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

AOPA LETTER

Ausgabe 01/2012 | Februar - März 2012 | Heftpreis 2,80 Euro

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

01/12

Mit 60 zum alten Eisen:

EASA schickt Piloten in den vorzeitigen Ruhestand

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

Stärker vertreten!

Vorsicht bei Flügen nach Italien!

Avionikzulassung bei der EASA

Fliegerisch fit!

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach

AOPA-Fly-Out nach Schweden

Besser informiert!

Petition zum Erhalt des Flugplatzes Lüneburg

AERO 2012 voller Optimismus

AERO FRIEDRICHSHAFEN

The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 18. – Sa. 21. April 2012

Friedrichshafen, Germany

20th ANNIVERSARY

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:
aerokurier
FLUG REVUE
QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948 TECNAM

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer AOPA-Germany

EASA-FCL kommt, aber wann und wie?

Von vielen werden die neuen europäischen Lizenzierungsvorschriften EASA-FCL heftig kritisiert. Die meisten Piloten wissen aber wohl noch gar nichts mit den neuen, europaweit einheitlichen Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zum Lizenzwesen anzufangen, die in den letzten Monaten von den EU-Institutionen verabschiedet wurden und zum 8. April 2012 europaweit eingeführt werden sollen, oder besser gesagt sollten. Wer heute schon JAR-konforme Lizenzen hat, der wird tatsächlich von der Umstellung kaum betroffen sein. Viele Piloten werden aber tatsächlich massiv getroffen.

In Deutschland sind das mehrere hundert Piloten im Alter über 60 Jahre, die unter der deutschen Fassung von JAR-FCL noch gewerblich als alleiniger Pilot an Bord fliegen dürfen, allerdings gemäß §127 LuftPersV begrenzt auf den deutschen Luftraum. Mit diesen Piloten, die oftmals in der Luftrettung oder bei kleinen Luftfahrtunternehmen beschäftigt sind, befasst sich ausführlich der Artikel von Jürgen Mies auf Seite 14. Der neu gegründete Arbeitskreis der Luftfahrtunternehmen in der AOPA ist in Verbindung mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) und der EASA, um diese Problematik noch in letzter Minute in den Griff zu bekommen.

Außerdem werden in ganz Europa viele tausend Inhaber von Fluglizenzen aus Drittstaaten schwer getroffen, die zwar bislang keinerlei Probleme verursacht haben und geduldet wurden, jetzt aber durch EASA-FCL gezwungen werden mit europäischen Lizenzen zu fliegen. Die Lösung soll ein bilaterales Abkommen zur wechselseitigen Anerkennung von Fluglizenzen zwischen der amerikanischen FAA und der EASA bringen, die internationale IAOPA arbeitet hier eng zusammen mit dem Verband der Flugzeughersteller (GAMA) und Pilotengruppierungen wie die Grumman Pilots Association (AYA), um die Behörden von der Bedeutung dieses Vorhabens zu überzeugen. Wichtig ist auch, dass inzwischen alle europäischen Staaten von ihrem Recht Gebrauch machen, die Nutzung von Drittstaatenlizenzen bis mindestens 2014 weiter zu erlauben, um den Verhandlungen Spielraum zu geben und zu einem positiven Ergebnis zu kommen.

Aber wann kommt EASA-FCL? Schon zum eigentlich vorgesehenen Termin 8. April 2012? In einem Telefonat mit dem Luftverkehrsreferat des BMVBS haben wir erfahren, dass das BMVBS, das LBA und die Länderbehörden nach einer gemeinsamen Sitzung im Januar 2012 allesamt die Notwendigkeit sehen, die Einführung der Lizenzierungsvorschriften von EASA-FCL in Deutschland um ein Jahr nunmehr auf den April 2013 zu verschieben. Ein entsprechender Antrag Deutschlands auf ein sogenanntes „Opt-Out" soll bei den europäischen Behörden gestellt werden.

Durch die verspätete Verabschiedung von EASA-FCL durch das Europäische Parlament ist der ursprünglich vorgesehene Fahrplan nicht mehr zu halten, zudem sind auch die Authority Requirements, also der Vorschriftenteil für die Luftfahrtbehörden, noch nicht veröffentlicht. Die deutschen Luftfahrtbehörden wollen aber prüfen, ob in einigen Bereichen, wie etwa bei Flugschulen, ein früherer Einführungstermin angestrebt werden kann.

In Europa entsteht durch die unterschiedliche Einführung der Vorschriften zunächst ein Flickenteppich. In Großbritannien etwa rechnet man mit der Einführung von EASA-FCL zum 1. Juli 2012, aus anderen Staaten haben wir noch keine Fahrpläne vorliegen.

Was genau mit den Inhabern von ICAO- und nationalem PPL in Deutschland geschehen wird, steht nach Auskunft des BMVBS noch nicht abschließend fest. Angestrebt ist, diese Lizenzinhaber mit europäischen Lizenzen wie etwa dem LAPL oder einem PPL mit entsprechenden Restriktionen auszustatten, die für die Lizenzinhaber die Ausübung der gleichen Privilegien wie bislang erlauben. Wir haben das BMVBS darum gebeten, seine Planungen so bald wie möglich öffentlich bekannt zu geben, da sich in der Branche Unsicherheit breit macht und in Ermangelung von Fakten verstärkt Gerüchte im Umlauf sind.

AOPA-Intern

Wir danken...	5
Mitglieder werben Mitglieder	5

Stärker vertreten!

Vorsicht bei Flügen nach Italien!	6
Der Europäische Gerichtshof entscheidet über die Energiesteuer im Werkverkehr	8
Avionikzulassung bei der EASA	10
Die Zukunft heißt PBN – Performance Based Navigation	11
Mit 60 zum alten Eisen – EASA schickt Piloten in den vorzeitigen Ruhestand	14
Fluglehrer ohne CPL – Nachtrag zum Artikel im AOPA-Letter 06/11	16
Flugplatz Fürstenfeldbruck – Stationierung von Flugzeugen im Raum München	17

Fliegerisch fit!

AOPA Fly-Out nach Schweden vom 07. bis 10.06.2012	18
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 10.03.2012	20
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 17. und 18.03.2012	20
2. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar vom 26. bis 29.04.2012	21
AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 06. bis 10.06.2012	21
20. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 14. bis 17.06.2012	22
Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg	22
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23

Besser informiert!

Petition zum Erhalt des Flugplatzes Lüneburg	24
Harmonische Weihnachtsfeier am Flugplatz Eggenfelden	24
Embraer mit neuem Standbein	25
AERO 2012 voller Optimismus	26
Ein iPad statt 16 Ordner	28
100 $ pro Flug – Neue Streckengebühr droht in den USA	28

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht: Fliegen in Ghana? – Ja! Und nicht nur das!	29
IAOPA-Europe eNews	32
Termine	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelfoto: Embraer SA. (Phenom 100)

Wir danken ...

... unseren Jubilaren in den Monaten Februar und März 2012
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany!

30-jährige Mitgliedschaft
Jürgen F. Kleine
Uwe Reszka
Helmut Walter
Harald Rutenbeck
Herrmann Windler
Hermann Steffi
Wolfgang Thiele
Dr. Andreas F. Siraa
Horst-Dieter Jagla
Karl Rittner

25-jährige Mitgliedschaft
Jürgen Wiese
Martin Hinterwaldner
Peter Waltner
Dr. Joachim Zimmermann
Günter Wallrabenstein
Norbert Onnenberg
Jürgen Fuchs
Dr. Elfriede Herminghausen
Dr. Andreas Pappert

Mitglieder werben Mitglieder

Die beste Werbung für unseren Verband sind Mitglieder, die mit der AOPA zufrieden sind und ihre fliegenden Bekannten für uns werben. Als Dankeschön winken ein kompletter Satz Luftfahrtkarten 2012 für Deutschland – wahlweise von Jeppesen oder der DFS – oder weitere attraktive Prämien. Die Karten für das Jahr 2012 werden direkt nach Erscheinen im März 2012 versandt.

1 neues Mitglied

Jeppesen-VFR/GPS-Kartenset
2012 für Deutschland bestehend aus 4 Karten mit 3D-Geländedarstellung

ICAO-Kartenset 2012 der DFS
für Deutschland bestehend aus 8 Karten

Prämienzahlung
von 40 EUR für jedes neue Mitglied

2 neue Mitglieder

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

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

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

Vorsicht bei Flügen nach Italien!

Italien stranguliert die Allgemeine Luftfahrt mit neuer Luxussteuer

Die Meldung der IAOPA von Anfang Januar hat uns alle geschockt: Das italienische Parlament hat angesichts der aktuellen Haushaltskrise eine Luxus-Steuer verabschiedet, die für Autos mit mehr als 250 PS, Boote von über 10m Länge und auch für alle private Flugzeuge gelten soll. Die Steuer soll gewichtsabhängig und jährlich erhoben werden, angefangen von 1,50 € pro kg für Flugzeuge unter 1.000 kg MTOW, bis hin zu 7,55 € pro kg für Flugzeuge mit einem MTOW über 10.000 kg. Hubschrauber zahlen den doppelten Steuersatz. Diese Steuer wird sich nicht nur dramatisch negativ auf die ohnehin schon notleidende Allgemeine Luftfahrt in Italien auswirken, sondern sie wird auch alle anderen Flugzeugbetreiber treffen, sobald sie mit ihrem Flugzeug für mehr als 48 Stunden nach Italien kommen. So wird nicht nur ein Besuch in Italien von mehr als 2 Tagen immens teuer, denn eine Cessna 172 müsste mit 2.750 € versteuert werden, auch schon die Durchreise wird gefährlich: Ein wetterbedingter längerer Aufenthalt, ein technisches Problem oder ein Streik der Flugsicherung, und schon würde für den Flugzeugbetreiber eine Rechnung von mehreren tausend Euro fällig.

Massimo Levy von der AOPA-Italien sagt: „Es sieht so aus, als wollte man die Allgemeine Luftfahrt in Italien wirklich kaputt machen. Können Sie sich vorstellen, dass ein ausländischer Flugtourist für ein langes Wochenende in Italien mit einer Cirrus SR22 satte 3.855 € bezahlt? Oder dass ein Geschäftsmann, der aus den USA kommt, mit seiner Cessna Citation Sovereign 103.767,20 € an Steuer entrichtet? Wir wissen nicht, wie es weiter gehen soll. Vielleicht sind wir wirklich am Ende der Straße angekommen."

Die AOPA-Italien hat mit einer Vielzahl von Politikern gesprochen und dabei klar gemacht, dass auch die Flugzeugeigentümer sich in einer Zeit großer finanzieller Probleme in Italien einer Unterstützung des Staates nicht verweigern wollen, dass aber solch eine exzessive Steuer die gesamte Branche schwer beschädigen würde, was wiederum zu einem nochmals niedrigeren Steuereinkommen führen würde. Politische Versprechungen, doch noch Erleichterungen einzuführen, haben noch zu nichts geführt. Die neue Steuer auf diverse Produkte wird eingeführt im Rahmen eines großen Maßnahmenpakets mit dem Namen „Rettet Italien", das auch eine Erhöhung des Rentenalters um fünf Jahre vorsieht. Die Kollegen der AOPA-Italien hoffen, durch intensive Verhandlungen im letzten Moment doch noch Korrekturen im Gesetz herbeiführen zu können, die am 4. Februar 2012 – und damit nach unserem Redaktionsschluss – veröffentlicht werden sollen.

Fluglinien, Lufttaxis und Aerial-Work sind von der Steuer ausgenommen, genauso wie Staatsflugzeuge und Militärmaschinen. Für alle anderen sollen nach dem derzeitigen Stand jährlich folgende Steuersätze gelten:

Foto: Kandler

Bis 1,000 kg MTOW = 1,50 € per kg
Bis 2,000 kg MTOW = 2,50 € per kg
Bis 4,000 kg MTOW = 4,25 € per kg
Bis 6,000 kg MTOW = 5,75 € per kg
Bis 8,000 kg MTOW = 6,65 € per kg
Bis 10,000 kg MTOW = 7,10 € per kg
Über 10,000 kg MTOW = 7,55 € per kg

Helikopter müssen das Doppelte dieses Gewichtsbetrages entrichten. Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Gyrocopter zahlen einen Fixbetrag von 450 € pro Jahr.

Die europäischen AOPAs werden sich mit dieser Steuer, sollte sie letztlich so eingeführt werden, sicherlich nicht abfinden. Zum einen wäre sie eine Katastrophe für unsere italienischen Freunde, deren Flugzeuge sich kaum noch bezahlen lassen würden. Zum anderen müsste man Italien auch als Ausländer von der Liste der Flugziele komplett streichen. Außerdem droht aber auch ein Dominoeffekt, wenn sich andere Länder von dem italienischen Beispiel inspirieren lassen und diese neue Steuer im „Copy and Paste" Verfahren übernehmen. Aber auch für Italien ist unter dem Strich allenfalls nur kurzfristig eine Einnahmensteigerung durch die Steuer selbst zu erwarten, danach kommt der Bumerangeffekt: Keine Einnahmen mehr durch den Verkauf von Sprit, keine Umsätze mehr auf den Flugplätzen durch Landegebühren, durch den Verkauf von Dienstleistungen, und vor allem wird die Gastronomie weniger Übernachtungen zu verzeichnen haben.

Die Lage ist sicherlich schwierig, aber nicht hoffnungslos: Es gibt durchaus Zweifel an der Rechtmäßigkeit dieser Steuer. Denn Artikel 15 des Chicagoer Abkommens der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO besagt:

„Die Vertragsstaaten erheben keine Gebühren, Taxen oder sonstigen Abgaben für ihr Hoheitsgebiet lediglich für das Recht der Durchrei-

se, Einreise oder Ausreise eines Luftfahrzeugs eines Vertragsstaats oder der an Bord befindlichen Personen oder Güter."
Wenn die Durchreise eines Flugzeuges nicht schon nach 48 Stunden als beendet erklärt werden kann, was nicht anzunehmen ist, dann verstößt Italien mit seiner Steuer fundamental gegen eines der grundlegenden juristischen Prinzipien der internationalen Zivilluftfahrt.

Protestaktion der AOPA-Germany

Als im letzten Jahr in Österreich eine neue Abgabe für Flugzeugpassagiere verabschiedet wurde, ist es durch einen massiven Protest auf nationaler und europäischer Ebene doch noch gelungen, die Finanzbehörden Österreichs von der Unsinnigkeit dieses Vorhabens zu überzeugen und zumindest die Regelung für Flugzeuge unter 2.000 kg auszusetzen. Deshalb müssen wir das Gleiche jetzt auch in Italien versuchen:
Bitte schreiben Sie an das italienische Finanzministerium und/oder die italienische Botschaft in Deutschland, dass Sie Italien im Falle des Zustandekommens der neuen Luxussteuer nicht mehr anfliegen werden.
Machen Sie doch auch gleich eine Rechnung auf, welche Verluste der italienischen Wirtschaft z.B. in der Gastronomie entstehen, wenn Sie und Ihre Passagiere nicht mehr zum Kurzurlaub nach Italien fliegen. Wenn Sie geschäftlich fliegen, dann stellen Sie doch bitte auch dar, wie die Beziehungen zu ihren italienischen Geschäftspartnern beeinflusst werden, wenn Sie Ihr Geschäftsreiseflugzeug nicht mehr einsetzen können. Musterschreiben werden wir auf unserer Website www.aopa.de veröffentlichen. Emails sind gut, können aber leicht gelöscht werden. Der Vorteil von Telefaxen ist, dass jeder „anständige" Beamte instinktiv eine Akte anlegen wird, wenn er die vielen Ausdrucke erhält:

Italienische Botschaft in Berlin:
Ambasciata d'Italia a Berlino
Hiroshimastr. 1
10785 Berlin
Tel. +49 30 254400
Fax +49 30 25440169
E-mail: segreteria.berlino@esteri.it

Italienisches Finanzministerium:
SPOKESPERSON AND HEAD OF PRESS RELATIONS
Dr. Filippo Alberto Pepe
Tel. +39 06 47614360-4467
Fax +39 06 4881247
E-mail: portavoce@tesoro.it

Anzeige

Jetzt testen: 3 Hefte für nur € 9,60 plus Zugabe

fliegermagazin

Kienzle ALPHA Armbanduhr
Diese Uhr mit Datumsanzeige paart das schöne alte Kienzle-Design mit neuer Technik. Sie hat ein Präzisionsquarzwerk und ist bis 1 ATM wasserdicht. Das Gehäuse hat einen Durchmesser von 40 mm und ist nur 6 mm flach. Das Armband ist schwarz in Kroko-Optik gehalten.

GRATIS zum ABO!

Sie sparen 35%

Wer fliegen will, muss lesen!
Laden Sie sich die gewünschte Ausgabe vom ***fliegermagazin*** ganz einfach auf Ihr iPad: Ab sofort gibt es das ***fliegermagazin*** auch als digitalisierte Ausgabe im App Store von iTunes. So haben Sie immer die wichtigsten Infos rund ums Fliegen dabei, für nur € 3,99.

Bestellen Sie hier: Tel. 01805/ 025 502 06 * - abo@fliegermagazin.de - www.fliegermagazin.de
* 0,14 € /Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 € /Min. aus dem Mobilfunk

JAHR TOP SPECIAL VERLAG

fliegermagazin erscheint im:
JAHR TOP SPECIAL Verlag GmbH & Co. KG
Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

Der Europäische Gerichtshof entscheidet über die Energiesteuer im Werkverkehr

Seit dem Jahr 2006 haben zahlreiche Unternehmen, die ihre Flugzeuge außerhalb eines Luftfahrtunternehmens im sog. Werkverkehr für Dienstreisen einsetzen, erfolgreich gegen die Erhebung der Mineralölsteuer bzw. Energiesteuer auf den von ihnen verbrauchten Kraftstoff geklagt. Denn die europäische Energiesteuerrichtlinie 2003/96 sieht eine Versteuerung von Kraftstoffen in der Luftfahrt vor, mit Ausnahme der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt. AOPA-Beirat und Steuerexperte Prof. Dr. Gustav Real hat die Position vertreten, dass sowohl der Werkverkehr als auch die gewerbsmäßige Nassvercharterung nicht zu der „privaten nichtgewerblichen Luftfahrt" zählen, und dass damit die deutsche Energiesteuer-Durchführungsverordnung, die nur Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Steuerbefreiung gewährt, gegen höherrangiges europäisches Recht verstößt. Mit dieser Auffassung stand Prof. Real keinesfalls alleine da, denn z.B. auch die Republik Polen hat für Flugzeuge im Werkverkehr mit genau dieser Begründung die Energiesteuer nie erhoben. Im Dezember 2011 hat der Europäische Gerichtshof, der vom Finanzgericht Düsseldorf zur Klärung dieser Grundsatzfrage angerufen wurde, in zwei unterschiedlich gelagerten Verfahren die Entscheidung verkündet.

Leider hat der EuGH in beiden Verfahren nicht so entschieden, wie wir uns das erhofft und angesichts der ersten bundesdeutschen Urteile auch durchaus erwartet hatten. Der große Befreiungsschlag für die Betreiber von Flugzeugen im Werkverkehr und auch für die gewerblichen Nass-Vercharterer von Flugzeugen bleibt aus, die Energiesteuerbefreiung darf nach diesen höchstrichterlichen Entscheidungen nur noch unter sehr restriktiven Bedingungen gewährt werden. Angesichts verlorener Gerichtsverfahren gibt es natürlich auch Kritik, warum hat man das überhaupt probiert? Wir sind aber der Meinung, dass dieser Versuch unternommen werden musste. Wie die Rechtslage nach den beiden EuGH-Urteilen aussieht, zeigt die Analyse unseres AOPA-Präsidenten Prof. Dr. Elmar Giemulla:

Steuerfrei = Luftfahrt zu kommerziellen Zwecken

Der EuGH hat am 1. Dezember 2011 seine Entscheidung betreffend die Steuerbefreiung für Werksflüge und am 21. Dezember für die Nassvercharterer verkündet. Beide Entscheidungen sind auf der Website der AOPA im vollen Wortlaut wiedergegeben. Die wesentlichen Punkte sowie die Folgen sind:

1. Luftfahrt

Einstiegsvoraussetzung für die Steuerbefreiung nach der europäischen Energiesteuerrichtlinie ist, dass es sich bei der fraglichen Tätigkeit um „Luftfahrt" handeln muss. Die bloße Vermietung eines Luftfahrzeugs ist (noch) keine Luftfahrt. Für die Charakterisierung eines Vertrages ist es nämlich unerheblich, auf welchen Gegenstand er sich bezieht. Ob ein Mietvertrag ein Auto oder ein Flugzeug zum Gegenstand hat, macht insofern keinen Unterschied – er ist und bleibt ein Mietvertrag. Auch ein Autovermieter nimmt ja mit der Vermietung nicht selbst am Straßenverkehr teil, sondern überlässt das Auto jemandem, der es dann seinerseits zu „Fahrzwecken" nutzt. Ebenso wenig betreibt der Vermieter eines Luftfahrzeuges selbst Luftfahrt, sondern allenfalls der Mieter (je nachdem, zu welchem Zweck er das Luftfahrzeug benutzt). Da der Vermieter also bereits an dieser „Einstiegsvoraussetzung" scheitert, kann er also jedenfalls bei Trockencharter keine Steuerbefreiung geltend machen.

Fraglich ist allerdings, wie das bei der Nasscharter zu beurteilen ist, bei der der Vermieter bekanntlich nicht nur den Piloten „mitliefert", sondern auch die sonstigen Kosten übernimmt und sie dem Charterer sodann in Rechnung stellt, wie zum Beispiel die Flugplatzgebühren oder eben auch die Treibstoffkosten. Ist das noch der bloßen Vermietung zuzurechnen oder ist das bereits „Luftfahrt" in dem hier relevanten Sinne? Der EuGH betont in seinen Urteilen, der Begriff „Luftfahrt" verlange, „dass die entgeltliche Dienstleistung unmittelbar mit dem Flug des Luftfahrzeugs zusammenhängt". Ob der Vermieter für den Treibstoff die Steuerbefreiung beanspruchen kann, hängt jetzt davon ab, ob sein Kunde seinerseits das Luftfahrzeug für Luftfahrt – Dienstleistungen gegen Entgelt nutzt (siehe hierzu noch unten 2).

Der Eigentümer, der sein Luftfahrzeug „trocken", also insbesondere ohne Kraftstoff, vermietet oder verchartert, kann die Steuerbefreiung schon deshalb nicht in Anspruch nehmen, weil er keinen Kraftstoff erwirbt; etwas anderes kann für den Mieter / Charterer gelten.

2. Zu kommerziellen Zwecken

Von der Steuerbefreiung ist ausgenommen die „private nichtgewerbliche Luftfahrt". Nur diese ist in der Richtlinie definiert, wenn auch in negativer Weise und damit etwas unhandlich. Immerhin er-

gibt sich im Umkehrschluss (in der Umdrehung der Negation), was ansonsten steuerbefreit bleiben soll. Dies ist nicht etwa die „gewerbliche Luftfahrt“ (ein Begriff, den wir u. U. vor dem Hintergrund des deutschen § 20 LuftVG verstehen würden). Vielmehr ist dieser Umkehrfall von der Richtlinie ausdrücklich mit dem Begriff der Luftfahrt „zu kommerziellen Zwecken“ belegt worden. Was immer man in anderen rechtlichen Zusammenhängen unter „gewerblich“ verstehen mag, ist unerheblich – in der genannten Vorschrift ist nun einmal ausdrücklich legal definiert, was „im Sinne dieser Richtlinie“ unter „kommerziell“ zu verstehen ist, nämlich

- die entgeltliche Beförderung von Passagieren und Waren
- oder die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen
- (oder behördliche Zwecke).

Im Ergebnis ist also jeder Bereich der „Luftfahrt“ (keine Vermietung) von der Steuer befreit, der nicht unter einen dieser Ausnahmetatbestände fällt. Auch für deren Verständnis bzw. für das Verständnis des Gesamtbegriffs des „Kommerziellen“ ist es nicht zulässig, ihn mit dem deutschen Begriff des „Gewerblichen“ zu verwischen. Eine solche, landläufig als „Heimwärtsstreben“ des Juristen bezeichnete Interpretationsweise mag zwar naheliegend sein, führt aber aus der jeweiligen Vorschrift heraus und in einen juristischen Dschungel hinein. Insbesondere ist der Bezug zu § 20 LuftVG (Betriebsgenehmigung für die „gewerbsmäßige Beförderung“) nicht zielführend, weil diese Vorschrift einen völlig anderen Sinn und Hintergrund als die Steuerbefreiungsrichtlinie hat. Bei § 20 LuftVG geht es um erhöhte Anforderungen an die Sicherheit, wenn jemand dauerhaft und mit Gewinnerzielungsabsicht (eben „gewerblich“ im Sinne des deutschen Rechtsverständnisses) Personen und Sachen befördert. Diese zusätzlichen Sicherheitsvoraussetzungen werden mit Hilfe einer „Betriebsgenehmigung“ abgesichert, für die man die entsprechenden Voraussetzungen nachweisen muss. Das Phänomen des (genehmigten) Luftfahrtunternehmens in das Verständnis der in der Steuerbefreiungsrichtlinie verwendeten Begriffe mit hineinzuschieben, kann wegen der Ähnlichkeit der entscheidenden Begriffe „gewerblich“ und „kommerziell“ zwar in manchen Fällen zu richtigen Ergebnissen führen, in anderen Fällen aber eben auch nicht. So ist es sicherlich richtig, dass ein Luftfahrtunternehmen (§ 20 LuftVG) eine „entgeltliche Beförderung von Passagieren und Waren“ (Steuerbefreiungsrichtlinie) durchführt und damit steuerbefreit ist. Umgekehrt ist aber auch jeder andere, auch wenn er kein Luftfahrtunternehmen betreibt, von der Steuer befreit, wenn er eine solche „entgeltliche Beförderung von Passagieren und Waren“ durchführt. Und schließlich ist derjenige, der ein Luftfahrzeug lediglich vermietet, in diesem Zusammenhang nicht steuerbefreit, selbst wenn er (auch) ein Luftfahrtunternehmen betreibt.

Der EuGH betont in seinem Urteil vom 1. Dezember (Rz. 19), dass die Richtlinie bzw. die damit verfolgten Ziele „autonom auszulegen“ sind. Dies muss umso mehr gelten, als hier vom europäischen

Foto: Fotolia.de

Gesetzgeber ausdrücklich und abschließend definiert worden ist, was er im Rahmen der vorliegenden Richtlinie unter „gewerblich“ bzw. „kommerziell“ verstanden wissen will (siehe EuGH-Urteil vom 1. Dezember , Rz. 27 und 28).

3. Konsequenzen für die umstrittenen Sachverhalte

3.1 Vermietung

Der Vermieter betreibt bei der Trockencharter keine Luftfahrt, so dass er bereits aus diesem Grunde nicht von der Steuerbefreiungsrichtlinie erfasst ist. Hier ist es der Mieter, der Luftfahrt betreibt. Demgegenüber kann der Nassvercharterer dann, aber auch nur dann!, die Steuerbefreiung beanspruchen, wenn sein Charterkunde seinerseits einen der oben aufgelisteten Ausnahmetatbestände erfüllt. Private Flüge (oder auch Werkflüge siehe unten) fallen nicht hierunter.

3.2 Arbeitsflüge

Diese Flüge sind steuerbefreit (entgeltliche Erbringung von Luftfahrt-Dienstleisungen durch Dritte, wie etwa Kontrollflüge von Strom-/Pipelinenetzen, Staumelder, Absetzflüge für Fallschirmspringer).

3.3 Werkverkehr

Beim Werkverkehr wird dagegen keine entgeltliche Luftfahrt-Dienstleistung erbracht. Zum einen erbringt das Unternehmen nicht jemand anderem gegenüber (einem Besteller) eine Dienstleistung, sondern nur „sich selbst“. Das ist allerdings keine Dienstleistung, wie sich aus dem Zusammenhang mit der „Entgeltlichkeit“ ergibt, was bedeutet, dass der Besteller für die Dienstleistung ein Entgelt zu zahlen hat. Der wirtschaftliche und sonstige Vorteil, den der Unternehmer beim Werkverkehr haben mag, ist kein solches „Entgelt“, weil es zum einen keine Zahlung darstellt und diese schon gar nicht von der beförderten Person als Gegenleistung für diese Beförderung geleistet wird (siehe EuGH-Urteil vom 1. Dezember , Rz. 21). Werkverkehr ist also nicht steuerbefreit (siehe EuGH-Urteil vom 1. Dezember , Rz. 27).

Prof. Dr. Elmar Giemulla

Avionikzulassung bei der EASA

Es tut sich was!

Als Verbandsvertreter der Allgemeinen Luftfahrt hat man natürlich ein großes Interesse daran, dass grundsätzlich alle neuen, aber ganz speziell natürlich die sicherheitsfördernden Technologien unbürokratisch, kostengünstig und reibungslos in unsere Flugzeugflotte eingerüstet werden können.

Ganz so einfach geht das jedoch leider nicht, zumindest in Europa. Soll etwa ein modernes kombiniertes GPS-Com-Nav-Gerät aus der Garmin-Serie installiert werden, dann gilt es einige Hürden zu überwinden. Jedes einzurüstende Gerät muss selbstverständlich luftfahrtzugelassenen sein. Das reicht aber noch nicht, jede Avionik benötigt auch noch eine ergänzende Musterzulassung für den jeweiligen Flugzeugtyp, in den sie eingebaut werden soll. Diese ergänzende Musterzulassung, auf Englisch „Supplemental Tpye Certificate" oder kurz „STC" genannt, kostet bei der EASA für komplexere Geräte wie das o.g. Kombinationsgerät ungefähr 10.000 €. Stuft die EASA die Installation als große Änderung ein, dann muss eine sog. „Design Organisation" einen Antrag bei der EASA stellen, wofür weitere 7.000 - 10.000 € an Kosten anfallen. Sie wollen mit dem neuen GPS-Gerät in Ihrem Flugzeug auch die modernen GPS-Anflugverfahren nach LPV-Standard nutzen, die wie ein konventionelles ILS auch Höhenführung bieten? Dann verlangt die EASA ein zusätzliches Verfahren für eine große Änderung und Sie werden nochmal mit 5.000 - 10.000 € zur Kasse gebeten. Schlecht ist es, wenn die Kosten für solch ein STC und eine große Änderung nicht auf möglichst viele Endkunden aufgeteilt werden können, was leider bei nicht weit verbreiteten Flugzeugtypen regelmäßig der Fall ist.

Macht man jetzt den Kassensturz, kommt man auf Gesamtkosten von etwa 5.000 € im günstigen bis 30.000 € im teuersten Fall, natürlich nur für den Verwaltungsaufwand. Ohne Geräte- und Einbaukosten, hierfür fallen geschätzte 15.000 € extra an. Stellt man diese Kosten in Relation zu dem Wert eines typischen Flugzeugs der Allgemeinen Luftfahrt von 50.000 - 100.000 Euro, dann stellt man leicht fest, dass hier etwas nicht mehr stimmt, und man versteht, warum die Modernisierung unserer Flotte so schleppend verläuft.

Das System der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA ist vielleicht nicht als 1:1 Kopiervorlage für die europäische Luftfahrt geeignet, aber doch in vielen Bereichen die gängige Messlatte für Vergleiche. Schließlich hat die EU auch ein Abkommen mit den USA zur wechselseitigen Anerkennung technischer Luftfahrtstandards abgeschlossen, da drängt sich dieser Vergleich geradezu auf.

Was kostet die Installation des neuen Gerätes in den USA? Zuerst fällt auf, dass die FAA mit sog. „Approved Model Lists" oder kurz „AML" arbeitet. Dies sind Zulassungslisten, mit denen ein Hersteller seine Geräte gleich für mehrere hundert Flugzeugtypen zulassen und praktisch die Flugzeugflotte in ihrer vollen Bandbreite abdecken kann. Der administrative Aufwand für den Einbau ist minimal, ein zweiseitiges Formular mit der Nummer 337 muss von einem FAA-zugelassenen Ingenieur unterschrieben und von einem FAA-Inspektor gegengezeichnet werden. Fallen Extrakosten für die Zulassung für LPV-Anflüge an? Natürlich nicht, wenn das Gerät hierfür von seinem Hersteller zugelassen wurde. Existieren hierbei Sicherheitsprobleme? Ganz klar nein. Diese Verfahren werden von den Unternehmen geprüft und von der FAA überwacht, im Einzelfall und auch statistisch.

Wir fassen zusammen: Beim Einbau neuer Geräte fallen im europäischen EASA-System für ein „NICHTS" an zusätzlicher Sicherheit enorme Verwaltungskosten an, im Extremfall übersteigen sie sogar die Höhe der Geräte- und Einbaukosten. Bei der FAA in den USA hingegen existieren diese Verwaltungskosten nicht.

Diesen Missstand haben in einem gemeinsamen Positionspapier das PPL-IR Network, eine Vereinigung von Privatpiloten, die vorwiegend nach IFR fliegen, und die europäische IAOPA angeprangert. Der Hang zur unverhältnismäßigen Bürokratisierung in der EASA wurde hierin sogar als einer der Hauptgründe bezeichnet, warum es mit der Sicherheit in der europäischen Allgemeinen Luftfahrt nicht aufwärts geht. Leicht lässt sich nachvollziehen, warum keineswegs nur vaterlandslose Gesellen ihr Flugzeug im amerikanischen Register belassen wollen und eine Registrierung in EASA-Land verschmähen.

Doch nach diesem Protestschreiben und dem Druck der Gerätehersteller tut sich etwas, ein radikales Umdenken zeichnet sich in der EASA ab: Die oben zitierte „Approved Model List" wurde bislang von der EASA strikt abgelehnt, dies ist auch noch auf ihrer Internetseite so nachzulesen. Vor wenigen Tagen wurden jedoch erstmalig die neuen Garmin Geräte GTN550/650, die Nachfolgegeräte des Garmin 430/530, über eine „Approved Model List" für ca. 600 LFZ-Typen gleichzeitig zugelassen, inklusive der Genehmigung für LPV-Anflugverfahren. Die Konsequenz: Der Einbau von moderner Avionik in unsere Flugzeuge wird dramatisch günstiger werden.

Dies ist ein entscheidender Durchbruch, für den wir der EASA dankbar sind, aber viele wichtige Fragen sind noch offen. Wie geht man mit den älteren Geräten um, wird es für sie auch nachträglich solch umfangreiche AML-Zulassungslisten geben können? Wie wird die Zulassung für die LPV-Anflugverfahren ablaufen? Werden die Wartungskosten unserer Flugzeuge wieder sinken, die durch den bürokratischen Aufwand der Vorschriften von EASA Part M förmlich explodiert sind? Die AOPA wird sich auf der politischen Ebene und in den diversen EASA-Gremien gemeinsam mit befreundeten Verbänden weiterhin klar und deutlich für kostengünstige und sichere Rahmenbedingungen für die Allgemeine Luftfahrt einsetzen.

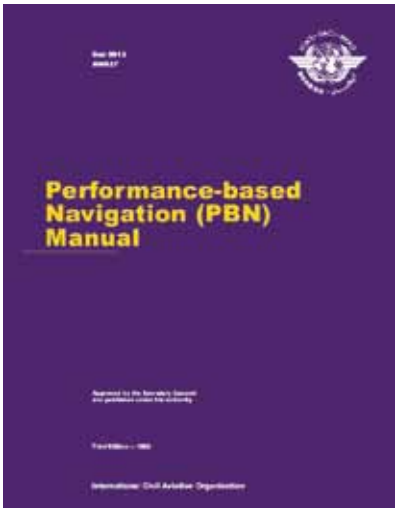
Dr. Michael Erb

Die Zukunft heißt PBN – Performance Based Navigation

Von der konventionellen zur leistungsbasierten Navigation

Die Navigation in der Luftfahrt hat sich in den letzten 20 Jahren radikal geändert. Mit der Nutzung des Satellitensystems GPS in Verbindung mit ausgeklügelten Flight Management Systemen (FMS) ist es heute möglich, jeden Punkt auf der Erde exakt anzusteuern. Auch im sensiblen Anflugbereich kann man heute schon an vielen Flugplätzen auf das „traditionelle" ILS verzichten und einen weitestgehend automatisierten Anflug allein mit Hilfe von GPS durchführen. Durch die nun auch in Deutschland zugelassene Nutzung des europäischen Satellitenergänzungssystems EGNOS (siehe NfL I 209/11 vom 15. Dezember 2011) wird es möglich werden, auch bei uns satellitengestützte Anflüge mit Vertikalführung, so genannte „LPV"-Anflüge (Localizer Performance with Vertical Guidance), bis zu einer Entscheidungshöhe von etwa 250 ft anzubieten. Aufgrund der Systemspezifikationen von EGNOS zählen diese Verfahrensarten bei ICAO zur Kategorie der APV SBAS-Verfahren (Approach Procedure with Vertical Guidance). Am Flughafen Bremen läuft derzeit ein interessanter Versuch mit einem GLS Approach (GBAS Landing System). Das GBAS (Ground Based Augmentation System) erfüllt sämtliche Voraussetzungen an ein Präzisionsanflugsystem, so dass hier dieselben operationellen Minima wie bei einem CAT I ILS Anflug gelten und somit auch von einem Präzisionsanflugverfahren gesprochen werden darf.

Die Tage der „bodenständigen" Navigationsanlagen wie NDB, VOR, DME und ILS scheinen also gezählt zu sein. Aber ist dem wirklich so? In Europa gibt es hunderte dieser konventionellen Anlagen. Allein in Deutschland werden noch 55 VORs, oft in Verbindung mit einem DME, und 60 NDBs, darunter viele Locator (LO) und 80 ILS Anlagen betrieben. Und vor erst gar nicht langer Zeit wurde für viele hunderttausende von EURO eine neue Doppler VOR/DME-Anlage am Flughafen Stuttgart installiert. Und eine weitere VOR wird gerade im Raum Frankfurt aufgebaut. Es ist weiterhin möglich, in unserem Luftraum „konventionell" durch Deutschland und Europa zu fliegen, auch nach einer Ausdünnung dieser Anlagen wird dies mit einer Rumpfinfrastruktur noch viele Jahre möglich sein. Im Rahmen der Instrumentenflugausbildung werden immer noch fleißig NDB- und VOR-Verfahren geübt, daran ändern auch die neuen europäischen Lizenzvorschriften EASA-FCL nichts.



Das von ICAO herausgegebene PBN Manual liegt nun schon in der 3. Ausgabe vor.

Aber die Zukunft ist nicht aufzuhalten. Nach dem Willen der ICAO, der internationalen Zivilluftfahrtorganisation, sollen die Staaten weg kommen von den bodengestützten Navigationsanlagen und vermehrt auf Satellitennavigation setzen. Das nun schon in seiner 3. Ausgabe veröffentliche ICAO Perfomance Based Navigation Manual (Document 9613) beschreibt das Konzept und den Weg hin zu einer leistungsbasierten Navigation mit einheitlichen und weltweit anwendbaren Richtlinien für den Einsatz von RNAV und RNP (Required Navigation Performance).

DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

59. JAHRGANG LANGEN, 15. DEZEMBER 2011 NfL I 209 / 11

Bekanntmachung über die Nutzung von EGNOS auf RNAV(GPS)-Anflugverfahren

Hiermit wird die Nutzung des europäischen Satellitenergänzungssystems (SBAS) „EGNOS" für den Betrieb auf den in der AIP Abschnitt AD publizierten RNAV(GPS)-Anflugverfahren, sowohl für Nichtpräzisionsanflüge (NPA bis zum publizierten „LNAV"-Minimum) als auch für APV/Verfahren (APV baro-VNAV bis zum publizierten „LNAV/VNAV"-Minimum, APV-SBAS bis zum publizierten „LPV"-Minimum) freigegeben.

Voraussetzung zur Nutzung der Vertikalführung mit EGNOS auf APV baro-VNAV-Verfahren ist eine zugelassene SBAS-Avionik der Klasse 2, 3 oder 4.

Informationen zur Systemverfügbarkeit von EGNOS werden im Falle einer negativen Verfügbarkeit über NOTAMs publiziert. Ansonsten ist davon auszugehen, dass das System EGNOS betriebsbereit ist.

Weitere operationelle Nutzungsvoraussetzungen sind über entsprechende EASA-Publikationen geregelt.

Langen, den 23.11.2011
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BAF LFR/2.10.1/0024-001/11

i. A. Ruths

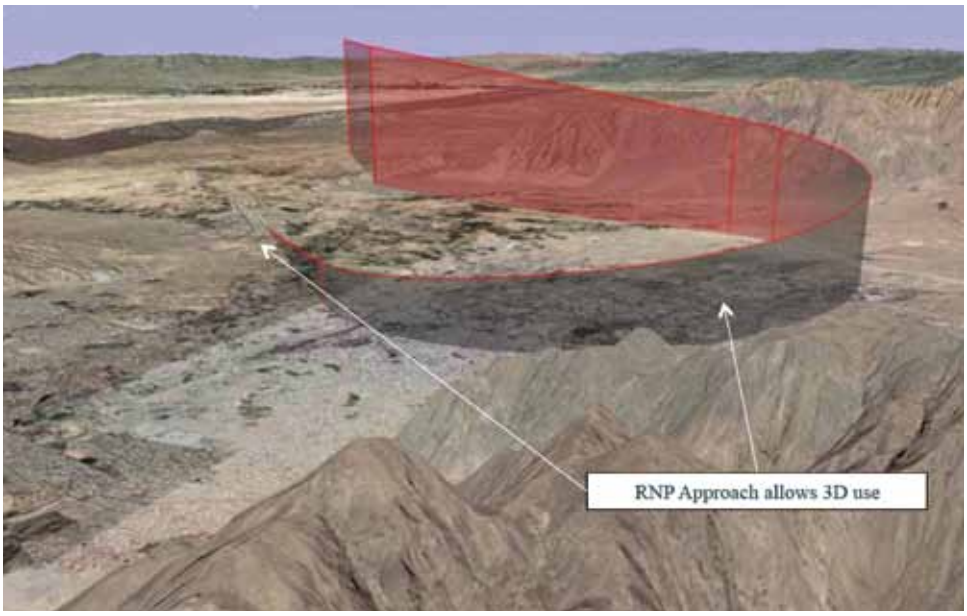
Mit dieser Veröffentlichung ist EGNOS nun auch in Deutschland nutzbar.

Abbildungen: DFS, ICAO

PBN Go Team zu Besuch in Deutschland

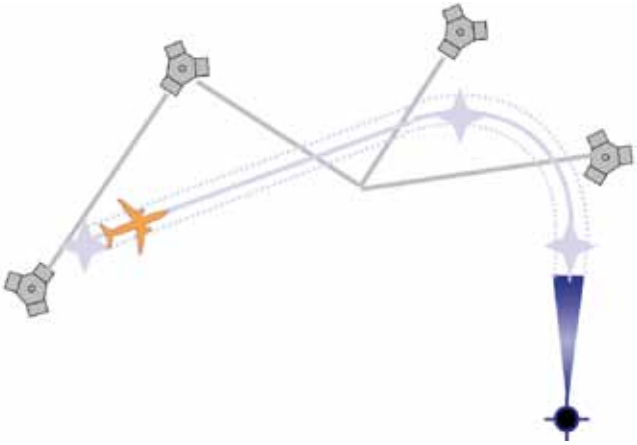
Bei ICAO kümmert sich das PBN Go Team zusammen mit Vertretern von IATA, dem internationalen Verband der Fluggesellschaften, IFALPA, dem internationalen Verband der Airline-Piloten, Vertretern von Jeppesen und der Luftfahrtindustrie darum, dass PBN umgesetzt wird und die Staaten einen nationalen PBN Implementation Plan erarbeiten. Im Dezember 2011 war das PBN Go Team nun zu Besuch bei BMVBS und DFS, um den Stand der

PBN-Einführung vorzustellen und Deutschland bei der Einführung von PBN zu unterstützen. Zur viertägigen PBN-Konferenz kamen auch Vertreter von BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung), LBA, EASA, Bundeswehr, Lufthansa, Air Berlin, Jeppesen, DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), GBAA (German Business Aviation Association), ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen), ERAC (European Regional Aerodromes Community), IDRF (Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze) und AOPA-Germany.



So sieht die Zukunft aus, ein gekurvter Anflug mit kontinuierlicher Kurs- und Höheninformation.

ICAO geht davon aus, dass die Einführung von PBN eine Reihe von Vorteilen bringt, angefangen bei der Reduzierung der kostspieligen Navigationsanlagen am Boden, einer freien Wahl von Strecken und damit einer besseren Kapazitätsausnutzung des Luftraums verbunden mit Spriteinsparungen und der Reduzierung von Fluglärm. Insbesondere im An- und Abflugbereich werden nach PBN ausgerichtete Verfahren erhebliche Vorteile bringen. So sind „beliebige" Verfahren möglich, bis hin zu voll automatisiert geflogenen gekrümmten Anflügen (curved approaches); für Flugplätze in bergigem Gelände, wo die konventionellen Navigationsanlagen oftmals versagen, ein großer Vorteil. Nach ICAO sollten alle Instrument Runways bis 2016 mit PBN Approach Procedures with Vertical Guidance (APV) ausgestattet sein. Ob dieses ehrgeizige Ziel wirklich erreicht werden kann, ist fraglich. Es fehlt weltweit nicht nur an den nationalen Konzepten, sondern auch an den entsprechenden Ausrüstungen und Betriebsgenehmigungen. Noch lange sind nicht alle Luftfahrzeuge, vor allem einige Flugzeuge von Airlines, standardmäßig mit GPS-Empfängern ausgerüstet. Das gilt nicht, wie zu hören war, für die Flotte von Air Berlin. Deren Flugzeuge können schon heute alle PBN-Verfahrensarten fliegen.



PBN ermöglicht jede beliebige Kursführung

Grafiken: Global PBN Task Force Go-Team

Die DFS nahm die Konferenz zum Anlass, einen ersten Entwurf eines deutschen PBN Einführungsplans vorzustellen. Auch wenn dieser Plan erst einmal primär auf die Großluftfahrt abzielt, so wird sich deren Umsetzung mittelfristig auch auf die Allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsluftfahrt positiv auswirken. Jetzt, da die Nutzung von EGNOS zugelassen ist, können nun auch in Deutschland, wie schon in anderen europäischen Ländern geschehen, LPV-Approaches eingerichtet werden. Desweiteren darf die geometrische Höheninformation von EGNOS auch auf den in Deutschland seit einiger Zeit etablierten APV baro-VNAV-Verfahren genutzt werden, sofern die Avionik dies hergibt, bei den allermeisten AL-Flugzeugen ist dies leider keine Option, erst bei größeren Geschäftsreiseflugzeugen. In Europa sind in Deutschland mit Abstand die meisten APV baro-VNAV Verfahren etabliert. Während hierzulande LPV-Verfahren erst jetzt planerisch umsetzbar werden, sind in den USA LPV-Approaches gar kein besonderes Thema mehr. Dort sind schon 2748 dieser GPS-WAAS Anflugverfahren (WAAS ist das amerikanische Pendant zum europäischen EGNOS) veröffentlicht, das sind mehr als doppelt so viele wie konventionelle ILS-Anflüge. Eine generelle Planung zur Reduzierung der Bodennavigationsanlagen, wie im ICAO PBN-Konzept vorgesehen, ist von der DFS nach einer bereits über Jahre laufenden Rationalisierungsphase im Herbst 2011 bis auf weiteres eingefroren worden. Hier bedarf es nach Auskunft der DFS noch genauerer Analysen, insbesondere der Auswirkungen auf die Nahverkehrsbereiche der Großflughäfen, sowie einer Änderung der Flugsicherungsausrüstungsverordnung. Dies sei, auch das wurde auf der Konferenz deutlich, damit zu begründen, dass viele RNAV-Verfahrensarten auf konventionellen Navigationsmitteln und eben nicht ausschließlich auf GPS basieren.

Was bringt die Zukunft?

Die Vertreter von ICAO und IATA haben sich auf der Konferenz viel Mühe gegeben, den Teilnehmern der Flugsicherung und der kommerziellen Luftfahrt die Einführung von PBN in Deutschland „schmackhaft" zu machen. Es wurden insbesondere die Vorzüge der leistungsbasierten Navigation für den An- und Abflugbereich an den internationalen Verkehrsflughäfen gepriesen. Beispiele aus dem Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wurden nicht gebracht. Aber gerade dort wird PBN längerfristig entscheidende Vorteile bringen, insbesondere wenn es um die IFR-Anbindung von kleineren Flugplätzen geht. Anflüge bis hinunter zu einem Minimum, das bisher nur mit einer aufwendigen und kostspieligen ILS-Anlage erreicht werden kann, werden möglich sein.

Allerdings funktioniert die Einrichtung von satellitengestützten An- und Abflugverfahren nur, wenn die erforderlichen Flugsicherungskapazitäten vorgehalten, die Verfahren an das ATS-Streckennetz angebunden, der Flugplatz für IFR-Operations zugelassen und die entsprechende Luftraumstruktur geschaffen wird. Und damit stoßen die kleineren Flugplätze an ihre Grenzen. Anders als bei der Erweiterung von Lufträumen für die großen internationalen Verkehrsflughäfen ist die Einrichtung eines Luftraums Foxtrott für einen kleineren Flugplatz mit nur wenigen IFR-Bewegungen immer wieder ein Kraftakt und dauert Jahre.

Hinzu kommt, dass, wie sich auf der PBN Konferenz herausstellte, die Planungskapazitäten der DFS sehr begrenzt und darüber hinaus durch die Großprojekte wie Frankfurt, Berlin und München erst mal gebunden sind. Der Forderung nach IFR-Anbindung weiterer Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt kann man in dieser Situation kaum nachkommen. Die Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) sollte sich dieser Situation bewusst sein und im eigenen Interesse Konzepte entwickeln, die zu einer Verbesserung der Anfliegbarkeit der regionalen Flugplätze führen und die letztlich die DFS bei der Planung konkret unterstützen. Wie weit das möglich ist, muss unter den Beteiligten diskutiert werden. Für Deutschland ist unter der Schirmherrschaft des BMVBS und der DFS die Einrichtung eines nationalen PBN Go Teams geplant. Hier wäre für die IDRF wie auch für AOPA die Gelegenheit, nicht nur aktiv mitzuarbeiten, sondern auch konkrete Vorstellungen auf den Tisch zu legen.

Aber es gibt noch weitere Probleme hin zur leistungsbasierten Navigation der Zukunft zu lösen. Zum einen verfügen bei weitem noch nicht alle für den Instrumentenflugbetrieb zugelassene Luftfahrzeuge über die entsprechende Navigationsausrüstung. Und zum anderen ist noch nicht klar, unter welchen Bedingungen ein Pilot ein PBN-Verfahren fliegen darf. Die derzeit im Luftfahrthandbuch veröffentlichten deutschen GPS-/GNSS-Vorschriften schreiben nur ein Vertrautmachen mit den Verfahren und Geräten vor. Ob das auch für einen LPV-Approach gelten wird, ist noch fraglich. Zumindest EASA sieht hier das Erfordernis für eine Erlaubnis bzw. für ein gesondertes Einweisungsverfahren für Piloten (siehe hierzu auch AOPA-Letter 06/2011, Seite 12).

Nach Auskunft der DFS werden die ersten LPV-Verfahren noch in diesem Jahr veröffentlicht werden. Dies ist ein weiterer wichtiger Meilenstein hin zu einer Navigation, die im wesentlichen nicht mehr abhängig sein wird von bodengestützten Anlagen, sondern die auf Satelliteninformationen und festgelegten Leistungsstandards basiert.

Jürgen Mies

Definition „Performance Based Navigation"

Unter „Performance Based Navigation (PBN)" definiert ICAO bestimmte Leistungsanforderungen für die Durchführung von Flächennavigation auf Strecke und im Anflugbereich bzw. in einem festgelegten Luftraum. Die Anforderungen beziehen sich auf Genauigkeit, Integrität, Kontinuität, Verfügbarkeit und Funktionalität, die für ein bestimmtes Verfahren bzw. für einen bestimmten Luftraum erfüllt werden müssen. Ziel von ICAO und dem PBN Go Team ist es, diese Leistungsanforderungen in allen Staaten zur Anwendung zu bringen, um damit die Flächennavigation auf eine weltweit einheitliche Grundlage zu stellen.

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

Der Kommentar

Mit 60 zum alten Eisen – EASA schickt Piloten in den vorzeitigen Ruhestand

Wie bereits hinlänglich bekannt liegt nun die neue EU-Verordnung „zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt" auf dem Tisch. Diese neue Verordnung, allgemein unter dem Kürzel EASA-FCL bekannt, wird von den meisten Luftfahrern begrüßt, in einer Zeitschrift sogar als „Meilenstein in der Vereinheitlichung der europäischen Luftfahrtgesetzgebung" bejubelt. Ob EASA-FCL nun wirklich der große Wurf ist, bleibt jedem Betrachter überlassen. Zumindest wird mit dieser Vorschrift die noch bestehende und in die Jahre gekommene JAR-FCL ersetzt und gleichzeitig um weitere Regelungen erweitert, wie zum Beispiel die Regelung zum Erwerb einer Leichtflugpilotenlizenz (LAPL). Richtig interessant und innovativ, manche sprechen sogar von revolutionär, wird die EASA-FCL aber erst, wenn der zur Diskussion stehende, von jedem unnötigen Ballast befreite Erwerb einer Instrumentflugberechtigung Eingang in das FCL-Regelwerk findet. Auch der vorgeschlagene Erwerb einer eigenständigen Instrumentenflugberechtigung nur für die Strecke wäre ein enormer Schritt in die richtige Richtung.

FCL.065 Einschränkung der Rechte von Lizenzinhabern, die 60 Jahre oder älter sind, im gewerblichen Luftverkehr

a) Altersgruppe 60-64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeuges im gewerblichen Luftverkehr tätig sein, außer:

(1) als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten und

(2) unter der Vorraussetzung, dass ein solcher Inhaber der einzige Pilot in der Flugbesatzung ist, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat.

b) Altersgruppe ab 65 Jahren. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeuges im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

Bei aller Euphorie für die neue EASA-FCL lohnt es sich, wie bei jedem Vertrag, auch mal das „Kleingedruckte" zu lesen. Und das findet sich ganz am Ende der Verordnung. Da heißt es „Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat." Eigentlich ist das nichts Neues. Schon seit Jahren gilt: EU-Recht ist unmittelbares Recht. Einer eigenständigen nationalen Gesetzgebung bedarf es da gar nicht mehr. Die in das Deutsche übersetzte EASA-FCL Regelung ist als Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Amtsblatt der Europäischen Union am 25. November 2011 bekannt gemacht und damit zum unmittelbar deutschen Recht geworden.

Das hört sich erst Mal gut an und klingt nach immenser Verwaltungsvereinfachung. Aber es bedeutet auch, dass im Einzelfall deutsche Regelungen nicht mehr gelten bzw. durch die europäischen Regelungen ersetzt werden. Und das gilt nun auch für den § 127 LuftPersV, die Verordnung über Luftfahrtpersonal. Im § 127 LuftPersV ist festgelegt, dass Piloten auch nach Vollendung des 60. Lebensjahres (bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres) in Luftfahrzeugen mit einer Mindestbesatzung von nur einem Piloten bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht, beschränkt auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, eingesetzt werden dürfen. Nach der derzeit noch gültigen JAR-FCL 1.060-Regelung wäre dies eigentlich nicht möglich. Nach JAR-FCL 1.060 dürfen Piloten nach Vollendung des 60. Lebensjahres nur dann eine gewerbsmäßige Beförderung durchführen, wenn zum einen die Besatzung aus mehrere Piloten besteht und zum anderen

Fotos: imageegami/Fotolia, auto-im-vergleich.de/PIXELIO, fln-norddeich.de

die anderen Piloten das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Zum Glück hatte man beim BMVBS seinerzeit rechtzeitig erkannt, dass diese JAR-FCL Regelung unsinnig ist und in der Praxis gar nicht umzusetzen ist. Gerade in kleinen Luftfahrtunternehmen werden Maschinen eingesetzt, die sicher von einem (auch älteren) Piloten geflogen werden können. Eine 2-köpfige (Pflicht-) Besatzung würde die Betriebskosten unnötig erhöhen und die Kleinunternehmer ins Aus treiben. Für die Hubschrauberrettungsflüge, vom ADAC, der Deutschen Luftrettung und vielen anderen Organisationen betrieben, ist die 2-Mannbesatzung nicht praktikabel, und sie würde bei Noteinsätzen den verfügbaren Platz reduzieren. Der § 127 LuftPersV macht also Sinn. Eine Reduzierung der Sicherheit ist durch diese Regelung nicht gegeben und bislang auch nicht nachgewiesen.

Aber die Zeiten dieser „Sonderregelung" für die über 60-jährigen Piloten laufen mit der Einführung von EASA-FCL ab. Es gilt dann EU-Recht und damit EASA-FCL.065. Zwar lässt der Artikel 12 der EASA-FCL eine Reihe von Ausnahmen zu, die Bestimmung über die Altersbeschränkung fällt aber nicht darunter. Egal wie. Für die älteren, gewerblich tätigen Piloten um die 60 ist die EU-Verordnung ein Schock. Für die über 60 Jahre alten Piloten endet am 8. April 2012 abrupt ihre berufliche Karriere, einfach so. Sie werden von heute auf morgen arbeitslos. Die Hoffnung, dass sie danach vielleicht noch im Büro oder anderweitig eingesetzt werden können, lässt sich vielleicht bei großen Luftfahrtunternehmen verwirklichen, aber nicht bei den vielen kleinen Unternehmen mit vielleicht 5 oder maximal 10 Piloten.

Die von der EASA-Altersbeschränkung betroffenen Piloten haben keine Chance mehr, sich auf die Zeit „danach" vorzubereiten. Wer nun meint, dann könnten doch die betroffenen Piloten früher in Rente gehen, der irrt gewaltig. Ein Blick in die jährlich zugesandte persönliche Renteninformation zeigt, dass man vor dem 63. Lebensjahr gar keinen Anspruch auf Rente hat. Für den einzelnen betroffenen Piloten wird die neue EASA-Regelung zu einem Desaster, persönlich wie auch finanziell. Vielleicht noch laufende Kredite können nicht mehr abbezahlt werden und die persönliche Lebensplanung wird komplett über den Haufen geworfen.

Aber warum sollen überhaupt Piloten über 60 nicht mehr gewerblich fliegen dürfen? Wo gibt es die wissenschaftlichen Untersuchungen, die belegen, dass ein Pilot ab 60 ein Luftfahrzeug nicht mehr verantwortungsvoll allein sicher führen kann? Untersuchungen zeigen vielmehr, dass dank der zunehmenden Lebenserwartung auch der Leistungsabfall im Alter später einsetzt. Mit 60 gehört man schon lange nicht mehr zum alten Eisen. Nicht nur die Bundesregierung hat aus diesen Erkenntnissen die Konsequenzen gezogen und die Rente mit 67 eingeführt. Auch immer mehr Unternehmen bewerben ältere Menschen. Geschätzt wird bei den Unternehmen nicht nur die hohe Leistungsbereitschaft der älteren Arbeitnehmer, sondern auch deren unschätzbare berufliche Erfahrung. Dies gilt in besonderem Maße auch für die älteren Piloten. Sie verfügen über ein Flugstundenkonto, das so manchen jungen Piloten neidisch werden lässt. So berichtet ein 60-jähriger Pilot, der seit beinahe 40 Jahren

ADAC und FLN FRISIA-Luftverkehr GMBH Norddeich, zwei Unternehmen, die von der EASA-Altersbeschränkung betroffen wären.

im gewerblichen Verkehr die ostfriesischen Inseln anfliegt, dass er nun 18.100 Flugstunden und 84.000 Landungen im Flugbuch hat. Er ist bei den unterschiedlichsten Wettersituationen geflogen, hat Fracht und Passagiere befördert, immer unfallfrei. Er fragt sich verzweifelt, warum er jetzt damit aufhören muss.

Die EASA-Altersbeschränkung basiert auf überholten Erkenntnissen, die Regelung ist nicht mehr zeitgemäß. Man hat sie einfach aus der alten JAR-FCL übernommen ohne sich irgendwelche Gedanken zu machen. Nun ist sie EU-Recht geworden, in Stein gemeißelt. – Aber vielleicht doch nicht. Wie man hört, rührt sich Protest, und es gibt erste Gespräche beim BMVBS. Weitere Gespräche, auch mit EASA, sollen folgen. Vielleicht kommt es sogar zu einer Verschiebung der Einführung von EASA-FCL in Deutschland. Möglich macht dies die sogenannte EASA Basic Regulation EC 216/2008. Danach darf ein Staat Alarm schlagen und eine Ausnahme beantragen, wenn er eine bestimmte Regelung aus triftigen Gründen nicht umsetzen kann. Dieses „Schlupfloch" sollte Deutschland nutzen und damit den § 127 LuftPersV, der das gewerbliche Fliegen als Single Pilot auch nach dem 60. Lebensjahr erlaubt, weiterhin in Kraft lassen. Viel Zeit bleibt nicht mehr. Aber die Mühe wird sich lohnen.

Jürgen Mies

Fluglehrer ohne CPL – geht das noch?

Nachtrag zu unserem Artikel im AOPA-Letter 06/2011

Unser Artikel hat viele Reaktionen und Nachfragen generiert. Hier nur einige Hinweise, die uns besonders wichtig erscheinen:
Wir hatten geschrieben, dass bekanntlich der light aircraft instructor (LAFI) leider nicht eingeführt werden wird. Ein aufmerksamer Leser hat uns auf die Ausnahmeregelung in FCL.915.FI hingewiesen (s. fettgedruckter Text-Teil unten), nach der ein FI, welcher nur für den LAPL ausbilden will, die CPL-Theorie nicht nachzuweisen braucht. Diese Bestimmung liest sich folgendermaßen :

FCL.915.FI — Voraussetzungen

Ein Bewerber um ein FI-Zeugnis muss
a) im Falle der FI(A) und FI(H):
(1) mindestens 10 Stunden Instrumentenflugausbildung auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie erhalten haben, wovon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FSTD sein dürfen;
(2) 20 Stunden VFR-Überlandflug auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als PIC absolviert haben, und
b) zusätzlich für die FI(A):
(1) Inhaber mindestens einer CPL(A) sein oder
(2) mindestens Inhaber einer PPL(A) sein und
i) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, *die Anforderungen bezüglich der theoretischen* ***CPL-Kenntnisse*** *erfüllt haben, und ……".*
(die weiteren Bedingungen entsprechen i.W. den heutigen FCL))

Die zitierte Ausnahme-Regelung gehört natürlich ebenfalls in die Darstellung der Materie, denn sie eröffnet die Chance, den FI ohne CPL-Kenntnisse zu erwerben, allerdings mit der entsprechenden Beschränkung auf den LAPL. Das halten wir weiterhin für eine schlechte Lösung, denn für den ursprünglich angestrebten LAFI war ein eigenständiges, auf die Ausbildungs-Bedingungen und -Ziele des LAPL abgestimmtes Konzept vorgesehen und diskutiert, das die Kosten der FI-Ausbildung in diesem Bereich fast halbiert hätte, denn sowohl Theorie- wie auch Flugstunden für die Ausbildung wären gegenüber dem „Voll"-FI erheblich reduziert worden (vgl. ursprüngl. Entwurf FCL 930 LAFI).
Der Umstand, dass diese LAFI-Regelungen zurückgezogen wurden, ist aus unserer Sicht das Drama (wie zitiert), denn hier wurde eine große Chance verpasst, die Ausbildungs-Kosten der Fluglehrer für die Vereine und kleinen zukünftigen ATOs in Verbindung mit dem neuen LAPL deutlich zu reduzieren: mit dem Entfall des LAFI muss sich der Aspirant für den „LAPL- FI" dem vollen Umfang der (teuren) FI-Ausbildung – abgesehen von der CPL-Theorie – unterwerfen, obwohl er „nur" für den LAPL und eben nicht auch für den neuen EASA- PPL ausbilden darf.

„Großvater"- Rechte für CRI/CRE „complex aircraft" betreffend

Wir hatten zu diesem Punkt geschrieben, dass die CRI in Zukunft leider nicht mehr – wie bisher – für complex aircraft ausbilden dürfen, und das gilt übrigens sinngemäß auch für die class rating examiner (CRE) als Prüfer und die FI.
Hier sehen Sie erst einmal die in den Gesetzes-Materialien gut „versteckte" Definition für „complex aircraft" aus den basic regulations , nach der vielfach in Bezug auf unseren Artikel gefragt wurde (wir nehmen hier klarheitshalber die englische Variante):

Definition complex aircraft gem. EASA-FCL

(Auszug aus basic regulation 216/2008
Art. 3 (i) (j))
(j) 'complex motor-powered aircraft' shall mean:
(i) an aeroplane:

- *with a maximum certificated take-off mass exceeding 5 700 kg, or*
- *certificated for a maximum passenger seating configuration of more than nineteen, or*
- *certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or*
- ***equipped with (a) turbojet engine(s) or more than one turboprop engine***

In dem fettgedruckten Absatz steckt die ganze Problematik : denn hier werden alle klassischen Jet-Prop-Flieger wie King-Air oder Cheyenne, viele Single Engine Jetprops und Very Light Jets erfasst, die den (zukünftigen) CRIs, den FI und CRE sozusagen weggenommen werden. Allerdings gilt das in der Tat nur für künftige Neuerwerbungen der betreffenden Berechtigungen, denn die Gesetzgebung hat hier eine „Grandfather-Regelung" eingeführt:

VO 1178/2011 EASA-FCL, Art. 4 Abs.6), 6.

(6) Ungeachtet Absatz 1 und Absatz 3 werden für Inhaber von Lehrberechtigungen für Klassenberechtigungen oder von Prüferberechtigungen, die Rechte für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten besitzen, diese Rechte in Lehrberechtigungen für Musterberechtigungen oder eine Prüferberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten umgewandelt.
Zumindest die bestehenden Berechtigungen erhalten also eine Bestandssicherung, während allerdings in der künftigen EASA-Welt ausschließlich die TRI und die TRE zuständig sein werden für die complex aircraft und allem was es dazu noch an Varianten gibt.

Dr. Gerald Gollob

Flugplatz Fürstenfeldbruck

Umfrage: Stationierung von Luftfahrzeugen im Raum München

Die Gerichtsentscheidungen im vergangenen Jahr sind leider zu Ungunsten der klagenden Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft mbH (FFB GmbH) ausgegangen.

Noch nicht entschieden ist die Popularklage der Bürgerinitiative „Aufsteigen mit Fürsty" und des Fliegerclubs München (FCM) mit Unterstützung der Bayernpartei u. a. wegen der offensichtlichen Willkür gemäß Artikel 118 Abs. 1 Bayer. Verfassung beim Zustandekommen der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms, die sämtliche Flugplatz-Pläne zunichte gemacht hat. Selbst wenn dieses Verfahren irgendwann im Laufe dieses Jahres ganz oder teilweise gewonnen würde, wäre das noch längst nicht der Durchbruch zu einem brauchbaren Verkehrslandeplatz in der Region 14, aber damit könnte zumindest ein Anspruch in der kommenden Landesplanung begründet werden.

Um überhaupt eine aktuelle Übersicht darüber zu bekommen, wie viele ernsthafte Interessenten für Flugzeugstationierung es an einem Verkehrslandeplatz in der Region 14 weiterhin gibt – sei es in Fürsty oder anderswo, sei es an einem Verkehrs- oder an einem Sonderlandeplatz – bittet die Bürgerinitiative „Aufsteigen mit Fürsty" um kurze Rückmeldung.

Interessenten sollten neben aktueller Anschrift und Telefon-Nummer auch eine Email-Adresse angeben, damit die BI noch schneller über neue Initiativen informieren kann. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Kontakt BI „Aufsteigen mit Fürsty"

Bürgerinitiative Aufsteigen mit Fürsty e.V.
Postfach 1131
82256 Fürstenfeldbruck
eMail: mail@aufsteigen-mit-fuersty.de
URL: www.aufsteigen-mit-fuersty.de

Anzeige

NEU: Kennen Sie schon das Lehrbuch VFR Sprechfunk, das…

…Ihnen den Prüfungsstoff anhand zahlreicher 3D-Grafiken, Tabellen & Darstellungen anschaulich erläutert?

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

DFS Deutsche Flugsicherung

Sprechfunk in der Fliegerei ist die Grundlage eines jeden Piloten. Das neue Lehrbuch ist für alle angehenden Piloten die ideale Unterstützung, um sich auf die Prüfungen zum Erwerb der Funksprechzeugnisse BZF I und II vorzubereiten oder die eigenen Funksprech-Kenntnisse aufzufrischen.

AOPA Fly-Out nach Schweden

Datum:	**07. - 10.06.2012**
Ort:	**Visby, Gotland**

AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Anmeldeschluss:	**29.02.2012**

Die Nachfrage vor zwei Jahren war riesig und das Fly-Out ein voller Erfolg. Aus diesem Grund haben wir uns dazu entschlossen, 2012 erneut auf die schwedische Insel Gotland zu fliegen, um auch denjenigen eine Chance geben, die 2010 keinen Platz mehr bekommen haben.

Gotland ist die zweitgrößte Insel der Ostsee und bei den Schweden ein beliebtes Ferienziel: Die Insel kann mit der höchsten Anzahl an Sonnenstunden in Schweden aufwarten, hat viele kulturelle Sehenswürdigkeiten und eine phantastische Natur zu bieten.

Die Hansestadt Visby, deren Geschichte bis in die Zeiten der Wikinger zurückreicht, ist Haupt- und gleichzeitig einzige Stadt auf Gotland. Sie wurde bereits 1805 unter Denkmalschutz gestellt, seit 1995 ist sie mit ihren zahlreichen mittelalterlichen Bauten Teil des Weltkulturerbes der UNESCO. Visby mit etwa 22.000 Einwohnern zählt zu den sehenswertesten Städten Schwedens. Sie liegt an der Westküste der Insel direkt am Meer und ist von einer 3.600 m langen, fast vollständig erhaltenen Festungsmauer umgeben. Im Inneren findet man zahlreiche alte Gebäude aus den Zeiten der Hanse und ein Gewirr aus kleinen und schmalen Gassen mit Kopfsteinpflaster. Hier wurden auch viele Szenen aus Pippi Langstrumpf gedreht. Höhepunkte des Stadtidylls sind die Ruine Visborg, der Dom zu Visby und zahlreiche Kirchenruinen. Auch die Parkanlage Almedalen und der Botanische Garten mit vielen seltenen Blumenarten, exotischen Pflanzen und Bäumen, sollten bei einem Besuch der Altstadt nicht vergessen werden. Während der Sommermonate herrscht ein reges Nachtleben in der Altstadt von Visby. Viele Restaurants, Bars und Kneipen haben bis spät in die Nacht geöffnet.

Von Egelsbach aus sind es 575 NM bis nach Visby. Der internationale Flughafen Visby (ESSV) liegt etwa 5 km nordöstlich der Stadt und ist für seine Gastfreundschaft gegenüber der Allgemeinen Luftfahrt bekannt.

Es stehen eine 2.000 m lange Asphaltbahn (03/21) mit ILS in beiden Anflugrichtungen und eine Grasbahn (10/28) mit 1.100 m Länge zur Verfügung. Abstellflächen sind in ausreichender Zahl auf Gras vorhanden. In den Sommermonaten ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Linien- und Chartermaschinen zu rechnen. Da Gotland in internationalen Gewässern liegt, ist bei allen Flügen nach/von Visby ein Flugplan erforderlich.

Übernachten werden wir in der Altstadt von Visby. Die Zimmer in unserem 4-Sterne Hotel kosten 1196 SEK / ca. 136 EUR (DZ) bzw. 1016 SEK / ca. 116 EUR (EZ) pro Nacht inklusive Frühstück. Ein Formular zur Zimmerbestellung aus dem reservierten AOPA-Kontingent erhalten die Teilnehmer mit der Anmeldebestätigung. Die Abrechnung erfolgt über die eigene Kreditkarte direkt an das Hotel.

Jeden Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsame Ziele für Ausflüge wählen. Dies kann z.B. die schwedische Hauptstadt Stockholm sein, oder einer der Flugplätze im malerischen Südschweden. Auch bis zum Baltikum ist

Fotos: AOPA, Vigh (1)

es nur ein Katzensprung, so dass sich ein Besuch der lettischen Hauptstadt Riga anbietet. Natürlich kann man auch einfach auf Gotland entspannen, durch die Altstadt von Visby bummeln, das Visby-Museum mit mehr als 700 Silberschätzen aus der Wikingerzeit besuchen oder im nahegelegenen Freizeitpark Kneippbyn die echte Villa Kunterbunt bestaunen.

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. Auch die AOPA-Sweden hat bereits ihr Kommen angekündigt und wird uns vor Ort gerne mit Tipps und Insiderinformationen versorgen.

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 kurzer Zeit ausgebucht.

Anmeldeformular

AOPA-Fly-Out Schweden vom 07. bis 10.06.2012

Kosten: 200 € 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

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 Anmeldung und Eingang der Veranstaltungspauschale 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 erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

Name der Bank

Kontonummer | BLZ

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-Seminare und Trainingscamps

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“

Datum: **10.03.2012**
Ort: **Egelsbach**
Zeit: **10:00 - 17:00 Uhr**

AOPA-Mitglieder: **99 €**
Nichtmitglieder: **149 €**
Anmeldeschluss: **10.02.2012**
Anmeldeforumlar: **Seite 23**

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.

AOPA-Fluglehrerfortbildung

Datum: **17. + 18.03.2012**
Ort: **Egelsbach**
Zeit: **09:00 - 18:00 Uhr**

AOPA-Mitglieder: **130 €**
Nichtmitglieder: **180 €**
Anmeldeschluss: **17.02.2012**
Anmeldeforumlar: **Seite 23**

Die Fluglehrerfortbildung der AOPA-Germany wird im Sinne von JAR-FCL 1.355(a)(2) bzw. Jar-FCL 2.320G(a)(2) durgeführt. 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
- § 96 Nr. (4)2. LuftPersV - Verlängerung und Erneuerung

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

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

Fotos: AOPA, Fotolia (1)

2. AOPA-Trainingscamp am Militärflugplatz Fritzlar (ETHF)

Datum:	**26. - 29.04.2012**
Ort:	**Flugplatz Fritzlar**
AOPA-Mitglieder:	**200 €**
Nichtmitglieder:	**300 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**26.03.2012**
Anmeldeforumlar:	**Seite 23**

Auch in diesem Jahr können wir dieses spezielle Flugsicherheitstraining anbieten, das für Piloten aller Erfahrungsstufen sicher ein besonderer Leckerbissen ist.

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

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

Weitere Programmpunkte sind:

- Feuerbekämpfung bei Flugzeugunfällen
- Erste Hilfe Auffrischung / Notrettung

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.

AOPA-Seeflugtraining

Datum:	**06. - 10.06.2012**
Ort:	**Flugplatz Flensburg**
AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**06.05.2012**
Anmeldeforumlar:	**Seite 23**

„Von der Dänischen Südsee bis zum Skagerrak" – unter diesem Motto steht das AOPA-Seeflugtraining am Flugplatz Flensburg. Flensburg ist die ideale Ausgangsbasis für ausgedehnte Flüge über die Nord- und Ostsee. Helgoland lockt, die Friesischen Inseln können angeflogen und auch die Dänische Südsee erkundet werden. Bei passendem Wetter sind Flüge bis zum Skagerrak und vielleicht auch darüber hinaus möglich.

Wir sprechen mit diesem Training alle Piloten der Allgemeinen Luftfahrt an, die die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über große Wasserflächen verstehen und richtig damit umgehen möchten: Die Interpretation des Umfeldes mit der notwendigen Unterstützung durch die Fluglage- und Navigationsinstrumente, die richtige Flugvorbereitung, das Wetter, die Sicherheitsausrüstung und das Verhalten im Notfall, der hoffentlich nie eintritt.

Im Rahmen des Seeflugtrainings können Proficiency Checks für SEP, MEP und FI abgelegt werden. Außerdem wird die Wasserflugschule Clipper Aviation die Veranstaltung unterstützen, so dass die Möglichkeit zu Flügen mit dem Wasserflugzeug und zur Verlängerung von SEP(S)-Berechtigungen besteht.

Unterkünfte in der attraktiven Innenstadt von Flensburg sind bereits vorreserviert.

20. AOPA-Trainingscamp Stendal

Datum:	**14. - 17.06.2012**
Ort:	**Flugplatz Stendal**

AOPA-Mitglieder:	**175 €**
Nichtmitglieder:	**225 €**
Fluglehrerstunde:	**40 €**
Anmeldeschluss:	**14.05.2012**
Anmeldeforumlar:	**Seite 23**

Das AOPA-Trainingscamp im Nordosten Deutschlands findet nun schon zum 20. Mal statt. Es beginnt am 14. Juni 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 Chartergebühren werden nach Ende des Trainingscamps in Rechnung gestellt.

Die Anreise der Teilnehmer sollte – soweit möglich – bereits am Mittwochabend (13.06.) erfolgen. Zimmerkontingente für alle Teilnehmer sind reserviert.

Wasserfliegen bei Clipper Aviation in Flensburg

Die Flugschule des Luftfahrtunternehmens „Clipper-Aviation“ bietet auch 2012 Seminare zum Thema „Wasserflug“ an. Sie richten sich an AOPA-Mitglieder und weitere Interessierte, die das Wasserfliegen in Theorie und Praxis kennenlernen möchten.

Geflogen wird auf dem eigenen Wasserlandeplatz Flensburg-Sonwik, auf der Flensburger Außenförde, entlang der Schleswig-Holsteinischen Ostseeküste und in den Gewässern der „dänischen Südsee“. Dazu stehen eine Piper PA18, eine Cessna 172 und bei Bedarf eine DHC-2 „Beaver“ zur Verfügung.
Jeder Teilnehmer hat die Gelegenheit, die unterschiedlichen Flugzeugmuster kennenzulernen und einen Eindruck in diese faszinierende Art der Fliegerei zu erhalten. In keinem anderen Bereich der „General Aviation“ lässt sich so viel Freiheit und Unabhängigkeit spüren wie in der Wasserfliegerei; es wird an Orten gewassert, 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.

Weitere Infos und Anmeldung direkt bei Clipper Aviation unter
0461-150550, 0160-96836579 oder im Internet unter

www.clipper-aviation.de

Termine:
10. - 13.05.2012
19. - 22.07.2012

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf" in Egelsbach am 10.03.2012**

Kosten: 99 € für AOPA-Mitglieder, 149 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach am 17. und 18.03.2012**

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

☐ **AOPA-Trainingscamp in Fritzlar vom 26. bis 29.04.2012**

Pauschale: 200 € für AOPA-Mitglieder, 300 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ **AOPA-Seeflugtraining in Flensburg vom 06. bis 10.06.2012**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 15

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 14. bis 17.06.2012**

Pauschale: 175 € für AOPA-Mitglieder, 225 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer: 40 € – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

☐	**BAS** Basic / Aufbautraining	ca. 4 h	☐	**NGT** Nachtflug	ca. 2 h
☐	**ADV** Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 h	☐	**EPT** Einweisung in Notverfahren	ca. 1 h

Angaben zum Teilnehmerflugzeug bzw. Charterwunsch (Fritzlar und Stendal)

Bitte Typ eintragen | Kennung

☐ VFR ☐ IFR

☐ Ich verchartere mein Flugzeug
☐ Ich möchte ein Flugzeug chartern

☐ Mein Flugzeug soll noch von weiteren Personen genutzt werden, die auch angemeldet sind (eine Extra Anmeldung ist wegen der Versicherung notwendig).

Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

Name | AOPA ID

Straße | Geburtsdatum

PLZ | Ort

Telefon/Mobil | Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

Bestätigung und Anmeldung

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

☐ Überweisung nach Rechnungserhalt ☐ bitte nutzen Sie die vorliegende Einzugsermächtigung

Ort, Datum | Unterschrift

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen

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

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

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

Petition zum Erhalt des Flugplatzes Lüneburg

Flugplatz soll einem Container-Terminal weichen

Noch vor wenigen Jahren war eine Asphaltbahn in Lüneburg geplant, jetzt soll es nach dem Willen der SPD und ihrem Bürgermeister Ulrich Mägde ganz anders kommen. Auf dem Flugplatzgelände soll ein Gewerbegebiet entstehen; ein Containerumschlageplatz mit Schienenanbindung ist im Gespräch.

Der Pachtvertrag mit dem Luftsportverein Lüneburg e.V. läuft 2015 aus. Danach soll er – wenn überhaupt – immer nur kurzfristig verlängert werden. Dies ist keine Zukunftsperspektive für den 60 Jahre alten Traditionsverein.

Der Luftsportverein Lüneburg würde mit der Schließung des Flugplatzes seine fliegerische Heimat verlieren. 105 Mitglieder, darunter 30 Jugendliche, mit 35 Flugzeugen wären betroffen.

Außerdem würde sich eine Schließung negativ auf die im Umkreis ansässigen Firmen auswirken, deren Kunden den Flugplatz für eine schnelle Anreise gerne nutzen. Der derzeitige Stützpunkt für Flüge zur Waldbrandbekämpfung über der Lüneburger Heide müsste ebenfalls aufgegeben werden.

Der Luftsportverein Lüneburg bittet daher um Ihre Unterstützung. Auf der Website des Vereins kann eine Petition zum Erhalt des Flugplatzes unterzeichnet werden. Wenn auch Sie Ihre Stimme pro Flugplatz Lüneburg abgeben möchten, dann klicken Sie rein unter

www.edhg.de/petition

Harmonische Weihnachtsfeier am Flugplatz Eggenfelden

Der Flugplatz Eggenfelden ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie gut und erfolgreich die Zusammenarbeit zwischen Landkreis, Stadt und einem Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt funktionieren kann.

Hier setzt man auf Kooperation und Kollegialität, wie auf der gemeinsamen Weihnachtsfeier im Flugplatzrestaurant am 20. Dezember 2011 erneut deutlich wurde.

Es war ein besonderer Abend, an dem nicht nur der neu gewählte Landrat Michael Fahnmüller, die scheidende Landrätin Bruni Mayer und der 1. Bürgermeister der Stadt Eggenfelden, Werner Schießl, teilnahmen. Auch die Flugplatz GmbH war mit dem Geschäftsführer Helmut Ellinger und seinem kompletten Team vertreten. Von Seiten der AOPA-Germany waren der Ausbildungsleiter Otto Stein sowie der langjährige Fluglehrer Helmut Frick anwesend.

In den Ansprachen der Anwesenden wurde deutlich, dass der Flugplatz Eggenfelden erneut auf ein erfolgreiches Jahr 2011 zurückblicken kann. Wie im Jahr zuvor wurden etwa 20.000 Flugbewegungen gezählt. Insbesondere wurde das große Engagement der Landrätin Bruni Mayer hervorgehoben, die sich während ihrer 24-jährigen Amtszeit immer für den Flugplatz Eggenfelden eingesetzt hat und bei Wahlveranstaltungen und sonstigen öffentlichen Terminen stets dessen Wichtigkeit für den Landkreis Rottal-Inn betonte. Vor allem beim Ausbau der Start- und Landebahn mit Installation eines IFR-Anflugverfahrens in den Jahren 1999/2000, der gegen erhebliche Proteste der Anlieger durchgeführt wurde, hat die Landrätin großes Stehvermögen bewiesen.

Ihr Nachfolger Michael Fahnmüller hat bereits zugesagt, diese Arbeit pro Allgemeine Luftfahrt fortzusetzen und auch das jährliche Trainingscamp der AOPA-Germany am Flugplatz Eggenfelden in der bisherigen Form zu unterstützen. Die wirtschaftliche und touristische Bedeutung, die diese Veranstaltung seit mehr als 30 Jahren für Eggenfelden und die gesamte Region hat, ist im Landkreis Rottal-Inn erkannt.

Fotos: LSV Lüneburg, AOPA

Embraer mit neuem Standbein

Air Alliance verkauft Phenom 100 und 300

Der brasilianische Flugzeughersteller Embraer hat die Air Alliance GmbH am Flughafen Siegerland zum Verkaufsrepräsentanten für den Einsteiger-Businessjet Phenom 100 und das größere Schwestermodell Phenom 300 ernannt. Die Air Alliance ist damit der vierte autorisierte Embraer Händler in Europa.

Colin Steven, Vice President für Marketing und Verkauf der Embraer Executive Jets in Europa, dem Mittleren Osten und Afrika sagte über die neue Partnerschaft. „Unsere gemeinsamen Erwartungen hinsichtlich des deutschen Marktes sind sehr ermutigend, und wir sind zuversichtlich, dass Air Alliance uns bei der weiteren Forcierung der Durchdringung des Marktes in diesem dynamischen Teil Europas unterstützen kann".

Die Erfolgsgeschichte der Embraer-Flugzeuge ist ausgesprochen beachtlich. Noch vor wenigen Jahren hat kaum jemand dem brasilianischen Hersteller zugetraut, aus den bis dato besetzten engen Marktnischen auszubrechen: Embraer baute zunächst Agrar- und Militärflugzeuge sowie Turboprops für Regionale Airlines.

Das Produktionsprogramm hat sich inzwischen deutlich erweitert: Zu den Kunden der Embraer Regionaljets mit 35 bis 120 Sitzen gehört inzwischen auch die Lufthansa, und auch die Embraer Phenom und Legacy Businessjets haben sich fest auf ihren Märkten etabliert.

Foto: Embraer SA.

Anzeige

JEPPESEN®
A BOEING COMPANY

Der Unterschied zwischen intelligenten Informationen und einer PDF-Datei.

Egal, wie es geliefert wird — durch unsere dynamische und mobile Applikation oder einer Papierkarte — Jeppesens Navigations Informationen werden direkt aus den Quelldaten erzeugt, Qualität geprüft leiten wir sie durch unsere leistungsfähigen, eigenen Verfahren. Besser als eine PDF-Kopie von einer Papierkarte? Millionen von Piloten wissen es.

jeppesen.com/mobile5

AERO 2012 voller Optimismus

Allgemeine Luftfahrt vom 18. bis 21. April 2012 stark vertreten

Friedrichshafen - Mit einer voraussichtlichen Ausstellerzahl von deutlich mehr als 500 und einem optimierten Konzept wird die AERO 2012 ihre Position als größte Messe der Allgemeinen Luftfahrt in Europa behaupten. Zwar ist die Zahl der Auslieferungen von General Aviation-Flugzeugen in den vergangenen zwölf Monaten gesunken, der Rückgang hat sich aber gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt und zahlreiche Neuheiten werden die Konsumlaune bei Kunden stimulieren. Zudem werden 2012 an insgesamt drei Messetagen Aussteller-Demo Flüge angeboten, bei denen Flugzeuge, Hubschrauber und Gyrocopter der AERO-Aussteller starten werden.

Messechef Klaus Wellmann und Projektleiter Roland Bosch freuen sich, dass zum Stand Ende November 2011 bereits 60 Prozent der Ausstellungsfläche für die AERO 2012 gebucht war. „Wir verzeichnen eine überdurchschnittlich gute Nachfrage. Die Markterholung und der Aufschwung im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt gestaltet sich aber weniger dynamisch als in anderen Branchen. Die fast einhellige Botschaft der Aussteller und der Branche kann man, sofern sich die Rahmenbedingungen nicht wieder ändern, mit gedämpfter Zuversicht und Optimismus bezeichnen", beurteilt Roland Bosch die Situation der Branche.

Helikopter-Hangar

AERO-Branchengespräch

Fotos: Messe FN

Static Display 2011

Mit dieser Einschätzung macht der AERO-Projektleiter auch klar, dass es gerade in wirtschaftlich turbulenten Zeiten wichtig ist, sich potentiellen Kunden in Friedrichshafen mit einem attraktiven Angebot zu präsentieren. „Alles was fliegt", lautet auch 2012 das Motto auf der AERO: Vom Ultraleicht, über ein- und mehrmotorige Flugzeuge, Hubschrauber, Gyrocopter und Turboprops bis hin zu mehrstrahligen Jets reicht die Palette. Neue Flugmotoren und Zubehör rund ums Fliegen sind weitere Schwerpunkte auf der AERO 2012.

Die Allgemeine Luftfahrt beinhaltet die gesamte zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs. Nach EU-Angaben sind alleine im Gebiet der Europäischen Union mehr als 200 000 Motor-, Ultraleicht- und Segelflieger registriert. Mit Flugzeugen, Helikoptern, Dienstleistungen und Zubehör werden im Bereich der General Aviation jedes Jahr allein in Europa Umsätze in Höhe von mehreren Milliarden Euro generiert.

Zwei erfolgreiche Sonderausstellungen werden auf der AERO im kommenden Jahr fortgesetzt: Die „E-Flight-Expo" hat sich etabliert und findet unter dem Motto „Electrical, Ecological, Evolutionary" mit alternativen Antriebskonzepten bereits zum vierten Mal statt. Einen Schub bekommt die „E-Flight-Expo" auch dadurch, dass sich der Flugzeugbauer und langjährige AERO-Aussteller Pipistrel aus Slowenien im Herbst 2011 einen Preis der US-Luft- und Raumfahrtbehörde NASA gesichert hat: Ziel des mit insgesamt 1,65 Millionen US-Dollar dotierten Wettbewerbs war es, ein möglichst sparsames mehrsitziges Flugzeug zu entwickeln und zu fliegen. Pipistrel gewann mit seinem elektrisch angetriebenen „Taurus G4 Electric" mit großem Vorsprung gegenüber Flugzeugen mit Verbrennungsmotor.

Der „Helicopter Hangar" wird ebenfalls von Jahr zu Jahr umfangreicher: Dort sind vom kleinen Ultraleicht-Hubschrauber bis hin zur Zweiturbinen-Maschine Drehflügler aller Klassen und Konfiguratio-

nen zu sehen. Ein weiteres Angebot: Junge Menschen können sich im Helicopter Hangar über Ausbildungs- und Berufs-Chancen in der Heli-Branche informieren.

Um die AERO 2012 noch attraktiver zu machen, haben sich die Verantwortlichen entschlossen, von Mittwoch bis Freitag Aussteller-Demo Flüge anzubieten, bei denen AERO-Ausstellern ihre Flugzeuge, Hubschrauber und Gyrocopter dem Publikum im Flug vorführen können. Die einstündigen Demo Flüge an den drei Tagen beginnen jeweils um 13.30 Uhr.

Als weitere Neuigkeit wird es auf der AERO 2012 erstmals eine „Engine Avenue" geben: In einem speziellen Bereich werden moderne Flugmotoren verschiedenster Hersteller präsentiert, egal ob Elektro-, Verbrennungs- oder Hybridantrieb. Angesichts ständig steigender Flugbenzin-Preise werden auch hier zahlreiche Neuheiten erwartet. Zudem werden auch 2012 im Rahmen der „AERO Conferences" eine Vielzahl von hochkarätigen Fachvorträgen und Symposien zu aktuellen Themen der Luftfahrt angeboten.

Ein Gebrauchtflugzeugmarkt rundet das Spektrum der AERO 2012 ab: Auf einer eigens abgetrennten Fläche können Second-Hand-Luftfahrzeuge angeboten werden.

Wie bereits in den vergangenen Jahren wird für selbstfliegende Besucher der AERO eine online-gestützte Slotvergabe eingerichtet. Diese Infos sind im Frühjahr 2012 abrufbar. Mit einer weiteren Neuerung will die Messe genau diesen fliegenden Gästen, die sich spontan für einen Abstecher auf die AERO entscheiden und nicht groß um eine Unterkunft kümmern wollen, entgegenkommen: In der Rothaus Halle A1 wird eine „Tent City" aufgebaut. In Zelten können Messebesucher, die mit dem eigenen Flugzeug oder dem Auto anreisen, dort gegen einen geringen Betrag direkt auf der AERO übernachten. Sie müssen lediglich einen Schlafsack mitbringen.

Die AOPA-Germany, neben dem DAeC seit mehr als zwei Jahrzehnten ideeller Träger der AERO, wird sich gemeinsam mit der AOPA-Switzerland, der IAOPA und der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) in der Halle A4 an altbekannter Stelle präsentieren.

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.

Anzeige

Ein iPad statt 16 Ordner

LGM stattet Flugschüler mit Tablets aus

Als erste Verkehrsfliegerschule in Deutschland stattet die LGM Luftfahrt GmbH angehende Piloten mit iPad Tablets aus, welche den gesamten Theoriestoff von Civil Aviation Training (CAT Europe) beinhalten.

Die Freude war groß, als LGM-Ausbildungsleiter Oliver Barth den zehn Schülerinnen und Schülern des aktuellen Kurses zu Beginn der ATPL-Trainingsphase die schicken Tablets übergab. Die Gruppe gehört zu den ersten Pilotenaspiranten, denen die renommierte Mannheimer Flugschule anstelle von 16 prall gefüllten Ordnern (mit einem Gesamtgewicht von über 40 kg) das gesamte Theorie-Lehrmaterial auf einem iPad2 von Apple (Gewicht 680 Gramm) zur Verfügung stellt.

LGM hat die iPad Lösung von Civil Aviation Training (CAT Europe) aus Worms gewählt. „Obwohl wir schon seit Jahren mit CAT Lehrunterlagen auf Papier arbeiten, haben wir uns im Zuge der Modernisierung unseres Theorieunterrichts auf dem gesamten Markt für elektronisches Lehrmaterial umgesehen. Erneut hat uns CAT überzeugt. Ihre iPad Lösung ist einfach rund und sie erfüllt unseren hohen Anspruch an Darstellung und fachlicher Qualität", so Uta Held, Inhaberin und Geschäftsführerin der LGM.

Hans-Jürgen Seibert, CEO von CAT Europe ergänzt: „Die Schüler haben unser vollständiges Lehrmaterial immer dabei. Selbst mit den beiden Sprachversionen Deutsch und Englisch ist auf den iPad noch jede Menge Platz für andere Anwendungen und Dokumente. Jedes unserer elektronischen Lehrbücher kann über unsere eigene iPad App ‚CAT eBook Viewer' heruntergeladen und offline gelesen werden. Änderungen und Neuerungen an unseren Unterlagen stellen wir den Schülern innerhalb kürzester Zeit per Download zur Verfügung."

Die „CAT eBook Viewer" App bietet weitaus mehr als eine reine Integration in einen der zahlreichen iBookstores: Wie bei einem herkömmlichen Buch aus Papier können interessante Textpassagen freihändig markiert werden, der Pilotenanwärter kann Lesezeichen setzen und „virtuelle gelbe Zettel" mit eigenen Notizen und Ergänzungen „einkleben".

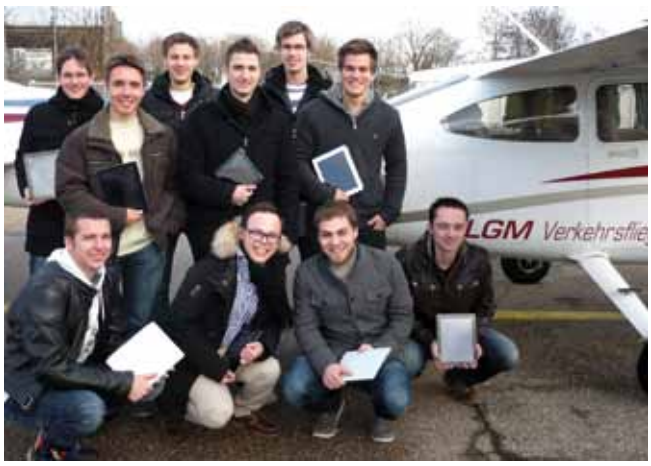


Foto: LGM Luftfahrt GmbH

100 $ pro Flug – Neue Streckengebühr droht in den USA

Noch sind die USA in fast allen Aspekten das „gelobte Land" für die General Aviation, doch die Haushaltskrise in den USA erhöht den Druck auf die Verwaltung, neue Einnahmequellen zu erschließen. Im neuesten Vorschlag geht es nun um eine Nutzergebühr von pauschal $100 pro Flug. Es ist nicht das erste Mal, dass die Allgemeine Luftfahrt in den USA sich gegen Versuche Nutzergebühren einzuführen wehren muss – bis jetzt konnten die Verbände aber alle Versuche erfolgreich abwehren. Die AOPA-USA und andere Luftfahrtverbände bereiten sich darauf vor, dass diese geplante Gebühr im Budget des Präsidenten aufgenommen wird, das im Februar veröffentlicht wird. Die AOPA-USA setzt sich zusammen mit ihren Mitgliedern, anderen Luftfahrtgruppen und Kongressmitgliedern dafür ein, dass dieser Vorschlag auch dieses Mal nicht durchkommt. Grundsätzlich hat die AOPA-USA nichts gegen eine moderate Erhöhung der bereits heute auf Treibstoff erhobenen Steuern einzuwenden, jedoch lehnt man eine gewichts- und entfernungsunabhängige „Flatrate" grundsätzlich ab, die die Airlines kaum treffen würde, jedoch die General Aviation massiv.

Zwar werden Kolbenflugzeuge von den aktuell geplanten Nutzergebühren ausgenommen, aber die AOPA-USA geht davon aus, dass dies nicht von Dauer sein wird. An den Beispielen anderer Länder sieht man, dass die Gebühren auch auf andere Nutzergruppen ausgeweitet werden, sobald die Bürokratie einmal den Fuß in der Tür hat.

Fliegen in Ghana?

Ja! – Und nicht nur das!

„Kpong Airfield first opened in November 2005. It is the busiest private airfield in West Africa with active light aviation movements most days. It has two grass runways 19/01 (800m) and 29/11 (200m) located 3 km south of the small lake created by Kpong Dam in the Eastern Region of Ghana and 50 km north of Tema." (Quelle: Wikipedia) „Von 1962 bis 1966 weilte (Hanna) Reitsch in Ghana, wo sie eine Segelflugschule aufbaute und leitete sowie den damaligen Präsidenten Ghanas Kwame Nkrumah als dessen Pilotin flog." (Quelle: Wikipedia). Das sind Informationen, die auch mir z.T. neu waren. Mehr über Ghana und Kpong Airfield war dann zu erfahren unter www.waasps.com und www.medicineonthemove.org

Vor meiner Reise nach Ghana im Oktober 2011 hatte ich mich auf diesen Seiten umgeschaut, nachdem ich Jonathan Porter und Patricia Mawuli Fosu im Juli 2011 in Oshkosh kennenlernte. Ihre Erzählungen während einer Veranstaltung der 99s (International Women Pilots) haben mich begeistert und sehr neugierig gemacht: Es solle eine Flugschule mit den ersten und einzigen ULs in Ghana geben – WAASPS (West African Aviation Solutions Proposal). Zugleich eine AVTECH Academy, die ghanaischen Mädchen eine technische Ausbildung im Bereich der Luftfahrt anbietet. Getragen von MoM (Medicine on the Move), einer Organisation, die es ermöglicht, dass diese Mädchen anschließend die Menschen in entlegenen Gebieten des Landes medizinisch versorgen bzw. Gesundheitserziehung vermitteln. Das wollte ich sehen! Und herausfinden, ob ich als Fluglehrerin mit FAA- und JAR-FCL-Lizenzen in irgendeiner Weise unterstützen kann. Außerdem hatte ich Lust, mehr Erfahrung mit dem Fliegen von Leichtflugzeugen unter afrikanischen Bedingungen zu gewinnen. Und ich machte diese Erfahrungen!

WAASPS, als Flugschule für Light Sport Aircraft, erteilt Flugunterricht für fluginteressierte Kunden im Lande, die unter nationalen GCAA (Ghana Civil Aviation Authority)-Bestimmungen eine Fluglizenz erwerben möchten. AVTECH Academy ist eine Schule, die ghanaischen Mädchen aus dem Bereich der Luftfahrt eine breite Ausbildung als Ingenieure, Flugzeugbauer, Flugzeugwarte und Pilotinnen anbietet. MoM unterstützt als humanitäre Organisation ghanaische Menschen in entlegenen Gebieten – per Leichtflugzeug in Regionen, die per Auto nur schwer zu erreichen sind. Alle drei Bereiche sind unter einer Dach-Organisation am Kpong Airfield in Ghana angesiedelt.

Fotos: Hölscher

Kpong Airfield liegt ca. 80 km nördlich der Hauptstadt Accra, im Süden des größten Stausees der Welt, Lake Volta. Es hat zwei Grasbahnen, zwei Hangars, einen Tower, eine Wetterstation, ein Büro mit Briefingmöglichkeiten, einen Schulungsraum mit vier PC Arbeitsplätzen, einen TV Arbeitsplatz für Lernvideos und eine Luftfahrtbibliothek. Die beiden Hangars werden als Unterstellplatz für die Flugzeuge und als Workshop mit Werkzeugen und Werkbänken genutzt, um Flugzeuge zu bauen und zu warten. Die gegenwärtige Flotte verfügt über fünf fliegbare Leichtflugzeuge (eins mit Schwimmern als Wasserflugzeug nutzbar) – X-Air Falcon und Zenith – und zwei, die sich im Aufbau befinden.

Patricia ist die erste ghanaische Pilotin mit einer nationalen Lizenz für Pivatflugzeugführer. Sie ist die erste ghanaische Flugzeugingenieurin; in Ghana heißt das, Flugzeuge bauen und warten zu können und zu dürfen. Sie ist die erste Frau weltweit, die von Rotax ein Zertifikat für den Einbau von Rotax-Motoren erhalten hat. Sie ist eine gewissenhafte Fluglehrerin, die erste Frau, die in Leichtflugzeugen in Ghana Ausbildung durchführen darf. Sie hat vor kurzer Zeit die 99-Section Ghana (www.ninety-nines.org) mit gegründet. Jonathan, alias Capt. Yaw, ist Ausbildungsleiter, Chef Ingenieur, Flottenchef, Distributor für Rotax für West Afrika und Direktor der gesamten Organisation. Drei ghanaische Mädchen befinden sich derzeit in der Ausbildung der AVTECH Academy. Alle wohnen auf dem Flugfeld bzw. gegenüber der Grasbahn in einer neu erbauten, einfachen Unterkunft. Außerdem gibt es einheimische Arbeiterinnen und Arbeiter, die für die Küche und die gesamte Anlage verantwortlich sind.

Die drei Schülerinnen der AVTECH Academy sind im zweiten Jahr ihrer vierjährigen Ausbildung. Unter ihnen befindet sich eine körperlich eingeschränkte Schülerin, die einen deformierten rechten Arm aufgrund von schweren Infektionen in der Kindheit hat. Sie wird derzeit medizinisch behandelt und erfährt die gleiche Ausbildung wie ihre zwei Mitschülerinnen. Dieses Prinzip wird von Jonathan durchgängig vertreten: eine Vision zu haben heißt, sich nicht aufhalten zu lassen. Vieles ist machbar und möglich, wenn man sich dafür einsetzt und seine Träume verfolgt. Jungen Frauen in Ghana die Gelegenheit zu einer Ausbildung ermöglichen, die ihnen ansonsten verschlossen bliebe, ist eines seiner großen Ziele. Nicht nur für Frauen, noch mehr für behinderte Menschen ist es in Ghana schwer, Anerkennung zu finden, umso schwerer in der Luftfahrt. Jonathan und Patricia nehmen hier die Rollen der Eltern, Lehrer, Begleiter, Organisatoren, Entrepreneurs ein.

Während die Schülerinnen lernen, Flugzeuge zusammen zu bauen, sie zu warten und sie auch zu fliegen, werden sie gleich mit mehreren Bereichen der Luftfahrt vertraut gemacht. Das ist einzigartig, denn normalerweise fokussiert man sich in der Ausbildung entweder auf das Fliegen oder die technische Seite. Diese kombinierte Ausbildung verschafft ein Wissen über ein breites Spektrum der Fliegerei – ein großer Vorteil für das besondere Fliegen in Afrika.

Die Schülerinnen folgen einem strukturierten Stundenplan, dem sie wochentags nachgehen. Dieser schließt computerbasiertes Lernen ein, um die technische Seite eines Flugzeuges und die Bedingungen der Flugumgebung kennen zu lernen. Es beinhaltet das Beobachten und Mitmachen beim Bau eines Flugzeuges sowie bei der regelmäßigen Wartung. Die Mädchen helfen bei den Flugoperationen auf dem Flugplatz: z.B. regelmäßiges Checken der Gras-Start- und

Landebahnen, Betanken der Flugzeuge, Wetterinformationen einholen und dokumentieren und den Funkverkehr durchführen. Auch hierfür erhalten sie ein spezielles Training.

WAASPS, die Flugschule, hat bisher Fluginteressierte aus mehr als 45 Nationen inkl. Ghanaer unterrichtet. Sie kommen am Wochenende zum Kpong Airfield, um dort ihre Flugstunden zu erhalten. Die Standards sind sehr hoch. Sie folgen einer strukturierten Dokumentation mit Briefing vor jedem Flug, Sicherheitsaspekten und genauer inhaltlicher Besprechung über den nächsten Lernschritt. Ebenso werden die Flüge nach hohen Sicherheitsstandards durchgeführt, mit Checks und Checklisten und einem abschließenden Debriefing. Die Flugschüler erhalten nach jedem Flug eine Hausaufgabe, die ihnen die Theorie hinter der Praxis vermittelt und sie auf den nächsten Schritt vorbereitet. Sie folgen einem Unterrichtssyllabus, der für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz international anerkannt ist.

Jonathan leitet diese Operation unter strengen Sicherheitsstandards und folgt einem sehr durchdachten, organisierten und strukturierten Plan. Dokumentation, Handbücher, Checklisten, PC basierte Auflistung der einzelnen Unterrichtsstunden und der Flugzeug-Services werden regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht. Als sehr engagierter, entschlossener und zielstrebiger Mensch versteht er es, täglich mit den natürlichen Beschwerlichkeiten West Afrikas zurecht zu kommen, z.B. mit den Wetterbedingungen, die hier ständig und rasch wechseln, aber auch mit den politischen Herausforderungen, die er im Umgang mit seiner Einrichtung immer wieder bewältigen muss.

Es gibt viele Möglichkeiten und Chancen für ein Flug-Unternehmen dieser Art, z.B. medizinische und humanitäre Hilfe für die ghanaischen Menschen anzubieten, Wirtschaft und Arbeitsplätze zu entwickeln, die Allgemeine Luftfahrt zu stärken, Zukunftsperspektiven für die einheimische Bevölkerung zu ermöglichen. Doch GA ist nicht gern gesehen in einem Land, welches hauptsächlich durch die militärische Fliegerei geprägt ist, welches von Korruption lebt und wo die Behörden Gegenwind aufbauen, wo immer nur möglich. Private Luftfahrt wird hier noch weniger als anderswo gefördert und akzeptiert. Afrika hat harte Überlebensbedingungen, die mit denen der westlichen Welt nicht zu vergleichen sind.

Während meines Aufenthaltes habe ich die ghanaische Private Ultralight Licence erhalten. Es war sehr inspirierend, noch so viel dazu zu lernen. Mit Jonathan und Patricia als Fluglehrer, mit diesen wendigen Flugzeugen und unter den afrikanischen Bedingungen gab es ein breites Lernfeld. Ich war sehr beeindruckt von dieser Organisation, die sich mit ihren hohen Standards, ihren guten Strukturen und ihrem Engagement und der Liebe für das Land, für die Leute und die Fliegerei auszeichnet. In den sechs Jahren ihrer Existenz hat sie über 45 Nationalitäten bedient, mehr als 20 Lizenzen vergeben und über 6000 Bewegungen jährlich zu verzeichnen. Und sie ist dabei, sich weiter zu entwickeln, um auch anderen Menschen in Ghana die Möglichkeit zu geben, eine fundierte fliegerische Ausbildung zu erhalten – sei es als Ingenieurin oder als Pilotin oder Pilot – und nicht zuletzt um den Menschen in Ghana medizinische Unterstützung auf dem Luftwege zukommen zu lassen, die sie sonst auf anderem Wege nicht bekommen würden.

AVTECH Academy, WAASPS und MoM sind auf Spenden angewiesen. Sie haben sich bisher aus den Verdiensten der Flugschule und über Sponsoren das aufgebaut, was man heute sieht. Jonathan trotzt der Korruption und versucht, eine funktionierende Organisation aufzubauen, die auf eigenen Füßen stehen kann. Doch die politischen Widerstände sind groß, die öffentliche Unterstützung so gut wie nicht vorhanden. Besucher, Pilotinnen und Piloten und/oder Freiwillige aus dem Ausland sind immer herzlich willkommen. Das Fliegen ist unglaublich schön und spannend. Das Leben ist einfach und bescheiden, doch sehr reich an Erfahrungen.

Ute Hölscher

Mehr Information

Jonathan Porter: capt.yaw@gmail.com
Ute Hölscher: ute.hoelscher@arcor.de

www.waasps.com
www.medicineonthemove.org

eNews

Half a century of IAOPA

International AOPA's 50th anniversary falls in 2012 and our President Craig Fuller has written a short retrospective on a successful half-century and an upbeat prognosis for the next 50 years. The burgeoning of general aviation in emerging nations gives the greatest cause for optimism, and Craig observes that the world's 350,000-strong GA aircraft fleet and 1.5 million pilot population is certain to grow significantly. But IAOPA will continue to fight for GA in its established homes, where it is under great pressure.

Originally formed in February 1962 to give general aviation a voice at ICAO, IAOPA's founding members were the USA, Canada, Australia, South Africa and the Philippines. Germany, Italy, Mexico and Venezuela joined in the first year, and the first IAOPA World Assembly was held in London in 1966. The group grew to embrace 69 member nations. ICAO was primarily concerned with commercial aviation, but IAOPA was deeply involved in the work that led to the publication in 1968 of Annex 6, Part II of the Chicago Convention which set out global recommendations for GA. IAOPA's fingerprints are visible throughout that document, and its less-prescriptive revised form which appeared in 2010. IAOPA maintains a permanent presence at ICAO, educating staff and delegates about GA and heading off some of the wilder ideas that would harm the industry. Over the last 50 years IAOPA has been responsible for significant improvements in licensing, standardisation, rules of the air, equipage, airworthiness requirements, airport access, environmental issues, security and more.

In Europe, Craig says, the pace of change has been particularly challenging, with the EC adopting an aggressive posture and Eurocontrol, EASA and SESAR creating a whole new aviation landscape. Craig identifies the global challenges as equitable and affordable access to airspace and airports, and the encroachment of unnecessary fees, charges, regulations, pilot currency and equipment mandates. IAOPA's goals include minimum equipage requirements commensurate with safety, preservation of airfields, elimination of unjustified fees, rationalisation of security requirements at a sensible level which preserves the freedom to fly, reduction of regulation and improvements in safety. Every one of IAOPA's 450,000 members worldwide can make a contribution, by sharing the passion for flight with friends and neighbours, reaching out to the media and other organisations, and telling of the great contribution that GA can make to the lives of individuals and the economy of nations. Here's the next 50 years!

Help AOPA Sweden fight for GA access to Stockholm

AOPA Sweden is asking for your help to keep general aviation viable in the Stockholm area, where it faces being forced out of the last paved runway to which it has access, at Bromma. Two excellent general aviation airports, formerly used by the military, have been closed around the Swedish capital in recent years, while Bromma is now being turned into a mass-travel commercial airport. AOPA Sweden's Chairman Lennart Persson reports that the state-owned operator is using an array of ‚brute force' methods to get rid of the remainder of the GA traffic which once kept the airport alive.

Lennart is asking those who wish to help to write to the Mayor of Stockholm asking him to use his influence to prevent the state monopoly from driving GA out with new ‚service' fees and charges. Lennart has written a sample letter which you can use as a template. It reads thus:

Mayor of the City of Stockholm
City Hall
S-105 35 Stockholm
Sweden

Sir,

Where can I land my small aircraft in Stockholm?

I have been informed of the plans for the only remaining airport near Stockholm - Bromma. If those plans are carried out, as I understand, it will no longer be practically viable to visit Stockholm by private aircraft. I find it especially bothersome that Bromma is now being operated as a state owned monopoly with many of the manners inherent in old bureaucracies. Developments point towards ever increasing fees and unwanted ‚service offerings'. Is this really happening in a country with Sweden's international standing? Where business and private aircraft used to be welcomed with simple procedures and, not least, easy access to the city?

The closing of Barkarby airport was from an international perspective incomprehensible. To close a historically well functioning general aviation airport and then turning Bromma, a city airport, into a regular commercial mass transport hub must be attributed to lack of political management. This motivates me to write and respectfully suggest the involvement by the mayor's office in the unfortunate path towards isolation on which Stockholm is now embarked.

The closure of Barkarby airport is, I hope, reversible and may solve part of the problem. If Bromma is to become increasingly blocked by mass transit it will preclude me from visiting your beautiful city. My business is achieving operating efficiencies and competitive advantages by using modern light small airplanes. Current development of Bromma will force me, most definitely, to exclude Stockholm from possible business engagements in the future. Stockholm seems to be on a path to isolation which I sincerely regret. It is my sincere hope that this letter shall contribute to a more welcoming Stockholm – not an increasing isolation beyond reach by future efficient point to point travel by small aircraft. Sincerely yours...

Termine 2012

März

10.03.2012
AOPA-Seminar „Flugzeugkauf“
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

17. - 18.03.2012
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

17. - 18.03.2012
OUV-Wintertagung
im Technikmuseum Speyer
Info: www.ouv.de

April

10. - 15.04.2012
IAOPA World Assembly
in Südafrika
Info: www.iaopa2012.co.za

18. - 21.04.2012
AERO 2012
in Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.aero-expo.com

26. - 29.04.2012
2. **AOPA**-Trainingscamp
in Fritzlar (ETHF)
Info: www.aopa.de

Mai

04. - 06.05.2012
Flying Hope Fly-In
auf Juist (EDWJ)
Info: www.flyinghope.de

10. - 13.05.2012
Wasserfliegen bei Clipper Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.clipper-aviation.de

Juni

06. - 10.06.2012
AOPA-Seeflugtraining
in Flensburg (EDXF)
Info: www.aopa.de

07. - 10.06.2012
AOPA-Fly-Out
nach Visby (ESSV)
Info: www.aopa.de

14. - 17.06.2012
20. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

22. - 24.06.2012
Aviation Expo 2012
in Bitburg (EDRB)
Info: www.expo.aero/europe

Juli

19. - 22.07.2012
Wasserfliegen bei Clipper Aviation
in Flensburg (EDXF)
Info: www.clipper-aviation.de

28.07. - 04.08.2012
34. **AOPA**-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

29.07.2012
JHV der AOPA-Germany
mit Neuwahl des Vorstandes
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

31.07. - 02.08.2012
2012 AYA Convention
in Oshkosh
Info: www.aya.org

August

03. - 04.08.2012
OUV-Sommertreffen
in Offenburg (EDTO)
Info: www.ouv.de

September

19. - 23.09.2012
21. **AOPA**-Trainingscamp
in Stendal-Borstel (EDOV)
Info: www.aopa.de

Oktober

27. - 28.10.2012
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November

17.11.2012
AOPA-Nordatlantikseminar
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater“ trifft sich im Jahr 2012 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag, **18.02.2012,** um 10:00 Uhr
Samstag, **05.05.2012,** um 10:00 Uhr
Samstag, **08.09.2012,** um 10:00 Uhr
Samstag, **10.11.2012,** 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-Schlüsselanhänger
12,7 x 2,5 cm, Marineblau mit Goldstickerei
Vorderseite AOPA-Schwinge
Rückseite Schriftzug „AIR CREW“ € 9,50

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

AOPA-Schwinge
9,5 cm
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

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-Warnweste NEU
mit Aufdruck „AOPA AIR-CREW“
auf Vorder- und Rückseite
leuchtendes Gelb, Einheitsgröße € 7,50

AirShampoo-Landegutscheinhefte NEU
Ausgabe Nord&Süd
5 EUR Rabatt für AOPA-Mitglieder
auf den regulären Verkaufspreis € 74,90

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**

Bestellung

	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Schlüsselanhänger		€ 9,50	
AOPA-Aufnäher – oval		€ 8,50	
AOPA-Schwinge		€ 6,50	
AOPA-Tasse		€ 5,00	
AOPA-Pin		€ 5,00	
AOPA-Tasche		€ 12,00	
AOPA-Cap		€ 10,00	
AOPA-Warnweste		€ 7,50	
Landegutscheinhefte Nord&Süd		€ 74,90	
		Summe (zzgl. Versandkosten)	

Die Versandkosten für die Produkte „AOPA-Tasche“, „AOPA-Cap“ und „AOPA-Tasse“ und „AOPA-Pin“ betragen innerhalb Deutschlands 7,00 EUR, für alle anderen Artikel 2,50 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum	Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

AOPA-Germany
Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
D-63329 Egelsbach

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2012
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage: 10.000 Exemplare
4. Quartal 2011 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft - Bitte wählen

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

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel | Vorname | Nachname

Straße

PLZ | Ort

Land

Geburtsdatum | Geburtsort

Beruf | Geworben von

Kontaktdaten

Telefon | Telefax

Mobiltelefon | Telefon Geschäftlich

Email-Adresse | Telefax Geschäftlich

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer | seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

Heimatflugplatz | Heimatverein

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

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

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

Ort, Datum | Unterschrift

Einzugsermächtigung - Hiermit ermächtige ich die AOPA-Germany widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer | Bankleitzahl

Kontoinhaber | Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

AviationExpo EUROPE 2012

EUROPE'S FESTIVAL OF AVIATION

BITBURG

an der Benelux Grenze

22-24 Juni 2012

Die Flugzeugmesse in Bitburg
mit dem Flair von LONDON 2012

Jetzt registrieren!
für **10 €** Rabatt Eintritt

EVENT SPONSOREN

Bitburger TOTAL

Kontakt:
+44 (0)20 8549 5024 astrid@avbuyer.com

www.expo.aero/europe