

## Drittes AOPA-Muster-Eilverfahren gegen die ZÜP gewonnen

■ *Werden die Behörden jetzt einlenken?*

Das Verwaltungsgericht Hamburg hat zugunsten eines Piloten durch Beschluss vom 08.02.2006, Az.: 5 E 3691 / 05, gegen die Luftsicherheitsbehörde bei der Freien und Hansestadt Hamburg entschieden. Sie hatte seine Lizenz mit Sofortvollzug widerrufen. Er hatte die Lizenz vor kurzem abgeben müssen, weil er den Antrag zur ZÜP nicht unterschreiben wollte.

Der Privatpilot ist im Werksflughafen und Verein seines Arbeitgebers ehrenamtlich als Fluglehrer und ferner als Kunstfluglehrer mit organisierten Sicherheitstrainings engagiert. Er ist auch nebenberuflich bei zwei gewerblichen Flugschulen als Fluglehrer gegen Entgelt tätig.

In seinem Fall ist die Fliegerei außerdem für seinen Beruf bei der Entwicklung und dem Einsatz von Kommunikations- und Navigationsgeräten und -komponenten förderlich. Deshalb hatte sein Arbeitgeber den Erwerb des Pilotenscheines befürwortet und unterstützt.

Das Gericht hat, wie in unseren beiden anderen Musterverfahren, die von den Verwaltungsgerichten in Braunschweig und Minden (siehe unsere früheren Berichte) entschieden wurden, die fehlende Bundesratszustimmung gerügt.

Es hat auch ausdrücklich die Begründung der leider abgewiesenen Verfassungsbeschwerde der AOPA, Az.: 1 BvR 470 / 05, herangezogen. Im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes müssen zugunsten des Piloten dessen persönliche und berufliche Nachteile gegenüber den Sicherheitsinteressen des Staates abgewogen werden.

Wir hoffen, dass wir jetzt nach drei gewonnenen Entscheidungen zugunsten aller Piloten erreichen können, dass besonnene Behörden die ZÜP - Anträge zumindest mit Augenmaß behandeln oder sogar „wegen Arbeitsüberlastung“ erst mal die wirklich wichtigen Dinge vorrangig erledigen.

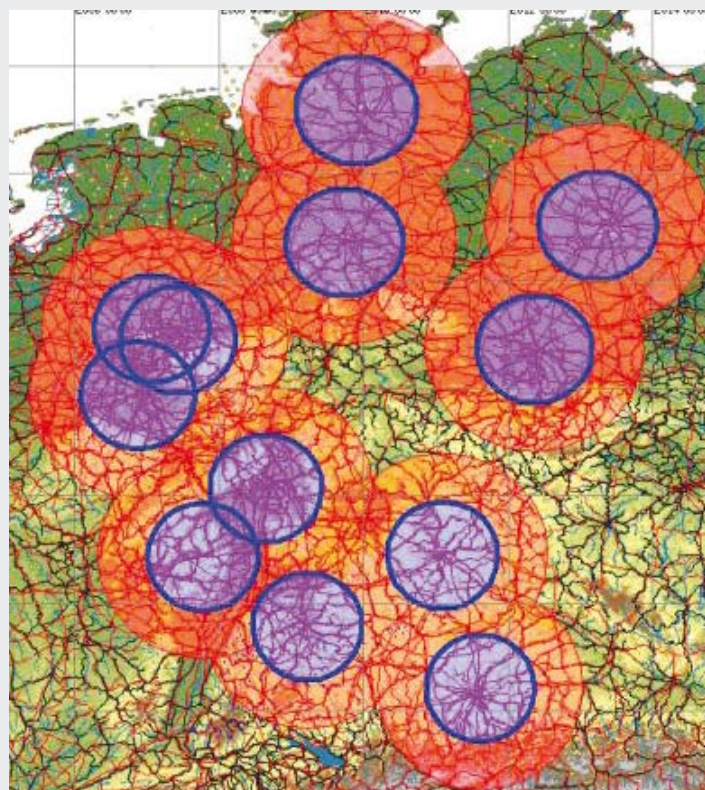
## Protest gegen die Flugbeschränkungsgebiete zur Fußball-WM

So werden die Flugbeschränkungsgebiete für den VFR Verkehr während der Fußball-WM wohl aussehen: Große Restricted Areas mit einem Durchmesser von 60 NM um die WM-Stadien herum. Zusätzlich ist eine Identifikations-Zone mit einem Radius von ca. 30 NM um diese Restricted Areas herum geplant, also eine Abdeckung von insgesamt je 120 NM Durchmesser.

Nichtidentifizierte Flugzeuge innerhalb dieses Rings werden von der Alarmrotte der Luftwaffe aufgebracht. Die AOPA-Germany protestiert entschieden gegen diese unverhältnismäßig großen Sperrgebiete, die der Sicherheit nicht im geringsten dienen. Für den IFR Verkehr (also auch große Verkehrsflugzeuge mit einem bedeutend höheren Gefährdungspotential) gibt es keine Einschränkungen, obwohl in Hamburg die Anflugroute direkt über das Stadion führt. Auch das zeigt, dass hier auf Kosten der Privatpiloten ein Gefühl der Scheinsicherheit bei der Bevölkerung erzeugt werden soll.

Viele Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen und Lufttaxis erwarten während der WM Engpässe auf den großen Verkehrsflughäfen. Sie suchen nach Alternativen. „Deutschland würde sich als Ausrichter bis auf die Knochen blamieren, wenn Verkehrslandeplätze innerhalb der Sperrzone plötzlich nicht mehr für Besucherverkehr zu den Spielen zur Verfügung stehen“. VIPs, Fernsehberichterstatter, Funktionäre und Techniker sind bisher ganz selbstverständlich mit Geschäftsflugzeugen z.B. nach Egelsbach statt nach Frankfurt geflogen. Sollen Egelsbach oder die Plätze um Berlin oder Tempelhof geschlossen bleiben nur wegen der WM, die dieses Publikum besuchen will? Oder soll es etwa Ausnahmegenehmigungen nur für diese Personen geben? Luftfahrtunternehmen und Wartungsbetriebe an kleineren Flugplätzen innerhalb der Sperrzonen droht Verdienstaustausch.

Dass gerade kleinere Flugplätze in der Nähe von Sportveranstaltungen gerne genutzt werden, zeigt sich seit Jahren bei Formel-Eins Rennen am Nürburgring oder Hockenheim: Gäste kommen per Auto oder mit dem eigenen Flugzeug zu kleinen Landeplätzen im Umkreis - und reisen im Hubschrauber vom Flugplatz direkt zur Rennstrecke weiter. Der Bedarf ist da und während der WM erst recht. Und sinnhaft sind die Sperrgebiete in keinem Fall.



## ZÜP: Unser Land ist Absurdistan. Die Behörden verlieren jedes Maß:

■ *Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG*

Die ZÜP ist schon schlimm genug. Jetzt kommt es noch schlimmer.

Wer bislang geglaubt hatte, er habe nichts zu verbergen; er könne und er werde unterschreiben, (nur Kosten solle es nichts), könnte bald erschreckt aufwachen: Das Vorgehen der Behörden hat nichts mehr mit Terrorismusabwehr zu tun.

Wir hatten schon in unserer leider aus formalen Gründen abgewiesenen Verfassungsbeschwerde und in den beiden erfolgreichen Eilanträgen gegen die Anordnung des Sofortvollzuges in zwei konkreten Widerrufsfällen auch auf den Verstoß gegen die Unschuldsvermutung nach Art. 6 Abs. 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention verwiesen. Wir haben den ungeheuren abstrakten Generalverdacht, der nur gegen uns Piloten gilt, angeprangert.

Jetzt wird der Generalverdacht konkret: Die Luftsicherheitsbehörde für Hessen, das Polizeipräsidium Frankfurt, ist sehr aktiv.

Einem Piloten werden noch offene oder schon erledigte strafrechtliche Ermittlungsverfahren, also nicht einmal rechtskräftige Verurteilungen, vorgehalten. Selbst Ermittlungsverfahren, die ausdrücklich als eingestellt, also nicht mehr anhängig, gekennzeichnet sind, werden aufgelistet. Der Pilot soll schriftlich dazu Stellung nehmen und Unterlagen übersenden, um „Zweifel an seiner Zuverlässigkeit auszuräumen“. Es handelt sich um reine Wirtschaftsdelikte, die nicht abgeurteilt wurden. Hierzu muss man wissen: In der Wirtschaft wird mit harten Bandagen gekämpft. Manchmal werden von Wettbewerbern gegen unliebsame Konkurrenten Strafanzeigen erstattet; gegen Lieferanten werden Betrugsvorwürfe zur Anzeige gebracht mit dem Hintergrund, den Preis zu drücken oder von Mitarbeitern, um sich zu rächen.

Ein Unternehmer kann auch schnell in den Verdacht eines Sozialversicherungsbetruges kommen. Die Krankenkassen sind mit Anzeigen nicht zimperlich. Ebenso Provisionsbetrug oder Subventionsbetrug.

Auch bei Insolvenzen ist schnell ein Ermittlungsverfahren da wegen Konkursverschleppung oder ungenauer Buchführung.

Ein Miterbe hatte in einer Erbstreitigkeit eine Strafanzeige wegen Unterschlagung erstattet. Dies wird einem Piloten vorgehalten.

Diese Ermittlungsverfahren werden zwar in einem Register registriert, aber dann eingestellt. Und jetzt soll der Pilot dazu Stellung nehmen! Manchmal weiss er noch nicht einmal etwas von der Anzeige, weil die Staatsanwaltschaft das Verfahren gleich eingestellt hat.

Die Luftsicherheitsbehörde verlangt ausserdem „Angaben über die persönlichen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse (Schul- und Berufsausbildung, Familienstand, finanzielle Verhältnisse, Verhältnis zu Drogen und Alkohol)“.

Noch absurder: Die Luftsicherheitsbehörde Berlin hat bei einem Piloten Zweifel an der Zuverlässigkeit wegen rechtskräftiger Verurteilung wegen Beleidigungen im Straßenverkehr. Der Pilot soll eine schriftliche Stellungnahme seines Psychologen/ Psychiaters beibringen mit Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht und dessen „persönlicher Einschätzung sowie über die Fortschritte der Therapie“!!!

Einem Piloten, der eine streitige Rechnung eines RP nicht zahlen wollte, wird angedroht, seine Zuverlässigkeit sei anzuzweifeln.

Für uns als AOPA gibt es nur einen Weg: Der Generalverdacht gegen die Piloten muss mit allen Mitteln bekämpft werden. Die ZÜP muss weg. Die meisten Politiker und Behörden sind verblendet in dem Wahn, die ZÜP diene der Terrorismusbekämpfung.

Es gibt nur eine Parole: Misstrau dem Staat, der Dir misstraut. Aber wir haben noch Hoffnung in die Gerichte. Unsere Hoffnung wurde bislang nicht enttäuscht.

■ von Sibylle Glässing - Deiss  
AOPA-Vizepräsidentin und Rechtsanwältin

## Unsere Frequenznutzungsbeitragsmusterklagen für die Jahre 1998 und 1999 waren erneut erfolgreich

■ *Die Bundesnetzagentur (früher RegTP) zahlt die entsprechenden Beiträge zurück*

Das Verwaltungsgericht Köln hat mit Urteilen vom 16.12.2005 die Erhebung von Frequenznutzungsbeiträgen wegen in dieser Form nicht zulässiger Schätzung der Beitragshöhe für rechtswidrig erklärt.

Wie schon in den vergangenen Klagewellen waren der DAeC und die AOPA in abgestimmten Klagen erfolgreich. Die Urteile sind mittlerweile rechtskräftig.

Dies bedeutet: Nicht nur in den Musterverfahren, sondern in allen Beitragsverfahren, in denen rechtzeitig entsprechend dem AOPA Widerspruch gegen die Beitragsbescheide für die Jahre 1998 und 1999 erhoben worden ist, wird die Bundesnetzagentur die bereits gezahlten Beiträge zurückzahlen.

Mit Schreiben vom 12. Januar 2006 hat die Bundesnetzagentur mitgeteilt, dass sie sich bemühen wird, die notwendigen Erstattungen und die Abwicklung der anhängigen Widerspruchsverfahren zügig durchzuführen. Sie bittet darum, von rein informatorischen Rückfragen vorerst abzusehen. Mit den Erstattungen kann aus organisatorischen Gründen allerdings nicht vor Ende Januar gerechnet werden.

Anmerkung: Die Jahre 2000 bis 2005 sind weiterhin bei Gericht anhängig, allerdings für etliche Jahre schon verhandelt worden. Die EMV – Verfahren werden in einer weiteren Verhandlung am 03.03.2006 vor dem Verwaltungsgericht Köln verhandelt.

## IAOPA World Assembly in Toronto, AOPA-Kanada lädt ein vom 18. - 24. Juni 2006

**The World of Aviation is Coming to Canada and You're Invited!**

In June of 2006 the World of Aviation will be coming to Toronto, Canada for the 2006 IAOPA World Assembly and we are pleased to invite you and the members of your association to be our very special guests.

Aviation forms an integral part of the fabric of Canada and our goal is to provide you with an outstanding World Assembly. In order to fulfill this goal we've put together a program that combines many of Toronto's very best tourism experiences with an opportunity for all aviators to fly in our Big Blue Canadian Skies. Float Plane Flying, Toronto Shopping, Niagara Falls Tour, Museums, aircraft rentals and a day at Canada's Largest Aviation Event, The Canadian Aviation Expo and COPA Convention are all part of the program.

The 2006 World Assembly is open to all members of your association and we encourage you to spread the word. To help you get started we have created a web site specifically for the 2006 IAOPA World Assembly [www.2006worldassembly.com](http://www.2006worldassembly.com), which provides you and your members with everything from complete registration information to comprehensive tourism and aircraft rental information. We have also sent a quantity of registration packages to you which you should receive in the next few weeks. Over the months leading up to the 2006 World Assembly we will be updating the web site and we will also be sending you feature articles and information which we hope that you will share with your membership.

We're excited to be holding the 2006 IAOPA World Assembly in Canada and we look forward to hosting you and the members of your association. Please contact Jane McKerroll of the Canadian Owners and Pilots Association at [jmckerroll@copanational.org](mailto:jmckerroll@copanational.org) if you have any questions.

Sincerely yours

Kevin Psutka  
President of Canadian Owners and Pilots Association



**23<sup>RD</sup> WORLD ASSEMBLY**

## AOPA-Austria: Staatssekretär Kukacka erteilt Prüfungsauftrag für betriebsleiterfreies Fliegen

Bei einem Treffen von Vertretern der AOPA, Aeroclub und BMVIT unter Leitung des zuständigen Staatssekretärs Helmut Kukacka wurde ein bedeutender Schritt zur Verwirklichung eines wesentlichen Anliegens der AOPA Österreich erreicht. Bei dem Termin am 2.12.2005 standen vor allem die „Anliegen der Allgemeinen Luftfahrt“ im Mittelpunkt und Staatssekretär Helmut Kukacka erkundigte sich ausführlich über die Bedürfnisse und die möglichen Lösungsansätzen bei den anwesenden Interessensvertretungen, AOPA und Aero Club. Dabei stand neben wichtigen Themen wie die Einführung der JAR-FCL auch die langjährige Forderung des „Flugbetriebs ohne Anwesenheit eines diensthabenden Flugplatzbetriebsleiters“ im Mittelpunkt der Diskussion. Staatssekretär Kukacka stellte klar, dass kaum ein anderes Verkehrsmittel so stark internationalen Regeln unterworfen ist, wie die Luftfahrt. Damit sollten Regelungen die international funktionieren und angewandt werden, auch in Österreich möglich sein. Da bereits aus den USA, England, Frankreich, Skandinavien, Deutschland und der Schweiz positive Beispiele vorliegen, stand Staatssekretär Kukacka einer Diskussion zum „Flugbetrieb ohne Flugplatzbetriebsleiter“ grundsätzlich positiv gegenüber. Auch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB), vertreten durch Gruppenleiter Ing.-Mag. Manfred Bialonczyk, steht einer möglichen Umsetzung nach Prüfung der Detailfragen grundsätzlich positiv gegenüber. Um nicht in einer Diskussionsphase hängen zu bleiben, ersuchte der Staatssekretär um die Erstellung eines geprüften Lösungsvorschlages, der auch die Haftungsfrage der Flugplatzbetreiber klären soll. Danach könnten eventuell notwendige Gesetzesänderungen und Verordnungen vorbereitet werden. Aufgekommen ist die Diskussion nachdem Vizepräsident Dipl.-Ing. Wolfgang Malik vom Aeroclub erneut den Vorschlag für einen Probetrieb auf drei Flugfeldern eingebracht hatte. Dipl.-Ing. Malik bedankte sich bei Staatssekretär Kukacka dafür, dass die Umsetzung der offenen Punkte nun offensiv angegangen wird, da bisherige Anläufe ergebnislos blieben. Der nun gemeinsam gefasste Zeitplan ist ehrgeizig, wird doch angestrebt, bereits Mitte 2006 alle rechtlichen Voraussetzungen für das betriebsleiterfreie Fliegen in Österreich geschaffen zu haben. Seitens der OZB wurde jedenfalls klargestellt, dass auch ein Probetrieb nur nach Anpassung aller rechtlichen Voraussetzungen möglich sein wird. AOPA-Austria, beim Termin vertreten durch Hannes Taborsky und Capt. Peter Schmidleitner und Aero Club sind nun gefordert tatkräftig mitzuarbeiten, um den ehrgeizigen Zeitplan tatsächlich einhalten zu können.

■ Peter Schmidleitner

Leiter der Arbeitsgruppe Flight Operations der AOPA-Austria

# Das Original ICAO-Karten 2006

Die Luftfahrkarte ICAO 1:500 000 enthält die neuesten und aktuell gültigen Topografie- und Flugsicherungsinformationen. Erleben Sie die ICAO-Karte auch interaktiv auf CD-ROM.



### Neue Features:

- Darstellung der Flugplatzhöhen
- Eigene Symbole für verschiedene Hindernisarten

Bestellen Sie einfach telefonisch bei unserer Hotline **069-78072540** im AIS-C oder über unsere **Luftfahrtbedarfshändler**.

[www.dfs-service.de](http://www.dfs-service.de)

Erscheint zum  
**16. März 2006**



Digitale Version der ICAO-Karte inklusive AIRFIELD GUIDE Europe Wall Chart mit Suchfunktion für 2.800 europäische Plätze.

**DFS Deutsche Flugsicherung**

Anzeige

## Der Dominoeffekt setzt sich fort: Fliegen ohne Flugleiter jetzt auch im Saarland, Probetrieb startet in Saarlouis-Düren (EDRJ)

Wir argumentieren schon seit Jahren für Fliegen ohne Flugleiter, die Diskussion mit den Behördenvertretern ist zuweilen mühsam und langwierig. Aber die Beharrlichkeit der AOPA bringt Erfolge: In immer mehr Bundesländern setzen sich unsere Argumente durch, die Behörden wollen Erfahrungen mit FoF sammeln. In der letzten Ausgabe des Letters, Seite 4, konnten wir über die positiven Entwicklungen in Hessen berichten: Giessen-Lützellinden (EDFL) ermöglicht FoF, nachdem wir uns hierfür eingesetzt haben. Auch im Saarland hat man unsere Anregungen aufgegriffen und das FoF unter den nachfolgenden Bedingungen eingeführt. Zwar ist man von den Freiheiten wie etwa in Frankreich und Skandinavien deutlich entfernt, aber wir sind eindeutig auf dem richtigen Weg!

1. Die Befreiung gilt nur für die auf dem Flugplatz Saarlouis-Düren stationierten Flugzeuge und die Werkstattflüge der ansässigen Luftfahrttechnischen Betriebe. Vor der erstmaligen Inanspruchnahme ist jeder Flugzeugführer verpflichtet sämtliche Bedingungen für das Fliegen ohne Flugleitung mit der Abgabe seiner Unterschrift zu akzeptieren.
2. Die Befreiung gilt nur dann, wenn die gesetzlich erforderlichen meteorologischen Mindestvoraussetzungen erfüllt sind (mindestens 1,5 km Sicht und eine Wolkenuntergrenze von mindestens 500 ft AGL).
3. Die Befreiung gilt nicht für Solo-Schulflüge (ohne Fluglehrer) und Mischflugbetrieb (Kombination aus Motorflug mit Segelflug oder Fallschirmspringen).
4. Diese Befreiung gilt nur für Flüge von SR -30 Min., jedoch frühestens 07:00 Uhr (Ortszeit) bis SS +30 Min., jedoch spätestens bis 20:00 Uhr (Ortszeit) und bei einem Start vor 19:00 Uhr Ortszeit jedoch spätestens bis 21:00 Uhr (Ortszeit).
5. Für jede Flugbewegung ohne Flugleitung ist rechtzeitig die Erlaubnis des Platzhalters einzuholen (PPR).

6. Der verantwortliche Flugzeugführer hat vor dem Start/der Landung festzustellen, ob die Verkehrssicherheit am Flugplatz gewährleistet ist. Die Verkehrssicherungspflicht wird beim Fliegen ohne Flugleitung vom Platzhalter auf den verantwortlichen Flugzeugführer übertragen. Das Risiko trägt alleine der verantwortliche Flugzeugführer.
7. Der verantwortliche Flugzeugführer hat bei Start und Landung Blindmeldungen auf der Platzfrequenz 122,60 MHz abzugeben, um ggf. weitere Luftverkehrsteilnehmer in der Umgebung über die aktuelle Flugzeugposition und über die weiteren Flugabsichten zu informieren.
8. Alle Flugbewegungen ohne Flugleitung müssen lückenlos im Hauptflughbuch erfasst werden. Der verantwortliche Flugzeugführer ist aus diesem Grund verpflichtet, unmittelbar vor dem Start bzw. nach der Landung die Flugbewegung zu dokumentieren und in den dafür vorgesehen Briefkasten zu werfen.
9. Fliegen ohne Flugleitung ist nur für Flugplatznutzer möglich, deren Abrechnung aller Leistungen mittels Monatsrechnung und Einzugsermächtigung erfolgt.

Anzeige



**VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.**

Vorsitzender: RA W. Hirsch, Uhlandstr. 19, D-70182 Stuttgart

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

Internet: [www.luftfahrt-sv.de](http://www.luftfahrt-sv.de) phone: (049) 7 11 / 2 37 33 15  
e-mail: [Info@luftfahrt-sv.de](mailto:Info@luftfahrt-sv.de) fax: (049) 40 / 36 03 08 78 65

## Spendenaufruf: Aktion „DEMO-Fliegerchen Twenny“

■ Ein Himmel voller Flieger:

Mit der Aktion „DEMO-Fliegerchen Twenny“ wollen die Sport- und Privatpiloten im Frühjahr gegen unsinnige Bürokratie, nachteilige Gesetzgebungen und auf das Ordnungschaos für die Allgemeine Luftfahrt aufmerksam machen.

Der Bundestag in Berlin, die Landtage der Länder und deren Abgeordnete sowie die Medien werden bei diesem gemeinsamen Projekt von JAR-Contra, mit Unterstützung des DAeC, der AOPA und dem DMFV einbezogen.

Ein attraktives Modellflugzeug wirbt für Sympathie, der Beipackzettel warnt vor den Risiken und Nebenwirkungen durch Recht und Gesetz.

In den vergangenen Jahren haben neue Gesetze und Bestimmungen den Luftsportlern erhebliche Probleme bereitet. Die deutschen Bestimmungen zum Nachweis der fliegerärztlichen Tauglichkeit für Luftsportler sind härter und schärfer als in jedem anderen Land der Welt (Stichwort: „Kampffjettauglichkeit für Segelflieger“). Die neuen Ausbildungsberechtigungen, die jahrelange bewährte Praxis ignorieren, und nicht zuletzt die sachlich nicht zu begründende Zuverlässigkeitsüberprüfung nach dem Luftsicherheitsgesetz, mit der kein einziger Terrorist von seiner Tat abgehalten werden kann, gefährden den Flugbetrieb und die Vereine existenziell. Auch die willkürlich anmutenden Luftraumbeschränkungen bei VIP-Besuchen, beispielsweise bei der Fußball-Weltmeisterschaft, und „Schutzgebiete“ über AKWs sind sachlich nicht mehr nachvollziehbar. Lässt sich ein selbstmordbereiter Terrorist durch eine Halteverbotszone oder ein Stoppschild von seiner Tat abhalten?

Die Piloten und ihre Verbände haben in vielen Gesprächen und mit Aktionen gegen diese quälenden Vorschriften protestiert. Einige Korrekturen wurden erreicht und pragmatische Lösungen erwirkt. Bei weitem wurden aber noch nicht alle Probleme gelöst. Für die Zukunft ist eher mit Verschärfungen als mit pilotenfreundlichen Bestimmungen zu rechnen.

Um nachhaltig auf unsere schwerwiegenden Probleme aufmerksam zu machen, wollen wir uns jetzt direkt bei den Verantwortlichen in der Politik Gehör verschaffen. Bundestags- und Landtagsabgeordnete und die zuständigen Vertreter der Ministerien, so auch die Medienvertreter, sollen in einer öffentlichkeitswirksamen Aktion ein kleines Modellflugzeug erhalten. Ein „Beipackzettel“ mit beschriebenen Risiken



und Nebenwirkungen fasst die wichtigsten bürokratischen, scharfen, unsinnigen, teils kuriosen Vorschriften zusammen und zeigt kluge Lösungen auf.

Die Internet-Basis-Initiative JAR-Contra stellte diese Idee von Fritz Welter auf ihrer Website allen Piloten vor. Die Reaktionen und Zustimmung aller Betroffenen waren großartig. Claus-Dieter Zink, Koordinator der Aktion, gewann schon Ende des vergangenen Jahres den DAeC - mit seinem Präsidenten Gerhard Allerdisen an der Spitze - für dieses Projekt. Mit Hilfe der Firma Graupner wird derzeit alles vorbereitet. Vorgesehen ist, dass im Frühjahr nicht nur in Berlin die mit Gummimotor fliegenden Modelle ihre Botschaften übergeben. Die 3000 „Twennys“ dafür wurden bereits bestellt. So lange der Vorrat reicht, wird auch die lokale Presse der einzelnen Vereine mit eingebunden. Diese Exemplare sollten unter der E-Mail-Adresse [c@dzink.de](mailto:c@dzink.de) mit voller Adresse und unbedingt mit Nennung des Vereins und der Zeitung schon jetzt kostenlos bestellt werden.

Das Projekt kostet viel Geld. Die Initiatoren bitten deshalb um jede Menge Unterstützung in jeglicher Form. Wir wollen, unabhängig von Zugehörigkeiten und Mitgliedschaften in Gruppen und Verbänden, gemeinsam dieses einige 10.000 EUR teure Vorhaben zusammen tragen. Es wäre ein Armutszeugnis für die Luftsportler und ein persönliches Fiasko, wenn die Initiatoren auf den Rechnungen alleine sitzenbleiben müssten. Informationen zu diesem vom DAeC und der AOPA und dem DMFV unterstützten Projekt bei:

- Claus-Dieter Zink, [www.jar-contra.de](http://www.jar-contra.de) und das dortige AT-Forum
- Uschi Kirsch, Tel.: 0531-23540-27, [info@daec.de](mailto:info@daec.de)
- Für den BWLV, VP Sieger Maier, Tel.: 07021-82245, [maier@bwlv.de](mailto:maier@bwlv.de)



### Spendenkonto (Verwendungszweck: „DEMO-Fliegerchen“)

- JAR-Contra, C.-D. Zink: Kontonummer 83999019, Volksbank Asperg-Markgröningen, BLZ 60462808  
Bic: GENODES1AMT, IBAN: DE 52604628080083999019

### Bei Wunsch einer Spendenquittung (bitte wenigstens 30 € und vollständige Adresse) bitte auf diese Konten überweisen:

- Baden-Württembergischer LV: Kontonummer 1054830308, BW Bank, BLZ 60020030
- Luftsportverband Rheinland-Pfalz: Kontonummer 1800201111, SPK Rhein-Nahe, BLZ 56050180
- Luftsport-Verband Bayern: Kontonummer 770036, Bankhaus Max Flessa, BLZ 70030111

## Begleitschreiben an die Politiker zur Aktion „DEMO- Fliegerchen Twenny“

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter,

Fliegen macht Spaß. Erste Erfahrungen mit dem luftigen Vergnügen machen viele als Modellflugpiloten. Probieren Sie es mit Twenny aus.

Aber halt: Bevor Sie das Leichtgewicht mit 40 Gramm zum Jungfernflug in die Luft werfen, müssen Sie eine spezielle Haftpflichtversicherung abschließen. Der Gesetzgeber hat nach §§ 1(2) und 9 Luftverkehrsgesetz Flugmodelle allgemein als Luftfahrzeuge definiert. Sie unterliegen damit den Haftungsgrundsätzen der Luftverkehrsgesetzgebung, Ausnahmen sind nicht zulässig.

Mehr als drei Dutzend gesetzlicher Regelungen und Verordnungen muss jeder Pilot beachten, bevor er sich mit seinem Flugzeug in die Luft begibt. Deutsche Piloten unterliegen dabei Gesetzen, die sie im Vergleich zu ihren europäischen Nachbarn erheblich benachteiligen.

Der Luftsport in Deutschland wird überwiegend ehrenamtlich in den Vereinen organisiert. Die Vereinsvorstände haften mit ihrem Privatvermögen, die Fluglehrer müssen ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsprogramm nachweisen. Seit der so genannten europäischen Harmonisierung durch JAR-FCL ist der Paragraphendschubel undurchdringlich. Wir kritisieren nicht sinnvolle Regelungen, die die verantwortungsvolle Ausbildung der Schüler verbessert, sondern um formale und praxisferne Bestimmungen.

Selbst jeder Segelflugpilot muss ein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis nachweisen, das die Kriterien für die „Kampffettaglichkeit“ erfüllt. Das ist weltweit einmalig, unsere europäischen Freunde kommen mit einem Attest vom Hausarzt aus. Eine Ursache für die scharfe Vorschrift ist ein Übersetzungsfehler – ein peinlicher Fehler der Verantwortlichen. Eine unverzügliche Korrektur ist Pflicht.

Die deutschen Piloten von Motorflugzeugen und Motorseglern müssen sich, freiwillig und auf eigene Kosten, nach dem neuen umstrittenen Luftsicherheitsgesetz einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterziehen, sonst verlieren Sie ihre Lizenz.

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung soll der Abwehr von terroristischen Anschlägen aus der Luft durch Privatpiloten dienen. Ein kleine Anfrage im Schleswig-Holsteinischen Landtag ergab: „Durch die Zuverlässigkeitsüberprüfung der Privatpiloten verspricht sich das Land Schleswig-Holstein keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn.“ Kein Terrorist lässt sich durch die Überprüfung entlarven. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung für Piloten von Flugzeugen unter zwei Tonnen bringt keinen Sicherheitsgewinn, ist datenschutzrechtlich bedenklich, benachteiligt deutsche Bürger, ist ein unnützer und kostenintensiver Bürokratismus. Mit der Überprüfung wird der Bevölkerung Sicherheit vorgegaukelt.

Sicherheit sollen auch die riesigen Flugbeschränkungsgebiete gewährleisten, wenn beispielsweise die besten Fußballer der Welt um den Pokal kicken. Dann nämlich muss auf dem Segelfluggelände, das 50 Kilometer entfernt vom Stadion liegt, der Schulbetrieb mit den Platzrunden in 300 Meter Höhe eingestellt werden. Schutz bietet diese Maßnahme nicht, dem kein selbstmordbereiter Terrorist beachtet das „Stoppschild“ oder „Einfahrt verboten“. Keinem Piloten ist der Sinn dieser Maßnahme zu vermitteln. Außerdem: Weltweit wurde nie ein Terrorakt mit Privatflugzeugen und von Luftsportlern verübt.

Weitere Informationen, Gesetze und Kommentierungen, Argumente und Diskussionen finden Sie unter dem Twenny-Logo auf den Startseiten folgender Websites: Bürgerinitiative: [www.JAR-Contra.de](http://www.JAR-Contra.de); AOPA Germany: [www.aopa.de](http://www.aopa.de) und Deutscher Aero Club e.V.: [www.DAeC.de](http://www.DAeC.de);

## EU-Konferenz zur Allgemeinen Luftfahrt am 15. Mai 2006

■ *Erstmals findet im Rahmen der ILA die „European General Aviation Conference“ statt*

### INTENTION

Die Allgemeine Luftfahrt übt als Individualverkehrskomponente des Luftfahrtsystems sehr vielfältige Nischenfunktionen aus, im geschäftlichen und privaten Reiseverkehr, in der Ambulanz- und Arbeitsluftfahrt. Aber auch in der Forschung und Entwicklung von Technologien, die in den anderen Luftfahrtbereichen Anwendung finden, im Bereich des Luftsports und der Jugendarbeit erzeugt sie großen Nutzen. Speziell im nach dem Mauerfall geographisch vergrößerten Europa ist die Nachfrage nach ihren schnellen Punkt-zu-Punkt Verbindungen über große Entfernungen auch in dezentrale Regionen ohne aufwendig ausgebaute Verkehrsflughäfen stark gewachsen. Dennoch bleibt die Allgemeine Luftfahrt, landläufig gerne pauschalisierend als „Hobbyfliegerei“ bezeichnet, in Deutschland und weiten Teilen Europas noch weit hinter ihren Potentialen zurück. In Deutschland fliegen in der Allgemeinen Luftfahrt ca. 50.000 Privat- und Berufspiloten auf über 21.000 Flugzeugen, erwirtschaften pro Jahr 1 Mrd. Euro Umsatz und erzeugen 8.000 Arbeitsplätze. In Deutschland werden pro Einwohner ca. 12,50 EUR in der Allgemeinen Luftfahrt umgesetzt, in den USA hingegen über 300,- EUR, also 25 mal mehr. Die EU-Konferenz soll aufzeigen, welche technischen und ökonomischen Potentiale die Allgemeine Luftfahrt bietet und was getan werden kann, um diese Potentiale unter Einhaltung ökologischer Ziele ohne Subventionierung zu erschließen, um letztendlich die verkehrstechnische Anbindung der europäischen Regionen zu gewährleisten, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

### ORGANISATION

Veranstalter sind die AOPA-Germany und der Flugplatz Schönhagen. Die EU-Konferenz wird in die ILA-Aktivitäten eingebunden und einen Tag (15. Mai) vor der offiziellen ILA 2006 am Flugplatz Schönhagen stattfinden. Die Konferenz richtet sich an klein- und mittelständige Unternehmen sowie an die Politik und Luftfahrtinteressierte. Die Teilnahme ist gebührenfrei.

### POLITISCHE BEGLEITUNG - SCHIRMHERRSCHAFT

Persönlich unterstützende Politiker sind Peter Danckert - Stellv. Vorsitzender der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt - und Landrat Peer Giesecke. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee wurde gebeten die Schirmherrschaft zu übernehmen.

### REFERENTEN UND MODERATION

Namhafte Referenten aus Politik, Wirtschaft, Behörden und Verbänden sind angefragt und haben zum großen Teil bereits bestätigt. Moderator ist Volker Thomalla, Chefredakteur des aerokurier und der FLUGREVUE.

### VORLÄUFIGES PROGRAMM

**10.00 Uhr** Begrüßung - Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (angefragt)

Die Allgemeine Luftfahrt in Europa, Situation, Herausforderungen und Perspektiven

**10.30 Uhr** Neue Navigations- und Flugsicherungstechnologien

- Satellitennavigation, Möglichkeiten für Anflugverfahren ohne ILS über EGNOS, Galileo (Herr Müller, Honeywell)
- Glascockpits (NN)
- Papierloses Cockpit und Flugplanung (Hr. Roesch, Jeppesen)
- Der Transponder der Zukunft: Mode S, ADS-B, Datalink generell, (Dr. Wittig, Eurotelematik)

**12.00 Uhr** Kaffeepause

**12.15 Uhr** Ökologisch fortschrittliche Technologien

- Flugtreibstoffe und ihre Zukunft: AVGAS, MOGAS, Diesel (Dr. Hartmut Bähr, Total Fina Elf)
- Unleaded AVGAS (Lars Hjelmberg, Hjelmco Oil)
- Dieselmotoren in der Luftfahrt (Fa. Thielert - NN)
- Moderner Flugzeugbau, (Hr. Dries, Diamond Aircraft)

**13.45 Uhr** Mittagspause (Kostenbeitrag 25,00 EUR)

**14.45 Uhr** Allgemeine Luftfahrt als Wirtschaftsfaktor

- Bedeutung der AL & Bedingungen für eine ökonomisch & ökologisch positive Entwicklung (Dr. Erb, AOPA-Germany)
- Anforderungen an den Flugplatz von Morgen (Dr. Schwahn, Flugplatz Schönhagen)
- Bedeutung der Regionalluftfahrt für die Wirtschaft, Vorstellung einer Studie der FH Trier (NN)
- Geschäftsreiseverkehr mit der AL im heutigen Europa aus Sicht des Praktikers (NN)

**16.15 Uhr** Kaffeepause

**16.30 Uhr** Allgemeine Luftfahrt und Administration

- EASA, die europäische FAA (NN)
- Allgemeine Luftfahrt und innere Sicherheit, (NN)
- Lärmschutz in Deutschland und Europa, Notwendigkeit der Harmonisierung (Prof. Dr. Gjemulla, TU- Berlin)
- Europäische Flugsicherung der Zukunft, Integration der AL in SESAR (Olaf Dlugi, Sprecher der Airspace User in SESAR)

**18.00 Uhr** Ende der Konferenz

**ab 18.30 Uhr** ILA-Eröffnungs-Abendessen mit Rahmenangeboten wie Fliegen im Simulator oder Rundflüge mit verschiedenen Flugzeugtypen (Kostenbeitrag 20,00 EUR).

ⓘ Weitere Infos unter [www.aopa.de](http://www.aopa.de), [www.edaz.de](http://www.edaz.de), [www.ila-berlin.de](http://www.ila-berlin.de) und in der nächsten Ausgabe des AOPA-Letters.

## Information Day at EUROCONTROL - 21.02.2006

The „Eurocontrol Guidance Material on the application of the Common Requirements for the Service Provision“ will be held at EUROCONTROL Headquarters in Brussels on the 21st February 2006 from 10.00 to 16.30.

The Information Day is intended for Directors of National Regulators, CEOs of Service Providers and EC (DG TREN) representative(s).

### Provisional Work Programme

- Introduction by the Director General
- Address by Director ATM Programmes
- Background and setting of expectations
- Overview of the SES regulative framework, with emphasis on the common requirements
- The framework of the guidance material
- The certification process
- Presentation of guidance material on ANSP compliance with common requirements in the areas: Corporate matters, Safety - security - quality, Human Resources, Technical and operational competence.
- What EUROCONTROL can provide in support to stakeholders
- Open session for Discussions and Feedback
- Wrap-up

Anzeige

**Nie mehr ohne**  
**pc\_met**  
Selbfbriefing-System für Wetterinformationen

Für VFR, IFR, Segelflug oder Ballonfahrt: Einfach Start und Ziel auswählen und der **pc\_met**-Assistent stellt Ihnen alle wichtigen meteorologischen Daten für Ihren Flug bereit. Damit sind Sie perfekt gebrieft gemäß §3a LuftVO.

Bestens gebrieft vom **pc\_met**-Assistenten

Jetzt ausführliche Infos anfordern:  
Telefon: 0 69/80 62-26 95  
Telefax: 0 69/80 62-50 62  
http://www.pcmet.de  
pcmet.info@dwd.de

Deutscher Wetterdienst

Anzeige



**Internationale Messe für  
Gebrauchtflyzeuge  
Friedrichshafen, Bodensee**

**20. – 22. April 2006**



### Jetzt Aussteller-Unterlagen anfordern !

- Die ideale Plattform für den Verkauf von Gebrauchtflyzeugen aller Kategorien
- Außerdem im Messe-Angebot: Zubehör, Ausstattung, Versicherung, Service, Finanzierung, Leasing, etc.
- Interessante Fachvorträge rund um das Thema Fliegen



Messe Friedrichshafen GmbH  
Neue Messe 1 • 88046 Friedrichshafen  
Tel.: +49(0)7541-708-361 • Fax: +49(0)7541-708-110  
E-mail: imas@messe-fn.de

**www.imas-friedrichshafen.de**