

01/11

Mitmachen, lernen, Spaß haben:

Mit der AOPA fliegerisch fit durch das Jahr 2011

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

Stärker vertreten!

EASA und die
Drittstaatenproblematik

Flugplatz Fürsty:
Gegner unter Druck

Fliegerisch fit!

Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach

AOPA-Fly-Out
nach La Rochelle

Besser informiert!

Kraftstoffmanagement
von kleinen Flugzeugen

Nachweis über Lärmwerte
für N-registrierte LFZ



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

Oskar Wilde

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

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

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

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

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

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

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

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

Premium-PEP des Monats

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

more.PEP
in Style

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



Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

Früchte des Zorns

Dass man als AOPA-Vertreter über so manches Thema der Allgemeinen Luftfahrt mit Kritikern kontrovers diskutieren muss, das ist völlig selbstverständlich, denn wir befinden uns natürlich nicht in einem gesellschaftlichen oder politischen Vakuum. Problematisch aber wird es, wenn die Antipathie der Kritiker so leidenschaftlich und maßlos wird, dass man von offenem Hass sprechen muss.

Ein besonders eklatantes Beispiel für solche Eskalation ist die Auseinandersetzung um die Offenhaltung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck. Wer mit aggressiven Flugplatzgegnern noch keine eigenen Erfahrungen gemacht hat, der sollte den Leserbrief aus dem Fürstenfeldbrucker Tageblatt auf Seite 10 lesen um zu verstehen wovon ich schreibe.

Hier wird mit übler Kriegsrhetorik gehetzt, von Kampf gegen den Lärmterror der Hobbyflieger ist die Rede, vom Torpedieren, davon dass die Flieger Egoisten, Schnorrer und Lärmterroristen sind, die sich ihr schädliches Hobby auch noch von den Geschädigten finanzieren lassen. Handelt es sich hierbei um die bedauerlichen und beleidigenden Entgleisungen eines verwirrten Einzelnen? Leider nicht.

Noch schlimmer wird es, wenn sich Politi-

ker, anstatt zu Aufklärung und Mäßigung beizutragen, offen zu unfairen Mitteln in der Auseinandersetzung bekennen.

So wie der CSU-Abgeordnete Reinhold Bocklet, der sich in der Süddeutschen Zeitung offen damit brüstet, dass sein Lieblingsprojekt die nichtfliegerische Konversion des Fürstenfeldbrucker Flugplatzes ist und dass es ein Paradebeispiel ist, wie er seine politischen Gegner, die Zivilflieger, so geschickt ausgebootet hat, dass diese lange nicht merkten was gespielt wird (SZ vom 13.9.2008).

Wenn sich auch vermeintlich ehrenhafte Politiker ganz selbstverständlich in angesehenen Medien zu ihren unfairen Methoden in der politischen Auseinandersetzung bekennen, dann ist es kaum noch verwunderlich, wenn das vergiftete Klima zu weiteren Eskalationen führt, wie zu dem bis heute nicht aufgeklärten Brandanschlag auf die in Fürstenfeldbruck abgestellten Flugzeuge im Januar 2010.

Man muss sich wieder vor Augen halten, dass es sich bei „Fürsty“ nicht um ein Öko-Ungeheuer handelt, sondern um einen Flugplatz, der auch die strengsten Umweltverträglichkeitsprüfungen für FFH-Gebiete mit Bravour gemeistert hat und selbstverständlich auch alle Lärmgrenzwerte einhält.

Unserer besonderer Dank und Anerkennung gilt deshalb all denjenigen, die bei ihrem Einsatz für den Flugplatz vor Ort nicht einknicken, sondern sich nach wie vor für Fürsty einsetzen, die sich unerschrocken vor schäumende Flugplatzgegner und laufende TV-Kameras stellen, die Unterschriftenaktionen starten, die weiter Überzeugungsarbeit leisten und einfach immer da sind, sobald sie gebraucht werden. Dies sind unsere Mitstreiter von der Bürgerinitiative „Aufsteigen mit Fürsty“, vom Fliegerclub München und last but not least der couragierte Geschäftsführer der FFB GmbH Andreas Böhl.

Für uns alle ist es wichtig zu wissen, dass dieses nicht immer einfache Engagement für einen Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt in der Münchner Region von unseren AOPA-Freunden in Deutschland und sogar auch im Ausland wahrgenommen und solidarisch gefördert wird, dass wir sehr viele Unterstützer haben, die an BMW und die Bayerische Landesregierung schreiben, die uns mit Emails Mut machen und die es uns sogar mit großzügigen Spenden ermöglichen, die anstehenden und letztlich entscheidenden Gerichtsprozesse zu führen. Herzlichen Dank für diese Unterstützung, und wir machen natürlich weiter!

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Leserbrief	5
Wissenswertes zur Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung	6
Mitglieder werben Mitglieder	8

Stärker vertreten!

EASA und Third Country Licenses: Erster Zwischenerfolg	8
EASA und die Drittstaatenproblematik	9
Neues aus Fürstfeldbruck	10
Flugsicherungsprojekt SESAR	11

Fliegerisch fit!

AOPA Fly-Out nach Frankreich vom 12. bis 15.05.2011	12
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 19.03.2011	14
AOPA-Refresher „FliteDeck“ in Schönhagen am 26.03.2011	15
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 02. und 03.04.2011	16
1. AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 05. bis 08.05.2011	17
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 12. bis 15.05.2011	18
18. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 19. bis 22.05.2011	19
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	20

Besser informiert!

Kraftstoffsysteme von kleinen Flugzeugen	21
AERO 2011 vom 13. bis 16. April 2011	26
Lärmzeugnis für N-registrierte Luftfahrzeuge	27
Flugplatz Samedan: Neue Auflagen für Piloten	28

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Dijon – Auf den Spuren der Eule	29
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Diamond Aircraft Industries (HK36)

Wir danken ...

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

35-jährige Mitgliedschaft

Dieter Vollstedt
Reiner Heinrich
Eugen Schäfer

Dr. Bernd Klasmeyer
Wilfried F. Erberich
Roger Storch
Gerd Fleischmann

30-jährige Mitgliedschaft

Dr. Norbert Brenig
Bernd Hake
Bernd Ludwig
Dr. Rolf Ohlogge
Duschko Richter
Roland Gräber
Hans-Dieter Haag

25-jährige Mitgliedschaft

Jorge M.P. Bohmann
Dr. Rolf Versen
Markus Westermann
Hans Veese
Carsten Lindemann
Kurt Schlomo Levy
Dr. Michael Klötters

Leserbrief

AOPA-Letter 06/10:

EASA geht weiter gegen Lizenzen aus Drittstaaten vor

Sie sind über die Pläne der EASA zu N-registrierten Flugzeugen in Europa bestens informiert. Viele Piloten in Deutschland und im europäischen Ausland mit US-Lizenz und US-registrierten Flugzeugen werden betroffen sein.

Der Ärger und Frust über die EU-Politik ist groß, noch mehr die Erkenntnis des Ausgeliefertseins gegenüber einer allmächtig werdenden Behörde, welche nationale Interessen dem Diktat der Europa-Regierung unterordnet. Deutsche Politiker liefern nicht nur Privatpiloten diesem Diktat aus. Zum besseren Verständnis des Wesens der EU möchte ich Ihnen das folgende Zitat des EU-Präsidenten Jean Claude Juncker präsentieren:

„Wir beschließen etwas, stellen es in den Raum und warten dann einige Zeit ab, ob was passiert. Wenn es dann kein großes Geschrei gibt und keine Aufstände, weil die meisten gar nicht begreifen, was da beschlossen wurde, dann machen wir weiter – Schritt für Schritt, bis es kein Zurück mehr gibt.“
(Quelle: Der Spiegel, Nr. 52/1999, S.136)

Dr. Jörg Jessa

Anzeige



Extra 400

Top ausgestattete Extra 400 zu verkaufen:

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

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

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

Preis: VHB

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

Gruppenluftfahrt-Unfallversicherung

Wissenswertes von der dvag-aviation

Sie möchten einen winterlichen Rundflug machen. Zusammen mit Ihren Gästen gehen Sie über das Vorfeld zum Flugzeug. Beim Lösen der Halteleinen des Flugzeugs stolpern Sie über einen Bodenanker und fallen gegen den Flügel. Sie wollen sich abstützen und brechen sich die Handwurzel.

Für das Bilderaufhängen auf der Leiter zuhause haben Sie sich unfallversichert, aber bei der Seitenwindlandung halten Sie sich für unverwundbar?

Niemand beschäftigt sich gerne mit solchen Themen, aber man sollte dies tun, denn die Folgen eines Unfalls können in finanzieller Sicht existenzbedrohend sein und es ist daher sehr wichtig, hier entsprechende Vorsorge für den Fall der Fälle zu treffen.

Deshalb hat sich die AOPA entschieden, mit der dvag-aviation eine strategische Zusammenarbeit zu beginnen. Bei dieser Kooperation sollen sich die Leistungen auf höchstem Niveau, die Prämien allerdings auf Großkundenniveau einpendeln. Sie profitieren also zweimal: 1. durch deutlich bessere Leistungen und 2. durch deutlich niedrigere Prämien. Beides tut sowohl Ihrem Gewissen als auch Ihrer Geldbörse gut!

Wir möchten Ihnen heute einen kompakten Überblick zu diesem Thema geben, so dass Sie danach für sich persönlich feststellen können, entweder das Notwendige zur Absicherung bereits getan zu haben oder ob noch persönlicher Handlungsbedarf für Sie besteht.

Reicht der Schutz der gesetzlichen Unfall-Versicherung ?

Leider nein. Die gesetzliche Unfall-Versicherung versichert im Wesentlichen lediglich Berufs- und Wegeunfälle. Der gesamte private Bereich ist ausgeklammert. Zudem ist die Leistung starr und kann nicht den persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Selbständige fallen grundsätzlich nicht unter den Schutz der gesetzlichen Unfall-Versicherung.

Welche Besonderheiten muss ich hinsichtlich meiner fliegerischer Betätigung unbedingt beachten?

In der privaten Unfall-Versicherung besteht regelmäßig Versicherungsschutz, wenn Sie als Gast ein motorbetriebenes Luftfahrzeug benutzen. Bitte prüfen Sie Ihren Vertrag, da Ausnahmen möglich sind. Als Führer eines Luftfahrzeuges besteht in der Regel aber kein Versicherungsschutz. Führer von Luftfahrzeugen sollten daher für den Bereich ihrer fliegerischen Betätigung den Unfallschutz mit einer Luftfahrtunfall-Versicherung komplettieren.

Als Mitglied der AOPA kommen Sie in den Genuss, sehr kostengünstig mitversicherte Person eines Gruppenunfallvertrages zu werden. Es liegt die „Progressive Invaliditätsstaffel“ mit 540 % zugrunde. Näheres können Sie der Internetseite der AOPA entnehmen. Oder fragen Sie uns!

Was ist eigentlich ein Unfall im Sinne der privaten Unfall-Versicherung?

So definieren es die Versicherungsbedingungen: „Ein Unfall liegt vor, wenn die versicherte Person durch ein von außen auf ihren Körper wirkendes Ereignis (Unfallereignis) unfreiwillig eine Gesundheitsschädigung erleidet.“

Was sind für mich die existenzbedrohenden finanziellen Folgen eines Unfalles?

Ihre wirtschaftliche Existenz bzw. Zukunft hängen davon ab, dass Sie mit Ihrer Arbeitskraft Ihren oder ggf. auch den Lebensunterhalt Ihrer Familie bestreiten. Wird Ihre Arbeitskraft dauerhaft teilweise oder vollkommen beeinträchtigt, wirkt sich dies auf Ihre finanzielle Einnahmensituation aus. Sie verdienen deutlich weniger oder können sogar keine Beschäftigung mehr ausüben, je nach Schwere der Unfallfolgen.

Wie kann ich mich vor den finanziellen Folgen eines Unfalles schützen?

Mit einer privaten Unfall-Versicherung! Eine private Unfall-Versicherung verhindert nicht den Unfall, das kann sie selbstverständlich nicht. Aber sie kann die finanziellen Folgen eines Unfalles abfangen. Wir können an dieser Stelle keine allgemeingültige Formel abbilden, die jeder Bedarfssituation von Verunfallten gerecht wird. Daher die folgende sehr vereinfachte Modellrechnung:

Der Verunfallte (45 Jahre alt) ist nach einem Unfall erwerbsunfähig und hat nach den Unfallversicherungs-Bedingungen einen Invaliditätsgrad von 100 % (z. B. Verlust beider Augen, Verlust oder Gebrauchsunfähigkeit eines Armes und gleichzeitig eines Beines, Querschnittslähmung). Folgende Bedarfssituation kann hierdurch entstehen:

700 EUR	monatliche Differenz zwischen seiner Erwerbsunfähigkeitsrente und seinem letzten Nettogehalt
110.000 EUR	Aufwendungen für Umbaumaßnahmen am Haus für behindertengerechtes Wohnen
10.000 EUR	Aufwendungen für Umbaumaßnahmen am KFZ

Welches Gesamtkapital benötigt der Verunfallte, um die finanziellen Belastungen zu kompensieren?

Die beiden Umbaumaßnahmen schlagen mit 120.000 EUR zu Buche. Für das Schließen der monatlichen Lücke in Höhe von 700 EUR zwischen Erwerbsunfähigkeitsrente und letztem Nettogehalt benötigt er 155.000 EUR. Wird dieser Betrag zu 2,5 % angelegt, so kann auf Basis eines Entnahmeplans mit Kapitalverzehr über einen Zeitraum von 25 Jahren die monatliche Lücke geschlossen werden.

Insgesamt beträgt der Gesamtkapitalbedarf mithin **275.000 EUR!**

Die obige Gesamtkapitalsumme wird über die Invaliditätsleistung der privaten Unfall-Versicherung gebildet. Neben der Kernleistung „Invaliditätsleistung“ können sinnvolle Zusatzleistungen wie z. B. Todesfallentschädigung oder Unfallkrankenhaustagegeld gewählt werden.

Bedenken Sie bitte, dass je nach persönlicher Situation weiterer Finanzbedarf einzukalkulieren ist. Z. B. um die Ausbildung der Kinder zu gewährleisten (Studium); Wegfall des Einkommens des Partners, der sich um den Verunfallten kümmern muss etc.

Ein auf Ihre persönlichen Bedürfnisse abgestimmtes Versorgungskonzept erstellen wir Ihnen selbstverständlich gerne!

Noch ein Tipp: Durch Vereinbarung einer so genannten „Progressiven Invaliditätsstaffel“ besteht die Möglichkeit, mit einem verhältnismäßig geringen Mehrbeitrag die Absicherung bei hohen Invaliditätsgraden überproportional zu erhöhen. Bei unserem Angebot bis zu 540 % der Grundversicherungssumme!

Fazit

Nach diesen Erläuterungen sollten Sie Ihre vorhandene Versorgungssituation prüfen.

- Welchen Kapitalbedarf habe ich bei dauernder Erwerbsunfähigkeit durch Unfall?
- Habe ich entsprechenden Versicherungsschutz oder ist eine andere Absicherung (Immobilienbesitz, Ersparnisse etc.) vorhanden?
- Bin ich über meine etwaig bestehende Unfall-Versicherung auch als Führer von Luftfahrzeugen versichert?

Für alle Fragen zu diesem Thema steht Ihnen das Team der dvag-aviation zur Seite:

Henri Hirts, Tel. 0176-84027455 oder Henri-Pierre.Hirts@dvag.de
Wolfgang Itting, Tel. 07541-44404 oder 01520-9824466

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

Mitglieder werben Mitglieder

Sichern Sie sich Ihre Luftfahrtskarten für 2011

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

1 neues Mitglied



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



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



Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder



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



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

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

EASA und Third Country Licenses: Erster Zwischenerfolg

Am 9. Dezember 2010 erreichte die IAOPA-Offiziellen Martin Robinson und Michael Erb ein kurzer Zwischenbericht von Eckard Seebohm, dem Leiter Aviation Safety bei der EU Kommission, der im „EASA-Comitology“ Komitee den Vorsitz hat.

Dieses Komitee, das zusammengesetzt ist aus Repräsentanten der nationalen europäischen Luftfahrtbehörden, hat in seiner Sitzung am 7. und 8. Dezember 2010 in Brüssel entschieden, dass die Inhaber von Third-Country-Lizenzen zumindest bis 2014 toleriert werden. Dies ist ein überaus wichtiges erstes Signal, wenngleich

natürlich auch noch keine akzeptable dauerhafte Lösung des Problems. Es kann nunmehr ohne den befürchteten Zeitdruck an angemessenen Übergangsverfahren für die betroffenen Lizenzinhaber und an einem bilateralen Abkommen zwischen EASA und FAA gearbeitet werden.

Natürlich werden wir uns nach diesem ersten Zwischenerfolg nicht ausruhen, sondern die Gelegenheit nutzen und die konstruktiv-kritischen Gespräche mit der EASA und der EU-Kommission fortsetzen.

EASA und die Drittstaatenproblematik

Kritische Fragen unserer Mitglieder

Bislang haben wir von etwa 50 Mitgliedern ausschließlich Zustimmung zu unserer Position in Sachen "Third Country Registration" erfahren. Allerdings hat sich auch ein Kritiker an uns gewandt. Seine Fragen und unsere Antworten halten wir für so interessant, dass wir sie gerne veröffentlichen wollen.

Sollten Flugzeuge nicht im Register des Stationierungslandes zugelassen sein?

Die deutsche und die europäischen AOPAs haben durchaus allesamt ein Interesse daran, dass Flugzeuge der General Aviation auch im jeweiligen Land der Stationierung zugelassen werden. Das ist das Unkomplizierteste und Naheliegendste, und im Bereich der Airlines, des VFR-Fliegens und des klassischen Luftsports gibt es auch kaum einen Grund auszufliegen.

Bei Flugzeugen aber, die außerhalb von Luftfahrtunternehmen nach IFR betrieben werden, gibt es ein klares Problem mit den europäischen Lizenzen. Selbst die EASA hat anerkannt, dass die IFR-Theorieanforderungen in Europa überzogen sind und deshalb die Arbeitsgruppe FCL.008 gegründet, die vor allem den Theorie-Fragenkatalog überarbeiten und ausdünnen wird. In den USA haben über 50% der GA-Piloten ein IFR, in Europa sind es nur ca. 5%. Woran liegt das? Nicht nur an den niedrigeren Kosten der Ausbildung.

Fördert die AOPA mit dem geplanten vereinfachten IFR der EASA ein Schmalspur IFR?

Die IFR-Ausbildung nach FCL.008 wird alles sein, nur kein „Schmalspur IFR“. AOPA-Germany Geschäftsführer Michael Erb ist Mitglied dieser Arbeitsgruppe, hier gilt Safety First, das wird z.B. auch vom Vertreter der European Cockpit Association so aufgefasst. Es soll lediglich theoretischer Ballast wegfallen, der von PPL-Inhabern nicht benötigt wird, etwa Fragen zu Inertial Navigation, Flight Envelope Protection, Turbine Engines etc. Praktische Prüfungsstandards und Fächer wie Luftrecht, Human Performance und Meteorologie werden hingegen nicht angerührt.

Wie viele AOPA-Mitglieder sind von der EASA-Drittstaatenlizenzen-Problematik betroffen?

Betroffen sind keinesfalls nur eine Minderheit von vielleicht 2-5% unserer Mitglieder. Wir erheben keine Statistik zu ausländischen Lizenzinhabern unter unseren Mitgliedern. Nach unseren Schätzungen handelt es sich aber um ca. 10% der Flotte in diesem Marktsegment, die unter einer Third-Country-Registrierung fliegt, und auch um mindestens 10% unserer Mitglieder.

Diese Schätzung deckt sich auch mit den Aussagen der betroffenen Flugzeughändler, die Mehrzahl der TBM850, SR22 und PA46 lassen



sich derzeit nur mit N-Registrierung verkaufen. Dieses bewährte "Überdruckventil" der Drittstaaten-Flugzeuge will man jetzt ausgerechnet zu einem Zeitpunkt schließen, zu dem das neue europäische Lizenzierungssystem noch nicht nachgewiesen hat, dass es auch funktioniert. Außerdem ist die Branche konjunkturell stark angeschlagen, die meisten Flugzeughersteller gehen „am Stock“ und können weitere Verunsicherungen wirklich nicht gebrauchen.

Uns geht es darum Third-Country-Lizenzinhaber, und darunter vor allem die besonders betroffenen IFR-Inhaber, zu akzeptablen Bedingungen in das europäische System zu überführen. Z.B. nach dem deutschen Vorbild: Theoretische Prüfung in Luftrecht, HP und Weather Codes, dann die praktische Prüfung. Damit bekommt der Halter eines Third-Country-IFR-Ratings heute ein deutsches IFR.

Sind viele US-Registrierungen in Europa nicht illegal?

Die Anekdoten kennen wir auch, aber wir wüssten nicht wer hier illegal unterwegs ist. Man könnte ja auch die Betreiber der Third-Country-Flugzeuge dazu anhalten, ihre Flugzeuge in Europa mit einem Nachweis ihrer Lufttüchtigkeit, Versicherung und Registrierung anzumelden, so wie wir es der EASA empfohlen haben. Dann wäre das Problem eleganter und ganz ohne ein Verbot gelöst.

Zusammenfassend:

Wenn es unseren AOPA-Mitgliedern an den Kragen gehen soll, gleich ob 0,2, 2 oder 20%, dann verteidigen wir sie! Es geht bei den Betreibern von Drittstaaten-Flugzeugen nicht um Outlaws, sondern um Piloten, die von einer legalen Option Gebrauch gemacht haben und nicht durch unsicheres Fliegen aufgefallen sind. Wenn wir nicht jeder Salamtaktik unserer Gegner zum Opfer fallen wollen, dann müssen wir solidarisch zusammenstehen, auch wenn man selbst von einer Maßnahme der Behörden nicht direkt betroffen ist.

Dr. Michael Erb

Neues aus Fürstenfeldbruck

Pläne der Flugplatzgegner unter massivem Druck

Als hätten wir es nicht vorher gesagt: Der Bund Naturschutz (BN) erhebt nunmehr schwere Bedenken gegen das Maisacher Konzept zur nichtfliegerischen Nachnutzung des Flugfeldes in Fürstenfeldbruck, das vor allem eine Verwendung als Teststrecke für BMW und die Daglfinger Trabrennsportler vorsieht, allerdings auch eine Zerstörung des FFH-Naturschutzgebietes. Spannend ist, dass nur die Naturschutzverbände gegen die Zerstörung von Naturschutzgebieten klagen dürfen. Der Bürgermeister von Maisach Hans Seidl sieht deshalb nach einer Meldung der Süddeutschen Zeitung seine Planungen gefährdet. Es sei nicht absehbar, wann der Bauplan zur zivilen Nutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Rechtskraft erlangen wird. Das Hauptproblem: Die Maisacher planen eine Umsiedelung des 73 ha großen FFH-Gebietes in einen nahegelegenen Forst, dessen Eignung als Ersatzfläche außerordentlich fragwürdig ist. Zum einen ist das Gelände deutlich kleiner als auf dem Flugplatz, zum anderen ist es deutlich anders beschaf-

fen und würde den bedrohten Arten deshalb kaum eine geeignete Heimat bieten. Spannend ist auch die Frage, wie man denn die bedrohten Tiere und Pflanzen zu einem Umzug bewegen will.

Die Fluglärmgegner schäumen vor Wut, lassen sich zu Hasstiraden gegen Privatpiloten hinreißen (siehe Leserbrief unten links) und kritisieren auch den BN heftig. Der geistige Vater des nichtfliegerischen Nutzungskonzepts Reinhold Bocklet (CSU) wirft dem BN Wortbruch vor. Wird hier jemand empfindlich? Dabei brüstet sich Bocklet doch gerne selbst damit seine politischen Gegner bewusst zu hintergehen, so beschreibt die SZ am 15.9.2008 seine Vorgehensweise:

„Es ist ein Paradebeispiel, wie man einen politischen Gegner, in diesem Fall die Zivilflieger, so geschickt ausbootet, dass diese lange nicht merken, was gespielt wird. Ein loyaler CSU-Abgeordneter kann dann sogar erreichen, eine CSU-Staatsregierung umzudrehen und dazu zu bringen, von Kabinettsbeschlüssen und fest gegebenen Zusagen abzurücken.“

Wichtige Aufklärungsarbeit liefert weiterhin die Bürgerinitiative „Aufsteigen mit Fürsty“, die sich unter anderem mit Interviews auf München TV weiter für den Flugplatz einsetzt.

Die AOPA und die Flugplatz-Fürstenfeldbruck Betriebs-GmbH warten gespannt auf die Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, deren Aufnahme nunmehr ab Mitte März 2011 erwartet wird. Ursprünglich wurde vom Bay VGH angekündigt, sich bereits im Spätsommer oder Herbst 2010 den von der FFH GmbH eingereichten Klagen in Sachen Erhaltung des Flugplatzes Fürstenfeldbruck annehmen zu wollen. Auf Grund eines Personalwechsels wird es dazu wohl erst im Januar 2011 kommen.

Wenn die Klage gegen die Entwidmung des Flugplatzes Erfolg hat, dann wird der Gemeinde Maisach die Planungshoheit über das Areal entzogen. Eine weitere Klage soll die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung zur Aufnahme des Flugbetriebs erreichen. Zudem wurde eine Normenkontrollklage eingereicht, die sich gegen die Abänderung des Landesentwicklungs-Programms (LEP) wendet, denn der bayerische Landtag hatte beschlossen, dass in Fürstenfeldbruck kein neuer Flugplatz entstehen darf.

Es bleibt spannend!

Dr. Michael Erb

**Leserbrief der Flugplatzgegner
aus dem FFH Tagblatt vom 03.01.2011**

„Schädliches Hobby“

Zur künftigen Fliegerhorst-Nutzung:

„Ich bin entsetzt über die neuerlichen Aktionen und Versuche des Bund Naturschutz, das Maisacher Konzept zu beschädigen, das uns die Flieger vom Hals schaffen kann. Sie torpedieren völlig sinnlos unseren über Jahrzehnte erfolgreichen Kampf für die Menschen im Landkreis und gegen den Lärmterror der Hobbyflieger. Ist Ihnen nie bewusst geworden, wen Sie da unterstützen? Die Flieger sind Egoisten, Schnorrer und Lärmterroristen, die sich ihr schädliches Hobby auch noch von den Geschädigten finanzieren lassen. Sind das Ihre Wunschpartner für Natur und Umwelt? Wer diese Gefahren offenen Auges nicht sehen will, disqualifiziert sich selber und hat keinerlei Recht, sich öffentlich als Schützer von nur irgend etwas zu produzieren.“

H. P.
Olching

Anzeige

Anzeigenschluss AOPA-Letter 02/11:

14.03.2011

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

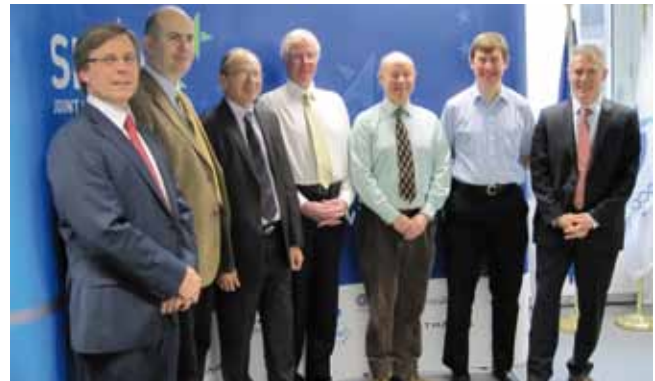
Flugsicherungsprojekt SESAR

Experten der GA- und Helikopterbranche mustern das Betriebskonzept

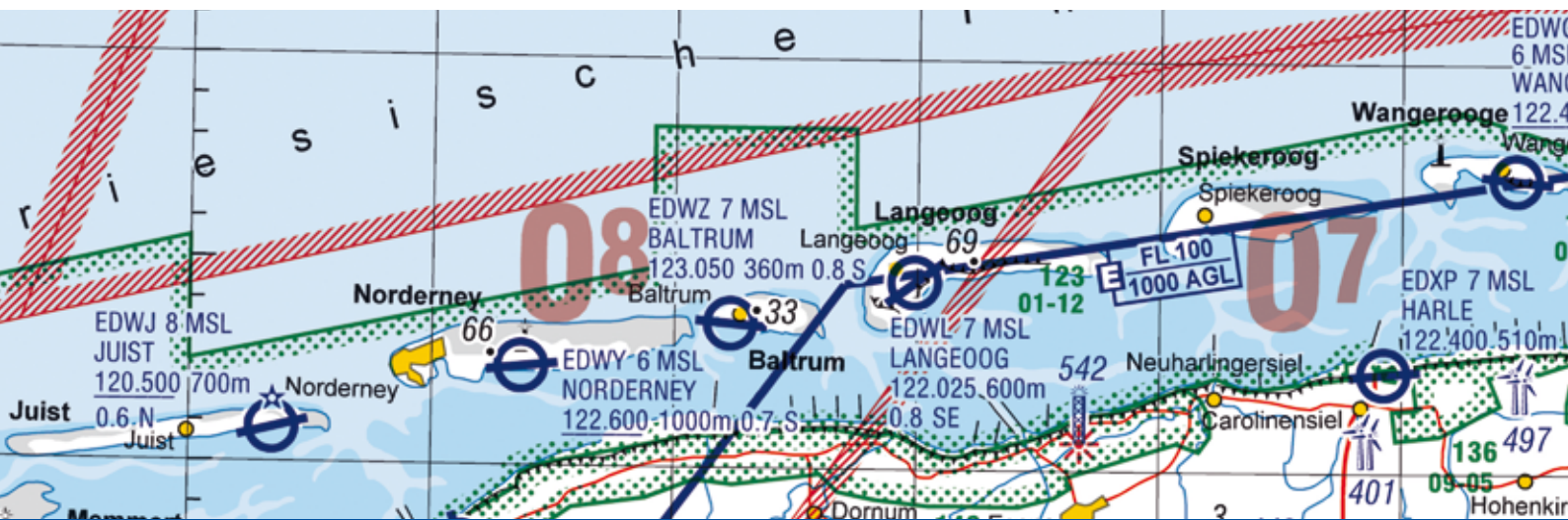
Eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmern aus der General Aviation und der Helikopterbranche hat damit begonnen, das Betriebskonzept (ConOps) des Flugsicherungsprojekts SESAR aus ihrer jeweiligen Perspektive zu analysieren und weiterzuentwickeln. Das Ziel der Arbeitsgruppe ist es, das SESAR-Programm mit operativen Fachkenntnissen zu unterstützen um die sehr spezifischen Bedürfnisse dieser Bereiche der Luftfahrt in das SESAR-Betriebskonzept zu integrieren. Die Arbeitsgruppe nimmt ihre Tätigkeit auf, nachdem zuvor bereits die Bedürfnisse der Militärluftfahrt in das SESAR-Betriebskonzept eingearbeitet wurden.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Peter Norton (British Helicopter Association), Philippe Rollet (Eurocopter Group), Nigel Talbot (AgustaWestland), Michael Erb (IAOPA), Jo Konrad (DULV), Julian Scarfe (PPL-IR) und René Meier (Europe Airports). Die Arbeitsgruppe wird betreut von den SESAR-Mitarbeitern Michael Standar und Bob Graham.

Die Gruppe traf sich bereits zweimal vom 23. bis 25. November 2010 und vom 18. bis 20. Januar 2011 in Brüssel. Der Abschlussbericht wird für den April 2011 erwartet. Sobald dieser Bericht formell abgesegnet ist, wird er in eine überarbeitete Version des SESAR-Betriebskonzepts integriert werden.



Anzeige



Luftfahrtkarten: Die neue Farbgebung hat überzeugt

Bestellen Sie gleich jetzt die neue Ausgabe 2011!

Unsere Luftfahrtkarten können Sie entweder online (www.dfs-aviationshop.de), telefonisch unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei Ihrem Luftfahrtbedarfshändler bestellen.

Erscheinungstermin: ab März 2011

Motorflugkarten:

- Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 Deutschland
- Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000 Netherlands (published by LVNL & DFS)
- Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark & Poland

Segelflugkarten:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- Visual 500 Austria Glider



AOPA Fly-Out Frankreich

Fliegen Sie mit nach La Rochelle vom 12. bis 15.05.2011

Im letzten Jahr sind unsere Fly-Out-Teilnehmer mit Kurs Nord-Ost nach Visby auf der schwedischen Insel Gotland geflogen. Wohin soll es in 2011 gehen? Mit entgegengesetztem Kurs kommt man nach Frankreich. Unser erste Tour de France in 2003 nach Saumur an der Loire ist uns in sehr guter Erinnerung geblieben, also warum nicht wieder nach Frankreich fliegen?

Leider ist der Flugplatz von Saumur nur noch in der Lage Sprechfunk auf Französisch anzubieten, die ICAO Proficiency-Kriterien für Englisch werden nicht erfüllt. Auch die Hotelkapazitäten sind in diesem netten kleinen Städtchen begrenzt.

Fliegt man aber von Saumur auf dem gleichen Kurs weiter zur Atlantikküste, erreicht man nach nur 109 NM La Rochelle. Der Flughafen LFBH hat eine 2255 m Piste, IFR-Verfahren mit ILS und GPS, Airliner fliegen aber nur gelegentlich und die Allgemeine Luftfahrt ist herzlich willkommen. Einziges Manko sind die eingeschränkten Parkmöglichkeiten, es ist ein Abstellen auf Gras zu erwarten, was aber schon auf Jersey und

Visby nicht anders war. Die Landung unter 6 t MTOW kostet national 10,20 €, international 21,57 €. Abstellen auf Gras wird berechnet mit 0,16 € pro Stunde, auf Asphalt 0,30 €. Avgas kostete im September 2010 1,80 €. Der Flughafen liegt nur 5 km nördlich des Stadtzentrums, das über Bus und Taxi in wenigen Minuten

bequem zu erreichen ist. La Rochelle mit seinen 80.000 Einwohnern ist eine „kleine Großstadt“ und hat viel zu bieten: Die jüngste Universität Frankreichs, ein Musik- und ein Filmfestival, eine malerische Altstadt mit zahllosen Restaurants, Cafés und Geschäften. Fast 3 km lange Arkaden ermöglichen ein trockenes Flanieren auch bei Regen. Der alte Hafen und der Museumshafen sind nur ca. 400 m von unserem Hotel entfernt, der größte Yachthafen an Europas Atlantikküste Les Minimes ca. 1500 m.

Morgens werden wir wieder Briefings abhalten, bei denen wir das Wetter und lohnende Ausflugsziele besprechen. Es bieten sich die Inseln Îled'Yeu (LFEY) und Belle Île (LFEA) an, oder Biarritz (LFBZ), oder die



Anmeldeformular Fly-Out



AOPA-Fly-Out Frankreich vom 12. bis 15.05.2011

Kosten: 190 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder
Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wie viele Zimmer benötigen Sie?

Einzelzimmer Doppelzimmer

Angaben zum Flugzeug

Typ Kennung

Wieviele Plätze haben Sie noch frei?

Sie fliegen VFR IFR



Channel Islands, oder die Loire mit ihren Königsschlössern über Tours (LFOT), oder die La Rochelle vorgelagerte Insel Île de Ré per Fahrrad? Es wird uns garantiert nicht langweilig werden!

Da Pfingsten dieses Jahr sehr spät erst im Juni liegt, wollen wir auf ein feiertagloses Wochenende Mitte Mai ausweichen. Wir fliegen deshalb am Donnerstag den 12. Mai los und am Sonntag den 15. Mai 2011 zurück. Ein gemeinsames Dinner ist geplant für Freitag den 13. Mai – wer abergläubisch ist sollte sich keinen Fisch mit Gräten bestellen!

Übernachten werden wir im Best Western Masqhotel in der Nähe des alten Hafens von La Rochelle. Die Zimmer kosten 135 (DZ) bzw. 120 (EZ) pro Nacht inklusive Frühstück. Ein Formular des Hotels zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent erhalten die Teilnehmer mit der Anmeldebestätigung. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.

Wir werden für jede Crew ein Trip-Kit mit allen wichtigen Karten und Informationen zusammenstellen und rechtzeitig vor Abflug versenden. Großzügige Unterstützung bekommen wir hierbei wieder von Jeppesen.

Möchten auch Sie mitfliegen? Dann melden Sie sich schnell an, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß und die freien Plätze sind innerhalb kürzester Zeit ausgebucht.

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID Geburtsdatum

Straße

PLZ Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit gültig bis Flugstunden

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen:

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

Bestätigung und Anmeldung

Ich wünsche folgende Zahlungsart:

- Überweisung nach Rechnungserhalt
 Einzugsermächtigung über die vorliegende Bankverbindung

Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum Unterschrift

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



AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

in Egelsbach (EDFE)
am 19.03.2011

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

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

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

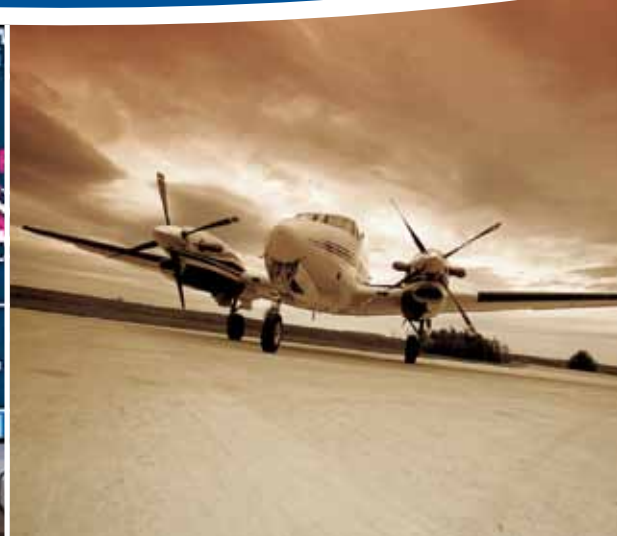
Aircraft Guaranty wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 19.02.2011
Anmeldeformular auf Seite 20



Fotos: Garmin Ltd.

AOPA-Refresher „Flite Deck“

in Schönhagen (EDAZ)
am 26.03.2011

Zusatztermin

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

Crew Coordination im Privatflugzeug

Einleitender Vortrag von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn

Garmin GNS 430/530 - Benutzung, Tipps & Tricks

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

Folgende Themen werden behandelt:

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

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

Anmeldeschluss ist der 26.02.2011

Anmeldeformular auf Seite 20



AOPA-Fluglehrerfortbildung

in Egelsbach (EDFE)
am 02. und 03.04.2011

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 03.03.2011
Anmeldeformular auf Seite 20



Fotos: Fotolia, Iris/Pixelio.de

1. AOPA-Trainingscamp

am Militärflugplatz Fritzlar (ETHF)
vom 05. bis 08.05.2011

Neu im Programm

Auf vielfachen Wunsch unserer Mitglieder ist es uns gelungen, dieses Flugsicherheitstraining auf die Beine zu stellen, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist. Folgende Trainingsbereiche werden hier von erfahrenen AOPA-Fluglehrern gemeinsam mit den Militär-Lotsen geschult :

- GCA-Approaches
- Non Giro-Approaches
- NDB-Approches
- Radar-Vectoring-Training
- Radar-Führung allgemein

Die Teilnehmer habe auch Gelegenheit sich detailliert mit den Radaranlagen vertraut zu machen. Hierzu stehen die zuständigen Damen und Herren der Militärs gerne bei allen Fragen Rede und Antwort.

Die Teilnahme am Trainingscamp sollte möglichst mit dem eigenen Flugzeug erfolgen. Eventuell bestehen beschränkte Charterkapazitäten über die AOPA.

Details zum Programmablauf, Hinweise zu Übernachtungsmöglichkeiten etc. gehen den Teilnehmern nach Anmeldung zu.

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

Anmeldeschluss ist der 05.04.2011
Anmeldeformular auf Seite 20



Fotos: Clipper Aviation

Wasserfliegen bei Clipper Aviation

in Flensburg-Schäferhaus (EDXF)
vom 12. bis 15.05.2011

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

Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee“. Dazu stehen eine Piper Pa-18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine DHC-2 „Beaver“ zur Verfügung.

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 12.04.2011
Anmeldeformular auf Seite 20



18. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp

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

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

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

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

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

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

Anmeldeschluss ist der 19.04.2011
Anmeldeformular auf Seite 20

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

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

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

AOPA-Refresher „Flite Deck“ in Schönhagen am 26.03.2011

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

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 02. und 03.04.2011

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

AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 05. bis 08.05.2011

Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 35 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

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

Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg vom 12. bis 15.05.2011

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

AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 19. bis 22.05.2011

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

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

<input type="checkbox"/> BAS Basic / Aufbautraining	ca. 4 h	<input type="checkbox"/> NGT Nachtflug	ca. 2 h
<input type="checkbox"/> ADV Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 h	<input type="checkbox"/> Sprachprüfung Englisch Level 4	
<input type="checkbox"/> EPT Einweisung in Notverfahren	ca. 1 h		

Angaben für Teilnehmerflugzeug bzw. Charter

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

Angaben zum Teilnehmer

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

Bestätigung und Anmeldung

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

Überweisung nach Rechnungserhalt bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

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

Kraftstoffsysteme von kleinen Flugzeugen

Oder: Was man wissen sollte, wenn es mit dem Kraftstoff mal eng wird

Erzwungene Landungen auf Grund von Treibstoffmangel kommen leider häufiger vor als man annehmen sollte.

Die Gründe sind vielfältig: Mangelhafte Flugplanung, unzureichende Kenntnisse über das Kraftstoffsystem, grobe Fehleinschätzung der Flugzeugleistungen, Unwissenheit in Bezug auf die Bedienung des Motors, unzureichende Wetterinformationen; um nur einige Gründe zu nennen. Selbst Piloten mit vier goldenen Ringen am Ärmel sind nicht vor „Fuel Management- Fehlern“ gefeit (siehe Airbus in Wien). Es beginnt schon damit, dass viele Piloten das Flughandbuch nicht sorgfältig lesen. Durch ein sorgfältiges Studium des Flughandbuches wären einige dieser Fehler vermeidbar. Darüber hinaus ist es für jeden Piloten sinnvoll, sich überhaupt einmal mit Kraftstoffsystemen eingehend zu beschäftigen.

Für den Fall, dass man sich tatsächlich in eine Situation hineinmanövriert hat, in der die Kraftstoffmenge knapp wird, sollte man vor Augen haben, wie es im Tank aussieht. Man sollte wissen wo die Entnahmepunkte liegen, welche Manöver oder Fluglagen besonders kritisch sind und welche Verfahren man anwenden kann um das Aussetzen des Triebwerkes noch etwas hinauszuzögern. Sicher ist es auch nützlich zu wissen, wie im Flugversuch die kritische „nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge“ ermittelt wird.

Gravity- und Pump-Systeme

Grundsätzlich muss man zwei Kraftstoff-Systeme unterscheiden:

- 1. Gravity-Systeme:** Das sind Systeme, bei denen der Kraftstoff über die Schwerkraft zum Triebwerk gelangt. Zum Beispiel Schulterdecker mit Flügeltanks. Diese Anordnung kommt häufig ganz ohne Kraftstoffpumpe aus. Für die Zulassung wird in der Flugerprobung durch Bodenversuche nachgewiesen, dass 150% des Verbrauchs bei Startleistung, durch Einwirkung der Schwerkraft, zum Triebwerk gelangen können. Mit anderen Worten, der Tank muss hoch genug über dem Vergaser liegen und die Leitungen dürfen nicht zu eng sein.
- 2. Pump-Systeme:** Der Kraftstoff muss aus den Tanks zum Triebwerk hochgesaugt werden, z.B. bei Tiefdeckern mit Flügeltanks. Diese Systeme benötigen eine vom Motor getriebene mechanische Kraftstoffpumpe und eine (meist elektrische) Hilfspumpe, die beim Start und in kritischen Flugphasen zugeschaltet wird. Jede dieser Pumpen muss in der Lage sein, 125% der bei Startleistung erforderlichen Kraftstoffmenge zu fördern.

Flugzeuge mit einem Rumpftank vor dem Instrumentenbrett, wie z.B. die alte Emeraude CP301, oder Piper L4, arbeiten mit „Gravity-System“.

Beim „Gravity-System“ mit Flügeltank sind meist mehrere Entnahmepunkte mit Fingersieb nahe der Wurzelrippe vorhanden. Wenn auch nur ein Entnahmepunkt mit Kraftstoff bedeckt ist, wird der Kraftstoff in die Leitung „fallen“ und das Triebwerk versorgen. Natürlich müssen Fallhöhe und Leitungsquerschnitt ausreichen, um die verlangten 150% Förderleistung sicherzustellen.

Der Tankwahlschalter eines solchen Systems kann die Positionen „Rechts“, „Links“ „Beide“ und „OFF“ haben. (Siehe Abb. 1).

Wird bei einem Gravity-System ein Tank völlig leer geflogen und dann auf den verbleibenden umgeschaltet, besteht die Gefahr, dass im Schiebeflug oder bei hängender Fläche (z.B. im Landeanflug bei Seitenwind) der Kraftstoff im Tank nach außen fließt und der Motor keinen Kraftstoff mehr bekommt. Da der Flügel bei Schulterdeckern meist wenig V-Stellung hat, ist hier die Gefahr größer als bei Tiefdeckern. Sauberes, schiebefreies Fliegen verringert die Gefahr, dass der Kraftstoff im Tank nach außen läuft.

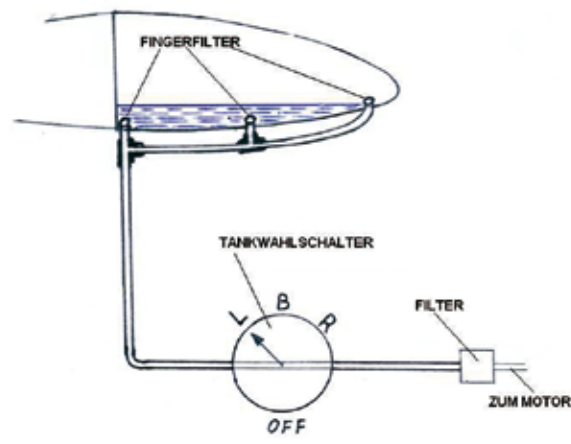


Abb. 1: Gravity-System bei einem Schulterdecker mit Flügeltanks

Bei einem „Pump-System“ ist es nach Bauvorschrift nicht erlaubt, dass eine Pumpe gleichzeitig aus mehr als einem Tank Kraftstoff saugt – und das hat seinen Grund: Die Pumpe(n) würden sofort Luft ansaugen, wenn ein Entnahmepunkt nicht mehr mit Kraftstoff bedeckt ist (Weg des geringsten Widerstands). Das bedeutet, wenn die Tanks ungleichmäßig entleert werden, dann kann die Pumpe aus dem Tank, der zuerst leer ist, Luft ins System saugen, obwohl im anderen Tank noch Kraftstoff verfügbar wäre. Aus diesem Grunde hat ein Tiefdecker mit Flügeltank nicht die Position „Beide“ am Tankwahlschalter, und pro Tank ist nur ein Entnahmepunkt – meist hinten vor der Tankrückwand – vorhanden. Natürlich gibt es auch Ausnahmen. Bei Propellerturbinen wird z.B. ein Sammeltank im Rumpf von den Flügeltanks gespeist. In diesem Falle kann ein Tiefdecker mit „Pump-System“ auch die Stellung „BOTH“ am Tankwahlschalter haben.

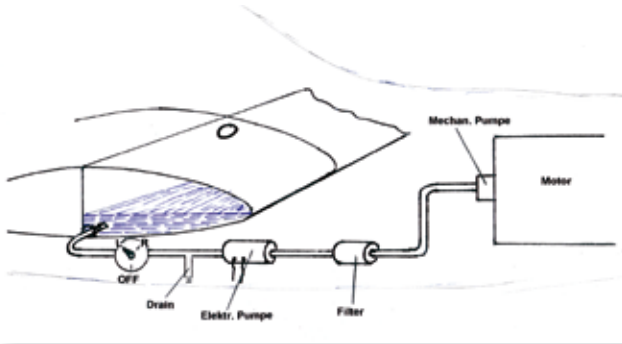


Abb. 2: Typisches Pump-System

Ausfliegbarer Kraftstoff

Dieser Begriff ist in den Bauvorschriften nach FAR oder JAR unter dem § 23.959 folgendermaßen definiert:

The unusable fuel supply for each tank must be established (during flight test) as not less than that quantity at which the first evidence of malfunctioning occurs under the most adverse fuel feed condition occurring under each intended operation and flight maneuver involving that tank. Fuel system component failure need not be considered.

Der nicht ausfliegbare Kraftstoff in jedem Tank muss als die Menge (im Flugversuch) bestimmt werden, bei der die ersten Anzeichen einer Fehlfunktion auftreten und zwar unter den ungünstigsten Versorgungsbedingungen, die unter der vorgesehenen Verwendung und den entsprechenden Flugmanövern, bezogen auf diesen Tank, auftreten können. Kraftstoffsystemfehler müssen nicht berücksichtigt werden.

In einem Advisory Circular No. 23.959-1 werden für die Flugprüfung Vorschläge gemacht, wie die Forderungen dieses § der Bauvorschrift erfüllt werden können.

Zunächst wird der Testpilot die Tankgeometrie genau betrachten und theoretisch untersuchen, wo der Kraftstoff bei welcher Fluglage hin-

laufen wird. In Abb. 3 sind z.B. für einen Tiefdecker die Flugphasen Reiseflug, Steigflug und Sinkflug dargestellt. Das Fingersieb für die Entnahme sitzt hinten im Tank an der Wurzelrippe vor dem Holm.

Man wird sofort feststellen, dass für den Fall „Steigflug“, die geringste „nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge“ anzunehmen ist. Das ist auch gut so, weil gerade ein Motorausfall bei einem Durchstartmanöver besonders kritisch ist.

Im Reiseflug ist die „nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge“ etwas größer. Der ungünstigste Fall ist der Sinkflug. Der Kraftstoff läuft in den vorderen Profilbereich. Die „nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge“ ist für diesen Fall maximal.

Um das Weglaufen des Kraftstoffes aus dem Bereich des Entnahmepunktes (Fingersieb) zu verzögern ist bei einigen Tiefdeckern ein Kasten aus Schwallwänden um diesen Punkt eingebaut. Dieser Kasten hat ein einfaches Klappenventil, das den Kraftstoff zwar ungehindert hereinlässt; aber den Rückfluss verzögert. Dadurch wird verhindert, dass bei Schiebeflugzuständen oder bei hängender Fläche der Kraftstoff sofort nach außen läuft. Auch für den Fall eines steilen Anflugwinkels kann der Kraftstoff nicht sofort nach vorn laufen. (Abb. 4).

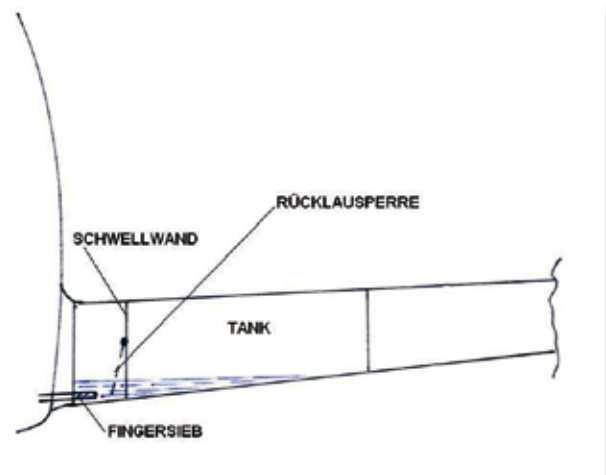


Abb. 4: Tiefdecker mit Flügel tank

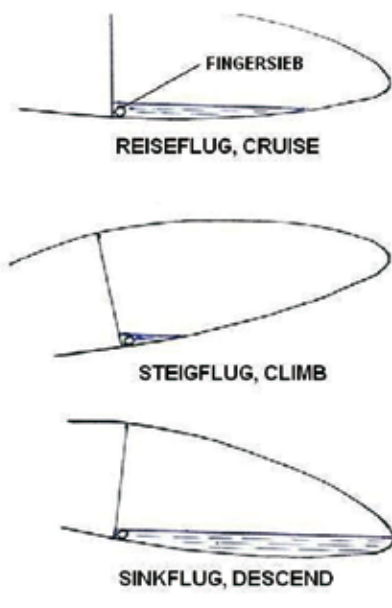


Abb. 3: Tiefdecker Pump-System

Im Flugversuch wird ein Tank so aufgefüllt, dass eine sichere Menge Kraftstoff für ca. 1 Stunde Flugzeit vorhanden ist. Der andere Tank wird so aufgefüllt, dass der Kraftstoff für den vorgesehenen Test ausreicht. Der Start erfolgt natürlich immer auf dem Tank, der gerade nicht Gegenstand der Untersuchung ist. Bei Flugzeugen mit nur einem Tank, wie z.B. Robin DR 400, muss für die Erprobung ein Hilfstank eingebaut werden, auf den man zurückgreifen kann. Das gilt auch für Schulterdecker, wenn die Position „BOTH“ untersucht wird. Zunächst wird im Reiseflug bei maximal empfohlener Dauerleistung im koordinierten Flug mit nicht mehr als 5° Schräglage so lange geflogen bis erste Aussetzer, oder Schwankungen des Kraftstoffdruckes über den grünen Bereich hinaus auftreten. Dann wird sofort auf den volleren Tank umgeschaltet und gelandet. Am Boden wird der restliche Kraftstoff drainiert um die Menge zu messen.

Der Flug wird dann mit simulierter Turbulenz wiederholt. Dabei wird das Flugzeug über das Seitenruder in der natürlichen Eigenfrequenz

der Gierschwingung angeregt und zwar mit ca. +/- ½ Kugelbreite im Wendezeiger. Der Zustand wird wieder bis zum Auftreten der ersten Störungen aufrecht erhalten.

Danach folgt ein Flug in dem jeweils für 30 sec in die kritische Richtung geschoben wird und zwar mit einer Kugelbreite des Wendezeigers (der Kraftstoff fließt dahin wo die Kugel ist). Nach 30 sec wird für eine Minute schiebefrei geflogen. Diese Manöver werden so lange wiederholt, bis Aussetzer auftreten. Dieselben Verfahren werden dann für einen Steigflug mit maximal erlaubter Leistung und der Geschwindigkeit für den besten Steigwinkel V_x und für die beste Steigrate V_y durchgeführt.

Danach erfolgen die Messungen im Sinkflug bei größtmöglicher Längsneigung. Diese wird erreicht bei leichtem Flugzeug, vollen Klappen, Fahrwerk ausgefahren, Leerlauf und der maximalen Geschwindigkeit für ausgefahrene Klappen bzw. Fahrwerk VFE oder VLE. Alle Versuche müssen natürlich für alle in Frage kommenden Tanks durchgeführt werden.

Bei Flugzeugen mit der Tankwahlposition „BOTH“ werden die Versuche selbstverständlich auch in dieser Stellung wiederholt. Der ungünstigste Fall, d.h. der Flug bei dem die größte Restmenge drainiert werden konnte bestimmt die nicht ausfliegbare Menge, die im Handbuch angegeben wird.

Für ein Flugzeug mit zwei Flügeltanks ergeben sich aus dieser Testmatrix mindestens 27 Versuchsflüge. Bei 2-mots werden zusätzlich Untersuchungen im Einmotorenflug durchgeführt.

Weiterhin sind auch Versuche im Start vorgesehen; z.B. „Taxi Turns“ und „Turning Takeoffs“. Zügig – aus einem Rollweg heraus – wird mit 90° Richtungsänderung ein Sofortstart durchgeführt; weiterhin ein Sofortstart mit vorausgehendem 360° „Clearing Turn“.

Für diese Versuche wird das Flugzeug mit dem nicht ausfliegaren Kraftstoff plus 30 min Kraftstoff für maximaler Dauerleistung (MCP) betankt. Anschließend an den Start folgt ein Steigflug mit maximaler Startleistung und V_x über 3 Minuten. Für diese Versuche braucht man eine möglichst lange Runway, denn irgendwann bleibt der Motor doch mal stehen.

Nach diesen Versuchen wird die Tankanzeige im Flugzeug so kalibriert, dass sie im horizontalen Reiseflug „Null“ anzeigt, wenn die Kraftstoffmenge im Tank der größten nicht ausfliegaren Menge, wie oben ermittelt, entspricht. Bei den meisten Flugzeugen empfiehlt es sich bei Kraftstoffproblemen im schiebefreien Horizontalflug zu fliegen. Bei Tiefdeckern ist der Sinkflug meist am kritischsten. Es gibt allerdings auch Flugzeuge wo der Steigflug der kritische Fall ist. Bei einem Schulterdecker mit geringer V-Stellung und nach hinten gepfeiltem Flügel und Tankrückwand kann der Kraftstoff bei großen Steigwinkeln an der Tankrückwand nach außen laufen. Das kann zu erheblichen nicht ausfliegaren Mengen führen.

Tankanzeigen

Tankanzeigen sind meist problematisch. Mit einem einzigen Geber - sei es nun ein Schwimmer oder eine kapazitive Sonde - ist es sehr schwer, in einem langen flachen Flügeltank die Menge zu messen.

Manche Flugzeuge haben deshalb pro Tank zwei Sonden, aus deren Messung ein Anzeigewert generiert wird. Das ist z.B. bei der Mooney mit „Long Range Tanks“ der Fall.

Bei den Cockpit-Anzeigen sollte man immer mit Fehlern von mindestens 10% rechnen. Oft ist die Teilung so grob, dass man auch die 10% Genauigkeit nicht erreicht. In kastenförmigen Rumpftanks lässt sich die Menge etwas genauer bestimmen.

Eine große Hilfe sind gut kalibrierte Durchflussmesser. Bevor man sich allerdings darauf verlässt, sollte man mehrmals voll tanken und jeweils die Anzeige von „fuel used“ mit der getankten Menge vergleichen. Mit ~5% Fehler sollte man aber auch bei solchen Systemen noch rechnen.

Rücklauf-Kraftstoff

Motoren mit Kraftstoffeinspritzung haben meist eine Rücklaufleitung. Zum Motor wird mehr Kraftstoff gefördert als dieser verbraucht. Der restliche Kraftstoff wird in die Tanks zurückgefördert. Bei niedriger Triebwerksleistung kann das eine erhebliche Menge sein.

Bei den meisten – insbesondere bei neueren – Flugzeugen wird ein „doppelstöckiger“ Tankwahlschalter verwendet, der in zwei Ebenen den Vor- und Rücklauf auf den gewählten Tank schaltet.

Bei einigen älteren Flugzeugen wird der Rücklauf nur in einen, z.B. den linken Tank, geführt. Wenn das Flugzeug voll betankt ist, muss man zunächst auf dem linken Tank fliegen. Würde man den rechten Tank wählen, würde der Rücklaufkraftstoff den Tank überfüllen und würde durch die Entlüftungsleitung über Bord gepumpt werden. Der „Verbrauch“ kann sich dadurch erheblich erhöhen, ohne dass der Pilot das feststellen kann.

Tankentlüftung

Natürlich braucht jeder Tank eine Entlüftung. Das Volumen des verbrauchten Kraftstoffes muss durch Luft ersetzt werden. Eine verstopfte oder zugeeiste Entlüftung führt zu Unterdruck im Tank und damit zu geringerer Förderleistung und schließlich zum Ausfall des Motors. Der Unterdruck kann auch zum Kollaps des Tanks führen. Insbesondere trifft das auf Gummitanks zu, wie sie in vielen älteren Flugzeugen verwendet werden.

Die Bauvorschriften verlangen, dass Entlüftungen in einer Weise angebracht werden, dass die Wahrscheinlichkeit von Vereisung oder sonstiger Blockade gering ist. Ebenso darf keine Siphon-Wirkung zu Kraftstoffverlust führen. Bei den Cessna-Typen mit Flügelstrebe sind die Entlüftungen unter dem Flügel hinter den Streben angebracht. In dieser Position ist die Entlüftung halbwegs vor Vereisung geschützt. Die Rohre sind nach vorn offen um den Tank mit Staudruck zu beaufschlagen. In diesen Entlüftungsrohren sitzt ein Rückschlagventil, das Luft hineinlässt; aber erst bei einem definierten Druck im Tank öffnet, z.B. bei Druckaufbau durch Sonneneinstrahlung am Boden. Die Entlüftungen der Tanks sind meist miteinander verbunden, um zusätzliche Sicherheit zu schaffen. Zusätzlich sind im Tankdeckel noch federbelastete Notventile eingebaut. Andere Flugzeuge, wie beispielsweise die Mooney oder Ruschmeyer R-90, haben einen

kleinen NACA-Einlauf auf der Flügelunterseite nahe der Flügelspitze mit mehreren kleinen Bohrungen. Diese Bohrungen sollten bei jedem Vorflugcheck überprüft werden. Entlüftungsleitungen die voll Kraftstoff laufen können, wie bei der Glasair II-S-RG, können zu erheblichen Verzögerungen beim Tankumschalten führen.

Drainage

Flugzeuge, die im Freien geparkt werden und am Tage der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, neigen verstärkt zur Bildung von Kondenzwasser im Tank. Am tiefsten Punkt des Tanks befindet sich ein Drainageventil. Das Ventil sollte betätigt werden solange das Flugzeug still steht. Es gibt auch Flugzeuge mit mehreren Ventilen pro Tank. Zusätzlich befindet sich am tiefsten Punkt des Gesamtsystems- meist unter dem Rumpf eine Drainage. Vor jedem Flugtag sollte eine ausreichende Menge drainiert werden. Bei dieser Gelegenheit müssen die Ventile auch auf Dichtigkeit überprüft werden. Mitunter klemmen sich kleine Fremdkörper – etwa Bohrspäne aus der Fertigung – unter das Ventil und verhindern ein vollständiges Schließen nach dem Drainieren.

Betankung

Bei der Betankung können schon die ersten Probleme auftreten. Ein Fall aus der Praxis: Die Tank-Einfüllstutzen bei der Mooney M20 werden unter dem Tankverschluss zusätzlich mit einer federbelasteten Blechklappe abgedeckt. Diese Klappe ist erforderlich um die Forderung der Bauvorschrift FAR § 23.967 Fuel tank installation (a) (6) zu erfüllen. Der Punkt besagt, dass bei loseem oder vergessenem Tankdeckel, im Fluge durch den Unterdruck auf der Flügeloberseite, nur ein geringer Verlust an Kraftstoff (minor spillage) auftreten darf. Wenn beim Betanken diese federbelastete Blechklappe mit dem Zapfhahn heruntergehalten wird, dann schaltet die Pistole ab, bevor der Tank restlos gefüllt ist. Die in den Flügel eingelassenen Tankanzeigen sind nur für Teilbetankung vorgesehen und zeigen nicht die volle Menge an.

Wenn also der Tankwart bis zum Abschalten der Pistole getankt hat, muss der Tank nicht unbedingt voll sein. Es können ohne weiteres pro Tank 10-15 Liter fehlen. Jeder erfahrene Mooney-Pilot (oder Pilotin) drückt beim Betanken mit einem Stab oder Schraubenzieher die Blechklappe nach unten, um den Tank unbehindert vollständig zu füllen. Im Bordwerkzeug sollte für diesen Zweck ein großer Schraubenzieher vorgesehen sein. Bei der Einweisung muss auf diesen Punkt hingewiesen werden.

Teilbetankung ist immer ein Problem. Hier hilft nur ein Peilstab. Bei manchen Flugzeugen ist eine Skala an der Tanköffnung fest eingebaut. Bei der „AQUILA“ gehört der Peilstab zur Ausrüstung. Wenn mit einem Peilstab gemessen werden soll, dann muss das Flugzeug auf jeden Fall gerade stehen.

Einfluss der Leistung

Durch Wahl der richtigen Leistungseinstellung kann man die Reichweite und die Flugdauer am stärksten beeinflussen.

In der Abb. 5 ist für ein fiktives Flugzeug der Kraftstoffverbrauch über der kalibrierten Geschwindigkeit aufgetragen.

Der Punkt „A“ stellt den minimalen Kraftstoffverbrauch dar, bei dem das Flugzeug gerade noch horizontal fliegen kann. Es ist auch der Punkt, in dem man bei Vollgas den maximalen Leistungsüberschuss zur Verfügung hat und damit die maximale Steiggeschwindigkeit erzielt, also V_y . Der Punkt „A“ stellt auch die Geschwindigkeit dar, bei der die Flugdauer (Endurance) maximal ist. Vorausgesetzt, dass sich der spezifische Kraftstoffverbrauch nur geringfügig ändert, was bei Kolbenmotoren in erster Näherung richtig ist.

Punkt „B“ wird durch die Tangente vom Ursprung des Diagramms an die Kurve bestimmt. In diesem Punkt wird das Verhältnis „Kraftstoffverbrauch zu Geschwindigkeit“ minimal. D.h. wenn in diesem Punkt geflogen wird, ist die Reichweite maximal.

Punkt „C“ wäre ein Punkt, in dem man üblicherweise bei 75% Leistung fliegt. Er ist weit entfernt von der optimalen Reichweite.

Selbst wenn man z.B. 20 Knoten Gegenwind hat, wird die Geschwindigkeit für die optimale Reichweite nicht viel höher (siehe Punkt „D“). Wenn man lange Strecken mit wenig Treibstoff fliegen will, muss man sich in Geduld üben. Als Faustregel gilt: Die Geschwindigkeit für das beste Steigen, $V_y + 15\%$ ergibt die Geschwindigkeit für die maximale Reichweite. Pro 20 Kt Gegenwind noch mal $\sim 10\%$ dazu legen. Bei unserem fiktiven Flugzeug würde man die Leistung für 90 Kt setzen. Bei 20 Kt Gegenwind wären es ~ 98 kt.

Alle Angaben im Handbuch und alle Rechnungen werden natürlich häufig, wenn die Konfiguration geändert wird. Wenn die Klappen oder das Fahrwerk in der ausgefahrenen Position hängen bleiben oder nur wenige Millimeter Eis am Flügel sitzen, dann hilft nur mit der geringsten Leistung zu fliegen, die einen sicheren Horizontalflug erlaubt und sich nach dem nächsten brauchbaren Platz umzuschauen. Ein ganz wichtiger Punkt ist die richtige Triebwerkeinstellung. Die

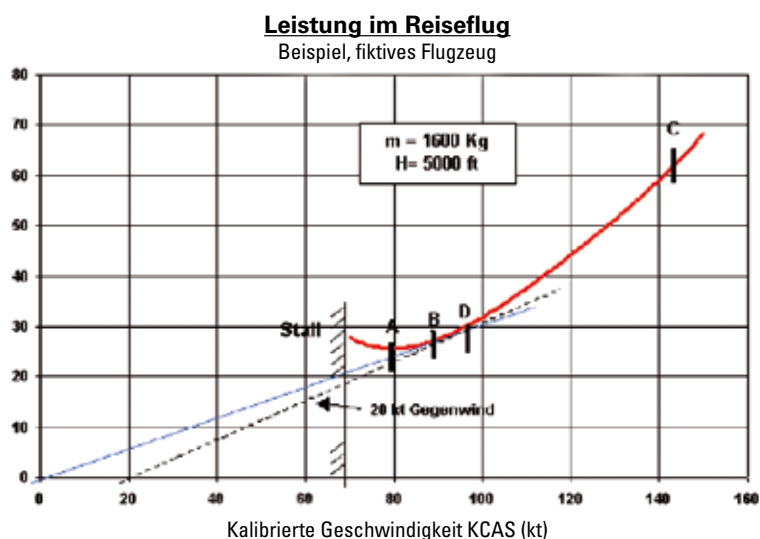


Abb. 5: Leistung im Reiseflug

Werte für Reichweite, die im Handbuch angegeben sind, setzen alle eine korrekte Gemischeinstellung voraus. Bei geringer Leistung, unterhalb ~ 65%, können die üblichen Flugmotoren soweit abgemagert werden, bis der Motor gerade noch ruhig läuft. Bei diesen niedrigen Leistungseinstellungen kann man dem Motor keinen Schaden zufügen und der Kraftstoffverbrauch lässt sich deutlich senken. Nur darf man nie vergessen, den kleinen roten Hebel wieder nach vorn zu schieben, bevor man Vollgas gibt.

Der Wirkungsgrad des Antriebssystems wird auch besser, wenn man mit niedriger Drehzahl fliegt. Wenn man ein GPS an Bord hat, das mit dem Fuel Flow verbunden ist, kann man sehr gut beobachten, wie eindrucksvoll die Reichweite steigt, wenn man die Leistung auf niedrige Werte reduziert und gut abmagert.

Beispiel Treibstoffmanagement

Am Beispiel einer Bonanza A 36 mit Conti IO-550 Motor soll gezeigt werden, was die Reduzierung der Leistung zusammen mit dem Abmagern des Gemisches an zusätzlicher Reichweite bringt.

	Gemisch 20°C Rich of peak EGT	Gemisch 20°C Lean of peak EGT
Höhe:	8.000 ft	8.000 ft
Ladedruck:	Vollgas, 22,3 in HG	21 in HG
Drehzahl:	2.500 rpm	2.100 rpm
Fuel Flow:	60 l/h (15,7 GPH)	36, 3 l/h (9,6 GPH)
True Airspeed (TAS):	174 kt	140 kt
Reichweite	695 NM	910 NM

Die Reichweite erhöht sich um 30 %. Diese Daten sind aus dem Handbuch der Bonanza entnommen. Bei anderen Flugzeugen ergeben sich vergleichbare Werte. Mit diesen Werten ist die Reichweiten-Steigerung allerdings noch lange nicht ausgereizt. Würde man die Leistung für eine Geschwindigkeit von nur etwa 110 KIAS setzen, würde die Reichweite auf deutlich über 1.000 NM steigen.

Bei Flugmotoren, bei denen man das Gemisch nicht beeinflussen kann und die keine Höhenkorrektur haben, können die Verhältnisse allerdings anders aussehen. Hier kann es sein, dass der Motor bei geringer Leistung viel zu fett läuft und überproportional Leistung verliert. Die maximale Reichweite liegt dann in geringer Höhe. Das trifft z.B. für die ROTAX 912 Serie zu.

Was tun wenn es eng wird?

- Die Leistung langsam reduzieren, bis sich im Horizontalflug eine Geschwindigkeit ergibt, die etwa $V_y + 15\%$ entspricht. Bei starkem Gegenwind (> 20 kt) noch mal 10% zulegen.
- Mit niedriger Drehzahl fliegen.
- Das Gemisch so weit wie irgend möglich verarmen (leanen). Keine Angst, solange der Motor ruhig läuft ist bei der niedrigen Leistung alles o.k...; aber, bevor man wieder Gas gibt, den kleinen roten Hebel unbedingt nach vorn!!
- Die Konfiguration überprüfen: Fahrwerk, Klappen und Kühlluft-

klappen „EIN“ bzw. „ZU“.

- Sauber und schiebefrei fliegen. Kugel in der Mitte. Höhe halten.
- Nach einem geeigneten Platz suchen, der näher liegt als der Zielflugplatz.
- Die Reisehöhe beibehalten. Bei einem Saugmotor (Non Turbo) wären FL80-100 am günstigsten. Ausnahme Flugmotoren die man nicht abmagern kann. Flughandbuch zu Rate ziehen.
- Möglichst in Reisehöhe bis über den Zielflugplatz fliegen und dann erst – wie bei einer Notlandeübung – absteigen.
- Ist ein langer flacher Anflug nicht zu vermeiden, dann sollte man die Nase hoch halten, weil in horizontaler Lage die „nicht ausfliegbare Menge“ meist am geringsten ist. D.h. Klappen und Fahrwerk erst spät ausfahren und Leistung für eine Geschwindigkeit wie etwa V_y setzen.

Alle oben angeführten Empfehlungen sollten nur nach gründlichem Studium des jeweiligen Flughandbuches erwogen werden.

Bei einer sorgfältigen Flugplanung und verantwortungsvollem Kraftstoff-Management sollte man gar nicht erst in eine Situation kommen, die es erforderlich macht, die letzten 15 min Flugzeit „herauszukitzeln“.



Der Autor

Dipl.-Ing. Heiner Neumann

geb. 1938 in Berlin, AOPA-Mitglied

- Modellflug. 1957 Teilnahme an der Weltmeisterschaft für freifliegende Segelflugmodelle A2 (heute F1A)
- 1954 Segelflugausbildung in Lübeck (in Berlin war es nicht erlaubt)
- 1958 Studium in Berlin, Mitglied der Akaflieg Berlin
- Segelfuglehrer bei der Akaflieg Berlin
- 1963-66 Bau eines eigenen Segelflugzeuges SB-5
- nach Abschluss des Studiums Tätigkeiten in der Luftfahrtindustrie in Bremen, Ingolstadt und München, Entwicklung von Senkrechtstartern
- 1973/74 Testpilotenschule in Frankreich als Flugversuchingenieur
- Entwicklung und Erprobung des Ultraleichten Segelflugzeuges ULF-1
- bis 1981 als Versuchsingenieur im Tornado-Programm
- ab 1982 Flugerprobung bei Grob, Porsche, FFT (Gyroflug), Ruschmeyer, Extra, Aquila, Rotax u.a., Zulassung von Motoren, Flugzeugen und ULs
- Überführungen kleiner Flugzeuge nach USA
- ab 2004 Lehrauftrag als Gastdozent an der FH Osnabrück, Ausbildung von Testpiloten
- seit 2006 als „Senior Consultant“ für Solarimpulse in der Schweiz tätig
- 6600 Flugstunden, 162 verantwortlich geflogene Typen, 12 Erstflüge mit Prototypen
- besitzt und fliegt seit 11 Jahren eine Speed-Canard als „Rentner-Jet“

AERO 2011 vom 13. bis 16. April 2011

Neue Laufzeit von Mittwoch bis Samstag

Die AERO Friedrichshafen zeigt auch im Jahr 2011 das komplette Spektrum der Allgemeinen Luftfahrt. Insgesamt rund 550 Aussteller aus 26 Ländern werden auf der Internationalen Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt erwartet. Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Roland Bosch freuen sich über die „ausgesprochen gute Aussteller-Beteiligung“ und über den hohen Anteil ausländischer Firmen, die am Bodensee ausstellen werden.

Die Allgemeine Luftfahrt ist der bei weitem vielseitigste Zweig der Luftverkehrswirtschaft, das Marktvolumen der Allgemeinen Luftfahrt (Flugzeuge und Dienstleistungen) wird allein in Europa auf mehrere Milliarden Euro jährlich geschätzt. Nach Angaben der EU gibt es in Europa fast 200.000 Motor- und Segelflieger. Es werden in der Allgemeinen Luftfahrt rund 50.000 Flugzeuge mit Kolbenmotor bzw. Düsenantrieb und bis zu 200.000 Ultralight- und Segelflugzeuge betrieben. Vor diesem wirtschaftlichen Hintergrund wird die AERO seit 2009 im Jahresrhythmus veranstaltet.

Ihren Kurs in Richtung Fachmesse setzt die Internationale Luftfahrtmesse AERO auch 2011 weiter fort. So wird die AERO in diesem Jahr erstmals mit einer neuen Laufzeit von Mittwoch, 13. bis Samstag, 16. April 2011 durchgeführt, statt wie bisher von Donnerstag bis Sonntag. Damit soll die fachliche Kompetenz der Luftfahrtmesse weiter ausgebaut werden. Außerdem wird die

klassische Airshow, die bisher am Samstag und Sonntag im Rahmen der AERO stattfand, künftig knapp zwei Monate später bei der Oldtimermesse „Klassikwelt Bodensee“ auf dem Programm der Messe Friedrichshafen stehen. Damit soll mehr Platz für Kunden- und Demoflüge geschaffen und die Anreise mit dem eigenen Flugzeug erleichtert werden.

Im Rahmen der AERO finden alle Interessierten auch 2011 wieder Flugzeuge aus zweiter Hand. Die Anbieter von Gebrauchtflugzeugen profitieren von der Stärke der AERO als europäische Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt. Jährlich kommen ca. 40.000 Fluginteressierte auf das Messegelände in Friedrichshafen, um sich über Aktuelles aus der Welt der Fliegerei zu informieren und ein neues Flugzeug zu kaufen.

Die AOPA-Germany, neben dem DAeC seit mehr als zwei Jahrzehnten ideeller Träger der AERO, wird sich gemeinsam mit der AOPA-Schweiz, der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) in der Halle A4 präsentieren. Eine Delegation der AOPA-USA wird ebenfalls vor Ort sein.

Gastkarten für AOPA-Mitglieder

Auch in diesem Jahr verfügt die AOPA-Germany über ein kleines Kontingent an Gastkarten, die wir gerne an unsere Mitglieder zum Preis von 9,50 EUR (zzgl. Versandkosten) weitergeben möchten. Allerdings nur so lange der Vorrat reicht. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach.

Fotos: Messe FN



Lärmzeugnis für N-registrierte Luftfahrzeuge

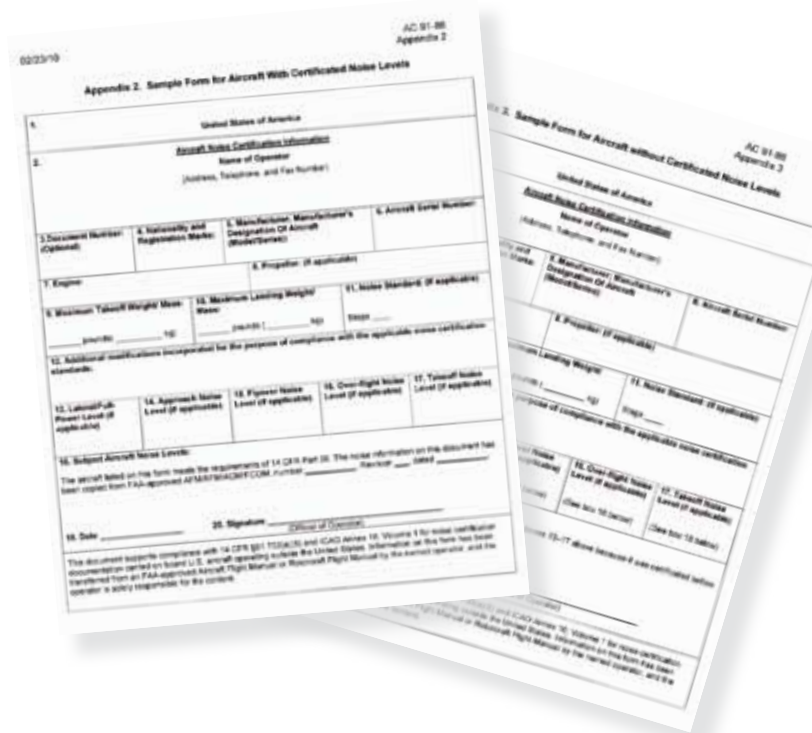
Nachweis muss jetzt außerhalb der USA mitgeführt werden

Laut FAA müssen N-registrierte Flugzeuge, die außerhalb der USA betrieben werden, nun auch Dokumente an Bord haben, die über die Lärmwerte und -zertifizierung des Luftfahrzeugs Auskunft geben. Aus den Unterlagen muss ersichtlich sein, dass das Flugzeug die Bestimmungen aus ICAO Annex 16 und FAR Part 36 erfüllt.

Die FAA selbst stellt nach wie vor keine Lärmbescheinigungen aus, für die Dokumentation ist der Halter des Flugzeugs selbst verantwortlich. Eine ausführliche Beschreibung hierzu und ein vorbereitetes Formular findet man in Advisory Circular 86-91:

http://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC%2091-86%20.pdf

Die Akzeptanz dieser selbst ausgefüllten Bescheinigungen an den Flugplätzen bleibt abzuwarten, erste Rückmeldungen sind aber positiv.



0,-€*



*** FÜR PILOTEN
FLUGSCHÜLER UND
FLUGZEUGHALTER**



KOSTENLOSES ABO UNTER WWW.LOOPIN.AERO

Flugplatz Samedan: Neue Auflagen für Piloten

Einweisungsflug und obligatorisches Briefing für Jet- und ME-Piloten



Mit Datum vom 23. Dezember 2010 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) neue Bestimmungen für Anflüge auf den Flugplatz Samedan verfügt. Für Piloten, welche in nächster Zeit Samedan anfliegen, gelten folgende Regeln:

1. Die Pflicht für Jet- und Multiengine-Piloten zur vorgängigen Absolvierung eines Briefings inklusive Online-Test. Das Briefing wie auch der anschließende Test kann über das Internet auf folgender Website abgerufen werden:
<http://www.engadin-airport.ch/Fuer-Piloten.7.0.html>
Die Bestätigung, dass der Test erfolgreich absolviert wurde, ist durch den verantwortlichen Piloten mitzuführen.
2. Die neu einzuführende Pflicht zur vorgängigen Absolvierung eines Einweisungsfluges gilt derzeit noch nicht. Der Flugplatz ist angewiesen, bis zum 31. Januar 2011 dem BAZL ein Konzept zur Durchführung dieser Einweisungsflüge einzureichen. Ab Genehmigung dieses Konzepts durch das BAZL und dessen

Publikation gilt die Pflicht zur vorgängigen Absolvierung eines Einweisungsfluges gemäß den Bestimmungen des Konzept. Die Publikationen des Einführungsdatums und der detaillierten Bestimmungen erfolgen im NOTAM und im AIP. Gemäß der aktuell geltenden Publikation im AIP ist bereits zum heutigen Zeitpunkt eine Einweisung auf die Platzverhältnisse dringend empfohlen.

3. Für Luftfahrzeuge der Anflugkategorie B und höher gelten mit sofortiger Wirkung die folgenden meteorologischen Mindestwerte: Sicht: 5 km, Hauptwolkenuntergrenze: 2200 ft
Sind diese Werte nicht erfüllt, wird die Piste für die betreffenden Kategorien von Luftfahrzeugen geschlossen. Die Anflugkategorie B umfasst sämtliche Luftfahrzeuge mit einer Anfluggeschwindigkeit von 91 bis 120 kt. Die höheren Kategorien umfassen Luftfahrzeuge mit einer Anfluggeschwindigkeit über 120kt. Die Anfluggeschwindigkeit wird gemäß PANS-OPS (Doc 8168, Volume I) wie folgt definiert: "Speed at threshold based on 1.3 times stall speed in the landing configuration at maximum certificated landing mass."
4. Vor jedem Flug sind die geltenden Publikationen des AIP (inkl. Supplements) sowie zwingend die aktuellen NOTAM's zu konsultieren.

Obwohl diese Maßnahmen im Nachgang zum Unfall vom Sonntag, den 19. Dezember 2010 getroffen wurden, lassen sie keine Rückschlüsse auf die Ursache des Unfalls zu. Das BAZL ist überzeugt, dass mit diesen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Flugplatz ein Beitrag zur Stärkung der Sicherheit des Flugbetriebs in Samedan geleistet werden kann.

Quelle: Publikation des Flugplatzes Samedan

Anzeigen

Fliegende Juristen und Steuerberater

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

Adressenliste erhältlich über Faxabruf: +49 6331 721501

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

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

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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



Flugplatz Dijon

Dijon: Auf den Spuren der Eule

Wer kennt ihn nicht – den weltbekanntesten Senf aus Dijon? Dass die Stadt im Osten Frankreichs noch viel mehr zu bieten hat als das scharfe Gewürz aus dem Glas, haben wir an einem Frühlingswochenende im April herausgefunden.

Mit 150.000 Einwohnern ist Dijon eine Stadt mittlerer Größe. Sie ist die Hauptstadt der (Wein-)Region Burgund und das perfekte Ziel für einen Ausflug mit einer Übernachtung. An einem Samstagvormittag flogen wir von Mönchengladbach nach Dijon und tauchten ein in den unverwechselbaren Charme einer französischen Kleinstadt – der perfekte Kurzurlaub!

Die unter VFR-Piloten berühmt-berüchtigten Luftraumbeschränkungsgebiete der „Grande Nation“ verlieren bei einer Anreise aus dem Westen Deutschlands via Luxemburg ihren Schrecken. Eine Freigabe zum Durch- oder Überflug der Kontrollzone von Luxemburg (ELLX) wird nach unseren Erfahrungen immer erteilt, gleiches gilt für die militärischen CTRs Metz und Nancy. Die wenigen dann noch folgenden LF-R Gebiete

sind zumeist am Wochenende nicht aktiv, zur Sicherheit sollte mit den mittlerweile sehr gut Englisch sprechenden FIS-Lotsen Kontakt aufgenommen werden.

Nach nur 2 ½ Stunden Flugzeit mit einer betagten Piper Cadet waren wir bereits im Anflug auf die Piste 36 der fast 2,5 km langen Asphaltbahn von Dijon-Longvic (LFSD). Die Freude über eine weiche und sehr kurze Landung währte jedoch nur kurz: Longvic ist ein Militärplatz mit ziviler Mitbenutzung, der größte (südliche) Teil des Vorfeldes gehört den Militärs und dieser Bereich darf nicht „durchrollt“ werden. Somit mussten wir auf der Piste an sämtlichen Abrollwegen vorbei bis ans Ende und dann nochmal einen weiten „Schlenker“ zum zivilen Terminal rollen. Ein Glück, das unser Vercharterer nach Flug- und nicht nach Blockzeit abrechnet...

Endlich angekommen, winkte uns ein freundlicher Mitarbeiter des Flugplatzes in unsere Abstellposition und nahm uns sogleich unser Gepäck ab, das mit ihm und seinem quietschgelben Einsatzfahrzeug

Richtung Ausgang verschwand. Mit der großen Herzlichkeit der Franzosen begrüßte uns auch der zweite Flughafenmitarbeiter im ansonsten menschenleeren Terminal, wickelte die Formalitäten mit uns ab und bestellte ein Taxi. Taxifahren ist in Frankreich zwar ein teurer Spaß (vor allem am Wochenende), aber wie die meisten Flugplätze liegt auch Dijon-Longvic recht weit außerhalb, und eine Bushaltestelle war weit und breit nicht zu entdecken.

Nach ca. 20 Minuten Fahrtzeit setzte uns der Taxifahrer vor unserem Hotel im Stadtzentrum ab. Bonjour Dijon! Das Einchecken war schnell passiert, und wir machten uns zügig auf den Weg zur Touristeninformation. Die kleinere der beiden lag gleich um die Ecke, und wenn es auch keinen geführten Stadtrundgang für uns gab, so erhielten wir doch einen würdigen Ersatz: In einer handlichen Broschüre haben kluge Marketingmenschen die Sehenswürdigkeiten von Dijon zu einem Rundgang in 22 Etappen zusammengestellt. Der Broschüre gaben sie den klangvollen Namen „Der



Buntes Treiben



Maison Millière

Rundgang der Eule“. Fotos der Sehenswürdigkeiten und kurze Erläuterungen machen sie zum idealen Sightseeing-Begleiter. Für alle Stationen braucht man ca. 3 Stunden. Das Besondere an dieser Strecke: Sie ist durch auf Gehwegen und Straßen eingelassene Eulen-Symbole gekennzeichnet; die einzelnen Etappenziele sind jeweils mit einer Eule inklusive Nummer narrensicher markiert. Clever gemacht und speziell für fremdsprachige Besucher die ideale Lösung um sich alleine zurechtzufinden. Nach einer kleinen Stärkung folgten wir also den Spuren der Eule. Der Trubel in der Stadt war herrlich: Die Menschen saßen

dichtgedrängt in den Cafés und genossen das Frühlingswetter, jung und alt lief auf der Suche nach Frühjahrsmode von Geschäft zu Geschäft – und Touristen waren auch einige unterwegs, unschwer zu erkennen an den kleinen Ansammlungen vor den jeweiligen Sehenswürdigkeiten. Auch wenn wir nicht alle 22 Ziele unserer Tour aufzählen können: Die Vielfalt an Baustilen unterschiedlichster Epochen, die kleinen winkligen Gassen, die prächtigen Stadthäuser, Kirchen und sogar ein Palast haben uns sehr beeindruckt.

Das „Maison Millière“, benannt nach seinem Erbauer, stammt nach seinem Erbauer, stammt sage und schreibe aus dem Jahr 1483. Sein typisch düsteres mittelalterliches Äußeres hat es bis heute bewahrt und diente sogar schon mehrmals als Filmkulisse, beispielsweise für „Cyrano de Bergerac“ mit Gerard Depardieu. Man sah die Pferdekarren förmlich vor sich, wie sie vor 500 Jahren zwischen den geduckten Häusern über die unbefestigten, schmutzigen Wege holperten.

Im Gegensatz zu dieser finsternen Mittelalterszenerie fasziniert das Hôtel Aubriot in der Rue des Forges durch seine prächtige Fassade und sein buntes Dach, dessen glasierte Ziegel in der Sonne leuchten. Im 13. Jahrhundert befanden sich hier die Geldreserven der Stadt in einem Kellergewölbe, damals war Guillaume Abriot für diese „Wechslergewölbe“ zuständig und setzte dieses imposante Haus als Eigenheim oben drauf.

Nur einige Straßen weiter, auf dem „Place du Theatre“, stand das – Theater natürlich. Es wirkt regelrecht nüchtern, kein Wunder, gebaut wurde es zu Beginn des 19. Jahrhun-



Die Eule von Dijon

derts im neoklassizistischen Stil. Die Église St-Michel gleich um die Ecke dagegen war umso auffälliger, aufgrund der langen Bauzeit finden sich hier Gotik und Renaissance vereint in einem Bauwerk.

Zeit für einen Besuch des Musée des Beaux-Arts, dem Museum der „Schönen Künste“, hatten wir nicht, obwohl es zu den ältesten Frankreichs zählt und sicher ebenfalls einen Besuch wert gewesen wäre. Untergebracht ist es im ehemaligen Palast der Herzöge von Burgund, in unmittelbarer Nähe des Place de la Libération. Dieser großzügige Platz soll zu den schönsten königlichen Plätzen des Landes gehören, und auch wir genossen den Blick auf den Palast, während wir uns gleichzeitig über die Kinder amüsierten, die lachend und kreischend



Église St-Michel

zwischen den Wasserfontänen auf dem Platz umher sprangen und zum Schluss alle pitschnasse Füße hatten...

Nach so vielen Eindrücken, dem ordentlichen Fußmarsch, und nicht zu vergessen unserem Flug, waren wir ganz schön geschafft, also beeilten wir uns mit den verbliebenen „4 Eulen“ und kehrten ins Hotel zurück. Frisch machen, ein paar Minuten ausruhen – dann waren wir wieder fit für den Abend.

Den läuteten wir mit einem regionalen Getränk ein: einem Kir. Neben Weißwein besteht er aus Crème de Cassis, also Likör aus der schwarzen Johannisbeere, und dieser stammt aus der Gegend von Dijon. Schon tagsüber hatten uns die blassvioletten Getränke von vielen Tischen angelacht. Hm, lecker und herrlich erfrischend. Zu den Meeresfrüchten, die wir danach schlemmten, schwenkten wir dann um zu Weißwein „pur“. Was ging es uns gut... Gemütlich ließen wir den Abend ausklingen.

Für das Frühstück am nächsten Morgen suchten wir uns ein echt französisches Café, denn es geht doch nichts über einen

Croissant, ein Baguette und einen starken Kaffee. Da verzichtet man freiwillig auf Aufschnitt, Käse und das Frühstücksei. Gegen 11 Uhr waren wir bereits am Flugplatz, eine Stunde später hoben wir ab für den Rückflug nach Deutschland. Am frühen Nachmittag landeten wir nach einem thermisch-turbulenten Flug wieder wohlbehalten in Mönchengladbach. P.S. Sie fragen sich, warum ausgerechnet eine Eule die Touristen durch Dijon führt? Die Eule ist in einen Außenpfeiler der Kirche Notre Dame gemauert, dort, wo die Rue de la Chouette (la chouette = die Eule)

beginnt. Im Laufe der Jahrhunderte ist sie für Passanten, die sie mit der linken Hand berühren, zu einem Glücksbringer geworden. Und wer lässt sich nicht gerne vom Glück den Weg weisen?

*Text und Fotos:
Daniela und Oliver Schröder*



Place de la Libération (o.), Kleiner Pilot (re.)



Tipps und Empfehlungen

Anflugkarten aller französischen Landeplätze gibt es kostenfrei im Internet unter http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/html/frameset_aip_uk.htm

Hotel-Tipp:

Sofitel Dijon La Cloche

Gehobenes Hotel (4 Sterne) 800 Meter vom Stadtzentrum entfernt.

DZ ab 120,- €

Das Hotel de la Cloche wurde 1882 errichtet um die mächtigsten Personen der damaligen Zeit zu beherbergen, wenn diese auf der Zugstrecke der „Kaiserlinie“ Paris-Lyon-Mediterranee unterwegs waren. Im Gästebuch des Hauses stehen unter anderem Napoleon III. und Grace Kelly.



eNews



Two years grace on third-country registrations?

Pilots and operators of aircraft on the N-register continue to be the meat in the sandwich as Europe and America attempt to resolve trade issues, and the future does not look promising. EASA's proposals to hamstring the N-register operator in Europe have been put back to 2014 and are now said to be subject to bilateral negotiations which may or may not produce a workable compromise – and the evidence of recent history indicates that no user-friendly solution will be found. In fact, it seems we have won a two-year grace period before the boot goes in.

At its December meeting the EASA Comitology Committee postponed from 2012 to 2014 the adoption of EASA's proposals on third country licensing. In the meantime the committee hopes the matter can be dealt with by way of bilateral agreements between Europe and America. In fact the first bilateral – known as a BASA – is due in spring, although it makes no mention of licensing.

The hope is that flight crew licensing agreements can be added later by way of annexes. Unfortunately the negotiations on bilaterals have been characterised by ill-will on both sides.

AOPA's lobbying of members of the EASA Comitology Committee and European Commission indicated that while they were wary of the damage EASA's proposals would cause, they were more concerned about the ability of national aviation authorities to handle the change from national to EASA licences, and the introduction of new third-country rules at the same time might be too much to cope with.

IAOPA Senior Vice President Martin Robinson says: "The difficulty when it comes to lobbying on these issues is that everyone agrees with you, but won't change

position. Nobody claims there is a safety issue, everyone accepts that the economic damage will be substantial, yet the status quo is impossible to maintain.

"Everyone says they want full reciprocity from the other side, while secretly trying to give less than they receive. Full reciprocity would be great for general aviation as long as we had a sensible validation system; imagine if you had an FAA IR and the process for converting it to a European equivalent was simple and sensible.

But how likely is that? At the root of the argument is government support for Boeing and Airbus, and everything from downline repair station charges to pilot licensing is governed by that. We are small cogs in a large intercontinental dispute, and bigger wheels are going to grind us up."

Maintenance rules leave unanswered questions

New EASA proposals on maintenance of third country aircraft in Europe – they're attacking this issue on multiple fronts – do not seem to be as onerous as they might have been. For commercial operators of non-complex types EASA is proposing that a maintenance programme be agreed between the operator and the maintainer. The maintainer can either agree the programme with the state of registry, or be accredited by EASA as a CAMO(T) to work on third country aircraft.

While this does not pose insurmountable problems, there are questions left hanging. No provision is specified for aircraft whose type certificate is not accepted by EASA. An N-registered aircraft which is forced to accept an EASA directive, say on a wing spar modification, will invalidate its FAA registration by doing so. What then? And operators of American flight schools teaching Europeans will be required to conform to European maintenance regulations, not those of the FAA, on American

soil. Will the Americans accept this? And will it be just another level of bureaucracy, or a game-stopper?

IAOPA backs updated SESAR CONOPS

IAOPA's Michael Erb has been working with a group of general aviation and rotorcraft representatives to update the SESAR Concept of Operations, a key document underpinning the future Air Traffic Management strategy for Europe. This is an important exercise in ensuring that the future system in Europe meets GA's needs. IAOPA strongly endorses the initiative, and looks forward to it having a real effect on the end solution. Our contributions to the SESAR work programme continue to gather pace, with our staff directly involved in over 40 operational and technical projects, ensuring that GA requirements are taken into account. AOPA UK's Ben Stanley says: "The Christmas break gave a welcome pause for breath!"

Malta plans to capitalise on registration difficulties

Malta is planning an aircraft registry which could take advantage of EASA's third-country crackdown by offering a lower-cost haven, particularly for business jets. Up to now Malta has instructed its GA owners and pilots to operate their aircraft on the N-register and conform to FAA regulation. EASA will however make this impossible, and Malta has woken up to the possibility of challenging the Isle of Man as a registry of choice for the business operator. The Isle of Man, nominally not part of the United Kingdom, set up the M-registry two years ago, and while the registry is open only to aircraft over five tonnes for owners who have business connections on the island, the Maltese aim to cast their net somewhat wider.

Termine 2011

Februar

12.02.2011

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

19.02.2011

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

März

12. - 13.03.2011

OUV-Wintertagung
an der TU-Darmstadt
Info: www.ouv.de

19.03.2011

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

26.03.2011

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

April

02. - 03.04.2011

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

13. - 16.04.2011

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

Mai

05. - 08.05.2011

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

12. - 15.05.2011

AOPA-Fly-Out
nach La Rochelle (LFBH)
Info: www.aopa.de

12. - 15.05.2011

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

19. - 22.05.2011

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

Juni

30.06. - 03.07.2011

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

Juli

21. - 24.07.2011

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

30.07. - 06.08.2011

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

31.07.2011

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

August

26. - 28.08.2011

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

28.08.2011

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

September

22. - 25.09.2011

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

Oktober

22. - 23.10.2011

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

November

19.11.2011

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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

AOPA-Shop



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



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



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

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



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



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



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



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



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

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

Liefer- und Rechnungsadresse

Name	AOPA-ID
Straße	
PLZ	Ort
Land	

Zahlungsart

Bankeinzug – **Nur für AOPA-Mitglieder**

Kto-Nr.	BLZ
Kontoinhaber	

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		<input type="text"/>	€ 12,00	<input type="text"/>
AOPA-Cap		<input type="text"/>	€ 10,00	<input type="text"/>
AOPA-Poloshirt Herren	<input type="text"/>	<input type="text"/>	€ 20,00	<input type="text"/>
AOPA-Poloshirt Damen	<input type="text"/>	<input type="text"/>	€ 20,00	<input type="text"/>
AOPA-Package		<input type="text"/>	€ 35,00	<input type="text"/>
AOPA-Schlüsselanhänger		<input type="text"/>	€ 9,50	<input type="text"/>
AOPA-Aufnäher – oval		<input type="text"/>	€ 8,50	<input type="text"/>
AOPA-Schwinge – Stoff		<input type="text"/>	€ 6,50	<input type="text"/>
AOPA-Tasse		<input type="text"/>	€ 5,00	<input type="text"/>
AOPA-Pin		<input type="text"/>	€ 5,00	<input type="text"/>
Summe (zzgl. Versandkosten)				<input type="text"/>

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
4. Quartal 2010 IVW geprüft



Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
Email-Adresse		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen UL PPL(A) GPL CPL ATPL

Lizenznummer seit

Ich bin Halter Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

Lehrberechtigung IFR 1-Mot 2-Mot Turboprop

Kunstflug Wasserflug Hubschrauber Reisemotorsegler Jet

Ballon

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

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

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

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

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

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



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany



www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:



Gold-Sponsor:



Silver-Sponsor:

