule. Die in einem Armenviertel der Hafenstadt Cebu City gelegene Einrichtung wird im Schuljahr 2011/2012 eingeweiht und mit insgesamt 30.000 Euro durch die Reiner Meutsch Stiftung FLY & HELP unterstützt.

FLY & HELP Learning Center wird die Vorschule heißen und schon bald täglicher Anlaufpunkt für viele Kinder des Viertels Inawayan sein. Das Haus ersetzt in wenigen Monaten einen aus Holzhütten bestehenden Komplex am Rande einer Mülldeponie. Unter widrigen Bedingungen betreuen dort momentan drei Lehrkräfte mehr als 180 Mädchen und Jungen im Alter von vier bis sechs Jahren. Zudem bergen die enorme Geruchs- und Lärmbelästigung der Umgebung sowie die mangelnde Hygiene große gesundheitliche Risiken, weshalb dringend Abhilfe geschaffen werden muss. Noch in diesem Jahr werden drei Klassenzimmer, eine Küche und dringend benötigte sanitäre Anlagen gebaut. Darüber hinaus wird es einen Spielplatz geben. Auch die Mütter werden in die Ablaufprozesse der Vorschule eingebunden, indem sie für die Kinder kochen und auf die Sauberkeit in der Einrichtung achten. Ausführliche Informationen zu den einzelnen FLY & HELP-Hilfsprojekten sind unter www.fly-and-help.de abrufbar.

ken, weshalb dringend Abhilfe geschaffen werden muss. Noch in diesem Jahr werden drei Klassenzimmer, eine Küche und dringend benötigte sanitäre Anlagen gebaut. Darüber hinaus wird es einen Spielplatz geben. Auch die Mütter werden in die Ablaufprozesse der Vorschule eingebunden, indem sie für die Kinder kochen und auf die Sauberkeit in der Einrichtung achten.

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



Fotos: FLY & HELP

Anzeige

Jepp Direct

JEPPESEN'S ONLINE STORE

Jeppesen Mobile TC®

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

Ab sofort bezahlen Sie nicht mehr für die Software, sondern nur noch für den jährlichen Karten-Service.

Noch besser ist, dass Sie sich unsere Jeppesen Mobile TC App für Ihr iPad® kostenlos bei iTunes® herunterladen können.

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



JETZT ERHÄLTlich!
Available on the App Store

www.jepdirect.com/mobile5

Bis nach Umeå, 63°48' N

Eine Flugwoche in Schweden, Lettland, Estland und Finnland



Finnische Seenplatte

Es ist Mai, und wie jedes Jahr um diese Zeit gehen wir, Rainer und ich, auf eine einwöchige Flugreise durch einen Teil Europas. Rund 160 Flugplätze außerhalb Deutschlands haben wir schon gemeinsam angefliegen, und nun werden noch ein gutes Dutzend neuer Flugplätze hinzukommen. Diesmal geht es rauf in den Norden, bis nach Schweden, Lettland, Estland und Finnland, wieder mit unserer Vereinsmaschine DEDUM, eine Piper Warrior.

Maribo, Visby

Am Donnerstag früh sind wir schon um 7.00 Uhr am Flugplatz Aschaffenburg, verstauen unsere Gepäckstücke wie jedes Jahr an die gleichen Stellen im Flugzeug, geben einen VFR-Flugplan auf und sind schon um 8.30 Uhr in der Luft. 2:40 Stunden bis nach Maribo auf der dänischen Insel Lolland, auf-tanken, und schon geht es weiter über die Ostsee an die Küste Schwedens Richtung Norden. Wegen mehrerer aktiver Beschränkungsgebiete nahe der schwedischen Küste müssen wir über dem Festland fliegen und einige Kontrollzonen durchqueren. Das geht alles problemlos mit Hilfe von Sweden Control und den lokalen Towers. Viel Verkehr begegnet uns in unserer Flughöhe nicht, und auch auf den kontrollierten Flugplätzen ist kaum ein Flugzeug auszumachen. Schließlich überfliegen wir die Insel Öland, erreichen die Insel Gotland und landen in Visby,

unser erster Übernachtungsstopp. Visby ist eine malerische ehemalige Hansestadt am Westufer von Gotland. Viel los ist da noch nicht. Der große Trubel, so hören wir, beginnt erst um die Zeit der Sonnenwende, im Juni.

Riga

Am nächsten Morgen am Flugplatz tanken wir erst Mal den Flieger randvoll und geben dann in einem kleinen Briefing-Raum unseren Flugplan nach Riga auf. Der Überflug der Grenze zur FIR Riga muss anhand eines 5-Buchstaben-Meldepunktes im Feld 18 (Other Information) im Flugplan angegeben werden. Diese 5-Buchstaben-Meldepunkte sind eigentlich nur für die Kontrolle des IFR-Verkehrs festgelegt, werden aber auf unserer gesamten Reise beim Überflug einer FIR-Grenze im VFR-Flugplan verlangt. Einige dieser Meldepunkte sind auf den VFR-Karten verzeichnet, andere finden wir nur auf IFR-Karten, die wir zum Glück dabei haben. Lande- und Parkgebühr müssen wir am Flugplatz Visby nicht sofort bezahlen. Die Rechnung wird uns nach Hause geschickt. Diese Regelung gilt für alle schwedischen und finnischen Flugplätze, die wir angefliegen haben. Nach dem Abflug in Visby steigen wir auf FL 95. Je höher, desto sicherer, ist unsere Devise, wenn wir über Wasser fliegen. Der



Sprechfunk in Schweden und dann auch in Lettland erfolgt auf den Kontrollfrequenzen. Eine eigene FIS-Frequenz lohnt sich hier nicht, dazu sind zu wenige VFR-Flieger unterwegs. Im Anflug auf den Flughafen von Riga werden wir wie die Großen behandelt und erhalten Radarvektoren auf die Piste 36. Das Follow-Me führt uns zu einer Parkposition weitab vom Terminal. Da stehen wir in direkter Nachbarschaft zu ausgemusterten russischen Maschinen vom Typ Tupolev, Iljuschin und MIG.

Mit dem Flughafenbus sind wir in einer halben Stunde in der City. Es ist Freitag, die Stadt ist voll von Touristen, und wir brauchen beinahe eine Stunde, bis wir ein Zimmer in einem Haus, einer Mischung zwischen avantgardistischem Hotel und einer Jugendherberge, finden. Preis für uns beide zusammen 40,00 EUR, und das mitten in der Altstadt. Riga ist ohne Frage eine Reise wert. Die Innenstadt zeigt viele Baustile,

von der Romantik und Gotik über die Renaissance. Der schöne große Platz vor dem Mariendom ist der Mittelpunkt der Stadt, und er lädt zu einem Kaffee oder Bier in einem der vielen dort vorhandenen Kneipen und Restaurants ein.

Tallinn

Am nächsten Morgen weckt uns strahlender Sonnenschein. Am Flughafen Riga zahlen wir 72,00 EUR für Landung, Parken und Handling. Unser Flug geht weiter nach Norden, nach Tallinn, Hauptstadt von Estland. Wir fliegen erst entlang der Küste, dann über das Festland. Die Landschaft unter uns bietet keine besondere Abwechslung, flaches Gelände, Wiesen, Felder, ein bisschen Wald, kaum größere Dörfer.

Der Flughafen von Tallinn liegt nahe der Stadt und im Nu sind wir mitten im Touristentrubel. Die Hotelsuche gestaltet sich wieder schwierig, aber schließlich finden wir ein Hotel am Hafen, zu einem vernünftigen Preis. Tallinn ist kleiner als Riga. Die Altstadt, aufgeteilt in Unter- und Oberstadt, ist wunderschön herausgeputzt und zählt, ebenso wie die Altstadt von Riga, zum Unesco Weltkulturerbe.

Lahti, Mikkeli, Pieksämäki, Kivijärvi, Vaasa

Es ist Sonntag. Am Flughafen Tallinn zahlen wir 93,00 EUR für Landung und Parken. Auch hier ist man, wie in Riga, auf VFR-Piloten eingestellt, und die Abfertigung läuft reibungslos. Wir tanken unseren Flieger voll, denn heute geht es zur finnischen Seenplatte mit kleinen, verstreut liegenden Flugplätzen, und wir sind uns nicht ganz sicher, wo wir wieder Sprit erhalten werden. Auf dem Flug in Richtung Finnland lassen wir im wahrsten Sinne des Wortes Helsinkis links liegen, können es aber von der Ferne aus sehen. Unser erstes Ziel ist der kleine Flugplatz von Lahti. Lahti ist ein weltbekanntes Wintersportzentrum, und im Anflug entdecken wir die riesengroßen Skischanzen nahe der Stadt. Über Funk schließen wir bei Tampere Radar unseren Flugplan und landen zum ersten Mal in unserem Leben in Finnland. Auf dem Flugplatz herrscht

reges Treiben. Such- und Rettungsdienst und Feuerwehr bereiten gerade eine Flugübung zur Entdeckung und Bekämpfung von Waldbränden vor. Wir werden herzlich zu einem Kaffee eingeladen und lassen uns Tipps geben, welche Flugplätze wir auf unserem Weg nach Vaasa, unserem heutigen Tagesziel, ansteuern sollten. Und so fliegen wir bald weiter in 1.500 ft Höhe über die ausgedehnte Seenplatte; Tannenwald, Seen, kleine Inseln, scheinbar im Nichts rot angemalte Häuschen mit Anlegesteg und Boot vor der Tür. So hatte ich mir Finnland vorgestellt.

Wir erreichen den Flugplatz Mikkeli, große Bahn, mit ILS, überfliegen den Platz und sichten den Windsack, geben blind Standortmeldungen ab, da sich auf der veröffentlichten Frequenz niemand meldet, und landen auf einem beinahe menschenleeren Flugplatz. Es gibt einen kleinen und einen großen Tower, ein kleines Terminal mit Schildern „International“ und „Domestic“. Alles geschlossen, kein Restaurant, kein Kaffee. Auf dem Vorfeld eine Cessna 172, wo sich gerade einige Skydiver auf ihren Sprung vorbereiten.

Über die bezaubernde Seenlandschaft weiter zum nächsten Flugplatz namens Pieksämäki. Auch hier ist nichts los. Die Flugplatzgebäude befinden sich im Verfallsprozess. Zwei Flugzeuge stehen vor dem Hallentor, an einem davon schraubt ein Mann herum. Wir fliegen weiter und landen in Kivijärvi.

Kurze Betonbahn, kleines Holzgebäude, an der Außenwand eine finnische ICAO-Karte aus dem letzten Jahrhundert. Mir kommt der Gedanke, was wäre, wenn jetzt der Motor streiken würde... Wir verlassen die finnische Seenplatte und fliegen zurück zur Ostsee, nach Vaasa. Im Anflug fragt der Towerlotse nach unserem Tankvorrat. Wir wissen schon Bescheid, es gibt kein AVGAS in Vaasa. Aber wir haben noch Sprit für 1:30 Stunde. Der Wind, der im Norden sowieso schon immer kräftig weht, hat nun weiter an Stärke und Böigkeit zugenommen,

und so erfordert die Landung auf die Piste 21 höchste Konzentration. Am Flugplatz gibt es keinen Bus und wir müssen ein teures Taxi zur weit entfernten Stadt nehmen. Die Stadt macht auf uns keinen besonderen Eindruck und so beschließen wir den Tag mit einem außergewöhnlichen und exzellenten Rentiersteakessen.

Umeå, Kumlinge, Mariehamn

Von Vaasa aus fliegen wir am nächsten Tag über die Ostsee nach Umeå in Schweden, mit 63°48' N der nördlichste Punkt unserer Reise. Bei diesem kurzen Flug bekommen wir schon einen Vorgeschmack auf den kräftigen Gegenwind, der in den nächsten Tagen unseren Heimflug um Stunden verlängern wird. Das Tanken erledigen wir am Rande des Flugplatzes, direkt vor dem Häuschen des örtlichen Flugvereins. Dort dürfen wir den PC benutzen und unseren Flugplan zurück nach Finnland aufgeben. Zum Glück müssen wir nicht zum weit entfernten Terminal laufen. Die Landegebühr wird uns per Rechnung nach Hause geschickt.

Wir fliegen entlang der finnischen Küste in Richtung Süden zum Flugplatz Mariehamn auf der Insel Åland. Das Wetter hat sich vorübergehend merklich verschlechtert und der Wind steht auf der Nase. Unser Garmin 430 zeigt eine Geschwindigkeit über Grund von nur 60 kt an. Die Schlechtwetterfront ist nach zwei Stunden Flug „abgearbeitet“ und vor uns liegt die winzige Insel Kumlinge



Tallinn

mit einer 600 m Piste im schönsten Sonnenlicht. Kumlinge gilt als Geheimtipp unter Fliegern, und wir wollen uns diesen Flugplatz gönnen, bevor wir in Mariehamn Station machen. Laut Internet ist Kumlinge der einzige Flugplatz mit einer roten Betonbahn. Die lässt sich aus der Luft gut ausmachen, und zum Glück steht der Windsack so, dass man vom Wasser aus anfliegen kann. Die Landung gelingt, trotz heftigster Böen, passabel und punktgenau. Am Flugplatz selbst ist nicht viel zu sehen. Ein rotes Holzhaus (geschlossen) und eine Toilette (offen). Wir erkunden zu Fuß einen Teil der Insel, steigen wieder ins Flugzeug und sind bald danach in Mariehamn. Mariehamn ist eine beschauliche Hafenstadt mit ein paar schönen Restaurants und der richtige Platz zum Ausruhen, bevor es morgen nach Stockholm geht.

Stockholm

Stockholm liegt nur 75 NM entfernt von Mariehamn, aber bei dem weiterhin heftigen Gegenwind benötigen wir 1:25 für die Strecke. Wir landen auf dem ehemaligen internationalen Flughafen Bromma, direkt am Stadtrand von Stockholm gelegen. Hier tanken wir erst mal wieder unseren Flieger für sage und schreibe 1,50 EUR pro Liter AV-GAS. Mit dem Flughafenbus in der Stadt angekommen müssen wir schnell feststellen, dass alle Hotels komplett ausgebucht sind. Auch die Tourist Information kann nicht wirklich weiterhelfen, und so telefonieren wir eine „Alternativliste“ ab, die uns die



Anflug auf die rote Piste von Kumlinge

Dame an der Information ausgehändigt hat. Schließlich landen wir in einer sehr modern eingerichteten Jugendherberge nahe der Innenstadt.

Wir machen zuerst eine Stadtrundfahrt, schauen uns das Schloss von allen Seiten an, durchqueren dann die Gassen der Altstadt, gehen in die Oberstadt und haben am späten Abend das Gefühl, dass wir in der kurzen Zeit einen großen Teil von Stockholm gesehen haben. Aber Stockholm hat viel zu bieten und sicherlich werde ich dorthin nochmals zurückkehren.

Kalmar, Malmö

Wir sind nun eindeutig auf der Heimreise. Von Stockholm aus fliegen wir entlang der schwedischen Küste nach Süden, machen noch ein paar Fotos von der ausgedehnten Schärenlandschaft, stoppen für eine Kaffeepause am Flugplatz Kalmar und landen schließlich nach 3:30 Flugzeit am Flughafen Malmö. Es ist nicht viel los am Flugplatz und

wir nutzen die Gelegenheit und lassen unsere Tanks erst mal voll laufen.

Die Stadt liegt weit entfernt vom Flughafen, ist aber mit dem Flughafenbus alle 30 Minuten erreichbar. Malmö ist eine kleine gemütliche Stadt und genau der richtige Ort, um Abschied von Schweden zu nehmen. Der Himmel ist wolkenfrei und die Sichten hervorragend und so können wir vom Hafen aus bis nach Roskilde in Dänemark schauen und die gigantische Öresundbrücke zwischen Schweden und Dänemark bestaunen.

Sønderburg, Wyk auf Föhr

Wir gönnen uns noch einen Tag auf der lieblichen Insel Föhr. Von Malmö aus fliegen wir über Sønderburg (Dänemark) direkt zum Grasflugplatz Wyk. Am Flugplatz erhalten wir kostenlos zwei Fahrräder, erkunden damit trotz Sturm einen guten Teil der Insel, essen zum Abend natürlich Fisch und Krabben und erhalten später in unserem Hotel Fliegerrabatt. Auf Föhr mag man Piloten.



Stockholm



Schärenlandschaft südlich Stockholm

Aschaffenburg

Für unseren Rückflug zu unseren Heimatflugplatz benötigen wir 3:05 Flugzeit. Um 14.00 Uhr sind wir zurück in Aschaffenburg. Wir sind mal wieder ein bisschen stolz, auf das, was wir geschafft und erlebt haben. 27 Flugstunden und 2.500 NM Wegstrecke haben wir zurückgelegt.

Mit unserem Flug in Richtung Norden haben wir Glück gehabt. Das Wetter war bis auf zwei Stunden Schlechtwetterfront meist gut bis hervorragend. Nur der Wind hat uns einige Zeit gekostet. Und auch dazu geführt, dass wir zweimal während des Fluges unsere im Flugplan angegebene Ankunftszeit um über 30 Minuten überschritten. Über Funk haben wir dann die neue Ankunftszeit durchgegeben und damit verhindert, dass Search and Rescue auf die Idee kommt, uns zu suchen.

Die nördlichen Länder und Flugplätze, die wir angeflogen haben, sind, anders als manche Länder im Süden Europas, auf

VFR-Verkehr eingestellt und sie wissen, wie man mit VFR-Piloten „umzugehen“ hat. Das gilt auch für die Flugsicherung, die uns in allen Fällen routiniert und in einwandfreiem Englisch, bedient und beraten hat. Als besonders angenehm haben wir empfunden, dass das Internet in allen Hotels, auch in der Jugendherberge, kostenlos zugänglich ist. So konnten wir einen Teil unserer Flugvorbereitung, insbesondere was das Wetter anbetrifft, beim Frühstück mit unserem eigenen Notebook erledigen.

Fliegen in Richtung Norden ist problemlos, jedenfalls bei schönem Wetter. Bei der Planung zu solch einem Flug sollte man allerdings nicht nur den starken Wind, sondern auch die unter Umständen heftig auftretende Böigkeit beachten, die einige Landungen (und auch Starts) zu einer Herausforderung



Flughafen Malmö

werden lassen können. Wer sich da nicht so sicher fühlt, sollte vielleicht erst mal zu Hause Seitenwindlandungen üben und auf Landungen auf kleinen Flugplätzen, wie zum Beispiel Kumlinge, verzichten.

Übrigens, auf unserem Flug nach Norden haben wir unsere Schwimmwesten so oft wie noch nie zuvor getragen, aber zum Glück wieder mal nicht wirklich gebraucht.

Jürgen Mies

0,-€*



*** FÜR PILOTEN
FLUGSCHÜLER UND
FLUGZEUGHALTER**



KOSTENLOSES ABO UNTER WWW.LOOPIN.AERO

eNews



AOPA Spain fights new taxes

New charges and taxes at major Spanish airfields are hitting general aviation hard, and AOPA Spain has joined with other organisations to create a new GA Support Group to pressurise the civil authorities for alleviation.

Airports such as Sabadell near Barcelona or Cuatro Vientos near Madrid have introduced 'airfield transit' charges which have increased fees by more than 300 percent, while airfields in tourist areas such as Almeria, Menorca, Girona and Valencia have raised their fees up to €97, the equivalent of 1600% in some cases, mandatory handling not included!

Rafa Molina of AOPA Spain reports that following recent visits to Snr Juan Ignacio Lema, President of AENA, the public body which owns and operates Spain's major airports and airspace, and with some members of the Spanish Parliament, AOPA will henceforth be involved in negotiations over the planning of fees and charges for 2012. A major concern is to ensure that the concept of 'minimum fees' does not adversely affect GA.

AOPA Spain and the GA Support Group will maintain pressure on the Transport Commission of the Spanish Parliament and on AENA, and is considering some form of public event to gain support in this battle.

Language difficulties and safety

The safety ramifications of the use of languages other than English in the IFR system have been highlighted by an airprox over France involving a member of AOPA UK. The pilot was flying IFR at FL11 in his Cirrus when he became aware through his ACAS system of another aircraft passing close be-

hind him. At the same time, he could hear ATC having a conversation with another pilot in French. He thought no more of it until weeks later he received a letter from the DGAC telling him he was under investigation following an airprox and asking for his version of events. The pilot contacted AOPA, and UK Chief Executive Martin Robinson became aware of a safety anomaly when he discovered that under French national law, a Frenchman is entitled to speak French in France whatever the circumstances. This law is the product of national angst at the creeping encroachment of the English language, but it does not sit well with the requirements of aviation safety.

"It makes a mockery of ICAO's insistence on English language proficiency," Mr Robinson said. "I can understand French or other languages being used in VFR flight, but in the IFR system it's vital that everyone understand what's going on at all times. Because this pilot did not speak French he was unable to build a picture of the activity around him, to the detriment of his safety and that of others."

AOPA assisted the pilot in the preparation of his response, and he later received a reply from the DGAC which indicated that the file on the incident was being closed. He remains unaware of the details of the airprox.

New Elba charges hit general aviation in Italy

One of the prettiest GA airports in the Mediterranean is becoming unfriendly to general aviation. Management at Marina di Campo airport (LIRJ) on the island of Elba have multiplied parking charges by a factor of six, effective from June 1st, which means it now costs €480 a week just to park a Cessna 172 on the grass!

Protests have been flowing in to AOPA Italy from all over Europe. AOPA President

Massimo Levy says: "We immediately got in touch with the management, but the problem is that Elba is a private airport which does not belong to our CAA so, in theory, the increase is legal. After a number of useless phone conversations we've decided to go public. We are writing letters to the Hotel Operators Association, to the National Tourist Organization, and to the local and regional government.

So far no official decision has been taken but we have been given assurances from the town councillor responsible for tourism that the previous situation will be re-established." However, at a meeting on June 30th the company decided to postpone any decisions until the end of July. This means that any aircraft landing on Elba during the busy summer season will have to pay the new charges.

Any IAOPA member intending to fly to Elba should visit the AOPA Italia website (www.aopa.it) where any possible change will be announced.

Milan Linate CTR downsized

After a 15-year-long argument between AOPA Italy and the Italian Civil Aviation Authority, the massive Class D controlled area around Milan's Linate airport has been reduced to allow for easier transit around it. On May 15th ENAV finally published on the Italian AIP the new chart for Milan Linate (LIML) CTR, five nautical miles shorter to the north and five miles shorter to the south. This means that one of the largest controlled areas in Italy can now be circumvented without the long detours which have been required up to now. The modification is effective October 20th 2011. For AOPA Italy, this is a great success and, hopefully, the beginning of new relationships with the Air Traffic Control company.

Termine 2011

August

30.07. - 06.08.2011

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

05. - 07.08.2011

OUV-Sommertreffen
in Offenburg (EDTO)
Info: www.ouv.de

06.08.2011

Fly-In
in Wyk auf Föhr (EDXY)
Info: www.flugplatz-wyk.de

12. - 14.08.2011

28. Oldtimer Fly-In
in Schaffen-Diest (EBDT)
Info: www.dac.be

13. - 14.08.2011

Flugtage
in Bautzen (EDAB)
Info: www.flugtage-bautzen.de

20.08.2011

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

20. - 21.08.2011

Tag der offenen Tür
in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
Info: www.luftsportverein-flensburg.de

20. - 21.08.2011

100 Jahre LFV Mainz
in Mainz-Finthen (EDFZ)
Info: www.lfv-mainz.com

26. - 28.08.2011

Internationale Airshow
in Lausanne-La Blécherette (LSGL)
Info: www.fa2011.ch

26. - 28.08.2011

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

27. - 28.08.2011

Flugplatzfest und Airshow
in Albstadt-Degerfeld (EDSA)
Info: www.lsv-degerfeld.de

28.08.2011

Flugplatzfest
in Erbach (EDNE)
Info: www.lsverband.de

September

02. - 04.09.2011

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

03. - 04.09.2011

7. Air Expo
in Zell am See (LOWZ)
Info: www.air-expo.at

08.09.2011

International Air Display
in Jersey (EGJJ)
Info: www.jerseyairdisplay.org.uk

09. - 11.09.2011

Jahrestreffen der VDP
in Trier-Föhren (EDRT)
Info: www.pilotinnen.de

10. - 11.09.2011

Flugtage der Vereine
in Mannheim (EDFM)
Info: www.flugtage-mannheim.de

11.09.2011

Flugplatzfest
in Idar-Oberstein (EDRG)
Info: www.edrg.de

22. - 25.09.2011

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

Oktober

22. - 23.10.2011

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

November

12. - 13.11.2011

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

19.11.2011

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

Arbeitskreise

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

Samstag, **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-Warnweste**

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

NEU

€ 7,50

**AOPA-Schlüsselanhänger**

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

Bestellung

	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Warnweste			€ 7,50	
AOPA-Schlüsselanhänger			€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 8,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,50	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
Summe (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: 10.000 Exemplare
2. 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

SPAREN SIE IM SCHLAF!

Günstiger für AOPA-Mitglieder
Hrs.aopa.de

HRS ist Europas führendes Hotelportal:

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

Die Nr.1 für Hotelreservierungen:
+ 49 (0) 2 21 / 20 77-600

 **HRS**
Das Hotelportal