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

AOPA LETTER

Ausgabe 03/2008 | Juni - Juli 2008 | Heftpreis 2,80 Euro

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

03/08

Der Diesel hat Zukunft, aber Thielert?

Bitte nicht überfliegen: Einladung zur Hauptversammlung auf Seite 3

Stärker vertreten!

- Neue Leichtflugzeugklassen in der Diskussion
- Erste Phase des Projekts SESAR endet erfolgreich

Fliegerisch fit!

- 30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden
- Simulatortraining in Essen-Kupferdreh

Besser informiert!

- Instandhaltungsprogramm für private Luftfahrzeuge
- Großübung ELITE 2008

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Editorial 2
- Einladung zur Hauptversammlung 2008 3
- Wir danken... 4
- Rechnungsbericht des Schatzmeisters 4
- Mitglieder werben und Prämie verdienen! 6
- Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder 7
- AOPA-Mitgliedsflugschule: Flugschule Leonardo da Vinci 8

Stärker vertreten!

- Zu wenig Stimmen pro Tempelhof 9
- LSA versus ELA – Neue Leichtflugzeugklassen in der Diskussion 10
- Erste Phase des Projekts SESAR endet erfolgreich 12

Fliegerisch fit!

- TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12.-14.09.2008 14
- 13. AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 09.-12.10.2008 14
- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 25.-26.10.2008 15
- AOPA-Nordatlantikseminar in Egelsbach am 29.11.2008 15
- 30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02.-09.08.2008 16
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 17

Besser informiert!

- 100 Jahre Frankfurter Verein für Luftfahrt 1908 e.V. 18
- Jubiläumsflugtag am August Euler Flugplatz vom 30. bis 31.08.2008 20
- Instandhaltungsprogramm für private Luftfahrzeuge 21
- Großübung ELITE 2008 vom 03. bis 17.07.2008 22
- Diamond DA50 Magnum fliegt 22
- Dimona-Testflug mit Brennstoffzelle 23
- 37. Rallye Aérien International de Cognac 23
- Unternehmereigenschaft und Vorsteuerabzug bei Privatpiloten 24
- Radargeführte Anflüge / Training im AOPA-Camp 26
- Radarphraseologie für SRA- und PAR-Anflüge 28

Rubriken

- Reisebericht: Tessin – Einmal hin und zurück 29
- IAOPA Europe eNews 32
- Termine 2008 33
- AOPA-Shop 34
- Impressum / Mitgliedsantrag 35

Sehr geehrte Mitglieder, liebe Fliegerfreunde!

Der Absturz des Motorenherstellers Thielert kam plötzlich, aber nicht völlig unerwartet. Seit Monaten häuften sich Anzeichen dafür, dass beim Motorenbauer „etwas" grundsätzlich nicht stimmt. Der größte Kunde Diamond Aircraft erklärt öffentlich seine Unzufriedenheit mit den Triebwerken und kündigte den Aufbau einer eigenen Motorenfertigung an, von Thielert-Aktionären wurde gegen die veröffentlichten Bilanzen erfolgreich geklagt, Gewinnprognosen wurden drastisch gesenkt, von ernsten Liquiditätsengpässen wurde berichtet, der Aktienkurs sank. Als dann in einem Bericht des amerikanischen „Defense Industry Daily" dargelegt wurde, dass ein großer Teil der Forderungen von Thielert auf gefälschten Rechnungen basierte, ließen die Entmachtung und der Rauswurf des Firmengründers Frank Thielert und schließlich die Insolvenzanmeldung des Unternehmens am 30. April 2008 nicht mehr lange auf sich warten.

Wie geht es weiter? Auf diese Kernfrage weiß derzeit leider niemand eine genaue Antwort. Der Niedergang von Thielert trifft viele hart: Die Mitarbeiter des Unternehmens, die um ihre Arbeitsplätze fürchten. Aktionäre, die ihr Erspartes verloren haben. Kunden, die nicht wissen, wie ihre Triebwerke mit dringend benötigten Ersatzteilen versorgt werden sollen. Jetzt ist der Insolvenzverwalter gefragt, Licht ins Dunkel zu bringen. Die ersten Aktivitäten des Insolvenzverwalters führten in den letzten Tagen jedoch zu noch mehr Verunsicherung: Das Unternehmen besteht derzeit offenbar auf Vorauszahlungen für die Lieferung von Teilen, ohne jedoch Liefertermine nennen zu können. Zudem sind die Preise enorm gestiegen, so sind die Teile für die vorgeschriebene 300h-Überholung (Getriebe und andere Teile)

zwischenzeitlich für 15.000,- EUR angeboten worden. Falls die Preise nicht wieder nachhaltig sinken, wäre dies das wirtschaftliche Aus für die Nutzung der Thielert-Motoren. Betroffen sind keinesfalls nur die Einzelkunden von Retrofits, sondern auch der Großkunde Diamond Aircraft, der seinen mehreren hundert Kunden von Flugzeugen mit Thielert-Motoren auch noch nicht definitiv sagen kann wie es weitergeht. Dort arbeitet man mit Hochdruck am eigenen Diesel-Triebwerk, die EASA-Zulassung steht jedoch noch aus, so dass eine Umrüstung auf einen Austro-Engine-Diesel nur mittel- und langfristig eine Lösung des Problems darstellen kann.

Wichtig ist, dass sehr schnell aufgeklärt wird, wie Thielert nach Aufklärung der Betrugsvorwürfe wirtschaftlich dasteht und wie zuverlässig die Motoren wirklich sind. Ohne diese Informationen wird sich kein Investor finden, der nur einen müden Euro in das Unternehmen steckt. Auf diese Erkenntnisse aufbauend müssen schnellstmöglich Konzepte erstellt werden, wie es weitergehen kann. Ob es zu einer Fortführung des Betriebs kommt, oder zu einer Zerschlagung.

Kunden müssen schnellstmöglich Sicherheit erhalten, wie sie ihre Flugzeuge weiter betreiben können. Erschwerend kommt hinzu, dass die Flugzeuge oft noch Finanzierungsunternehmen gehören, die pünktlich ihre Ratenzahlungen sehen wollen und sich für technische Probleme überhaupt nicht interessieren.

Wichtig für die gesamte Allgemeine Luftfahrt ist vor allem auch, dass andere Motorenhersteller sich nicht entmutigen lassen, in die Entwicklung von Dieseltriebwerken zu investieren. Denn eines steht fest. Bei AVGAS-Preisen von 2,30 EUR pro Liter und steigender Tendenz werden Dieseltriebwerke bald die einzige Möglichkeit sein, Flugzeuge der AL oberhalb von Ultraleichten und VLAs noch halbwegs kostengünstig zu betreiben.

Sie haben ebenfalls ein Thielert-Triebwerk und wissen nicht, wie es weitergeht? Die AOPA will Ihnen helfen! Schreiben Sie uns bitte, welches Triebwerk in welchem Flugzeugtyp Sie haben, welche außerplanmäßigen Reparaturen bislang bei welcher Stundenzahl durchgeführt werden mussten, wie diese in Rechnung gestellt wurden, wie Ihre Erfahrungen mit dem insolventen Unternehmen Thielert sind, usw.

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer der AOPA-Germany

Einladung zur Hauptversammlung 2008

Sehr geehrte Mitglieder,
der Vorstand lädt Sie hiermit zur diesjährigen Hauptversammlung der AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V., ein:

Sonntag, 3. August 2008
um 11:00 Uhr
am Flugplatz Eggenfelden (EDME)
im Hangar (siehe Aushang vor Ort)

Tagesordnung

TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
TOP 2 Anträge zur Tagesordnung
TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung
TOP 4 Geschäftsbericht des Präsidenten
TOP 5 Rechnungsbericht des Schatzmeisters
TOP 6 Entlastung des Vorstandes
TOP 7 Anträge von Mitgliedern
TOP 8 Entwicklung von Fürstenfeldbruck
TOP 9 Verschiedenes

Programm

10:00 Uhr Einlass zur Registrierung
11:00 Uhr Beginn der Hauptversammlung

Anträge der Mitglieder zur Hauptversammlung sind schriftlich bis zum 3. Juli 2008 in der Geschäftsstelle einzureichen. Die Anträge werden im Internet unter www.aopa.de veröffentlicht.

Ihre Anmeldung zur Hauptversammlung teilen Sie bitte der Geschäftsstelle mit, um die Planung zu erleichtern.

Einen Anmeldecoupon finden Sie nachfolgend. Wir freuen uns über Ihre rechtzeitige Anmeldung, selbstverständlich können Sie aber auch unangemeldet teilnehmen.

Ihr Vorstand der AOPA-Germany

Anmeldecoupon zur Hauptversammlung am 03.08.2008 um 11:00 Uhr am Flugplatz Eggenfelden (EDME)

Per Fax an 06103 42083

oder per Post an

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

Name

AOPA-ID

Straße

PLZ/ Ort

Unterschrift

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten Juni/Juli 2008 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

40-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Thom

30-jährige Mitgliedschaft

Ferdinand Kruppert
Franz-Josef-Micus
Rainer Thomé
Karl-Heinz Friedmann
Peter Neuhausen
Hans Jürgen Borchard
Rudolf Goebel
Peter Kempf
Egon Krause
Rudolf Dienst
Werner Karl
Dieter W. Schmitt

25-jährige Mitgliedschaft

Siegfried Starke
Wolfgang Klanig
Rudolf Robert Eichler
Wolfgang F. Gohde

Rechnungsbericht des Schatzmeisters

Im Frühjahr 2008 hat das Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böhnel & Fimmel in Langen nach §4 Abs. 3 EStG die Buchhaltung des Verbandes für das Jahr 2007 geprüft. Diese Prüfung beinhaltete sowohl die Richtigkeit als auch die Vollständigkeit der Belege. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt. Das Jahresergebnis 2007 und die Steuererklärungen wurden erstellt und beim Finanzamt Langen fristgerecht abgegeben.

Zur Vereinfachung der Darstellung der Finanzen des Verbandes wurden ab dem Jahr 2006 die Zahlen exakt in Anlehnung an das Gliederungsschema des Wirtschaftsprüfers ausgewiesen.

Das Geschäftsjahr 2007 zeigt ein im Vergleich zum Vorjahr um 28 TEUR zurückgegangenes Aufkommen an Mitgliedsbeiträgen von insgesamt TEUR 456,4 (484,4). Ausstehende Mitgliedsbeiträge aus Vorjahren wurden per Mahnverfahren erfolgreich eingetrieben und führten in 2007 zu Einnahmen von TEUR 8,6 (14,9). Gründe für das Ausscheiden der Mitglieder sind überwiegend Alters- und gesundheitliche Gründe. Säumige Mitglieder werden systemgestützt innerhalb der gesetzlichen Fristen und Vorschriften zur Zahlung von Beiträgen aufgefordert. Die sonstigen Einnahmen erhöhten sich von TEUR 5 auf TEUR 16,8.

Auf der Ausgabenseite wurde der Konsolidierungskurs konsequent fortgesetzt. Einsparungen wurden insbesondere erzielt bei den EDV-Kosten und Reisekosten. Dagegen erhöhten sich überwiegend abrechnungsbedingt die Aufwendungen für den AOPA-Letter, Kfz-Kosten und Rechtsanwalt-/Gerichtskosten.

Insgesamt wurde in 2007 ein positives Jahresergebnis i.H.v. TEUR 7,4 (27,3) erwirtschaftet.

Für das laufende Jahr 2008 zeichnet sich bislang aufgrund verstärkter Marketinganstrengungen ein erkennbarer Aufwärtstrend vor allem bei Vereins- und Firmenmitgliedschaften ab. Wir erwarten per Saldo im Vorjahresvergleich leicht höhere Mitgliedereinnahmen. Die AOPA wird auf Grund ihres Engagements im Bereich ZÜP/Luftsicherheitsgesetz, Rückerstattung der Mineralölsteuer im Werksverkehr, der Mitarbeit im europäischen Flugsicherheitsprojekt SESAR, ihrem Einsatz für Tempelhof und Fürstenfeldbruck in ihrer Zielgruppe offensichtlich verstärkt wahrgenommen.

In 2008 gilt – wie im Vorjahr – weiterhin eine strenge Ausgabendisziplin. Investitionsschwerpunkte werden eine breitere Medienpräsenz sowie die unerlässliche Werbung von neuen Mitgliedern bilden.

Insgesamt wird in 2008 wieder mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis gerechnet. Eine aktuelle betriebswirtschaftliche Auswertung zum Juni 2008 wird auf der Jahreshauptversammlung im August vorgelegt, ebenso wie die Budgetplanung 2008.

Constantin Woelki
Schatzmeister der AOPA-Germany

Jahresergebnis 2007 im Vergleich zu 2006

Ausgaben	2006	2007
Personalkosten	234.266,64	233.967,35
Veranstaltungen:		
• Eggenfelden	14.951,67	13.635,38
• Stendal	5.110,86	4.725,67
• Charter Camps	13.875,88	15.923,60
• AERO / ILA	20.842,77	21.974,30
• Diverse Messen	3.319,85	4.003,89
• Seminare	23.237,90	22.909,14
AOPA-Letter	55.328,06	62.535,79
Öffentlichkeitsarbeit	16.368,86	13.998,29
Miete inkl. Umlagen / Raumkosten	36.752,29	43.236,59
Fremdarbeiten/ Honorare	42.518,11	42.342,58
Kfz-Kosten	11.228,65	18.239,72
IAOPA	14.188,87	23.843,32
Telefon / Telefax	9.240,69	6.908,19
Reisekosten und Kosten Vorstand	20.099,67	13.157,13
Porto	7.014,22	5.896,45
Einkauf Crew-Cards	4.144,42	1.066,28
IAOPA-Weltkonferenz	4.892,94	0,00
AOPA-Pilot	5.062,61	4.335,50
EDV-Kosten	13.474,99	4.514,36
Steuerberatungskosten	4.394,31	4.659,12
Einkauf AOPA-Shop	2.106,49	13.814,29
Kosten Anzeigen	3.042,33	1.851,70
Wartungs- / Instandhaltungskosten	2.094,32	2.321,14
Gezahlte Umsatzsteuer	6.242,66	3.857,30
Miete Telefonanlage	4.730,92	0,00
Versicherungen	3.074,01	3.705,20
Mitgliedschaften	2.909,89	2.451,19
Büromaterial	2.909,57	2.929,64
Nebenkosten Geldverkehr	2.143,19	2.460,92
Rechtsanwalt-/ Gerichtskosten/ Inkasso	8.183,20	14.515,06
Zinsabschlagsteuer	1.994,57	2.262,02
Sonstige Ausgaben	2.000,32	2.385,74
Anlagevermögen AfA / Abgang	8.842,98	14.595,00
Fachliteratur	1.075,13	1.883,38
Spenden	1.085,57	1.221,00
Repräsentations- / Bewirtungskosten	614,94	1.010,29
Arbeitskreise	532,00	532,00
Allgemeine Druckkosten	1.798,46	991,54
Solidaritätszuschlag / Zinsen	109,65	124,33
Werbekosten	260,70	762,76
Jahresüberschuss	27.364,59	7.412,91
Summe	643.429,75	642.960,06

Einnahmen	2006	2007
Mitgliedsbeiträge inkl. EU	484.395,05	456.488,00
Mitgliedsbeiträge für Folgejahr	18.045,00	27.906,25
Mitgliedsbeiträge für Vorjahr	14.980,23	8.642,88
Teilnehmergebühren:		
• Eggenfelden	10.829,98	10.765,00
• Stendal	7.400,00	12.800,02
• Charter Camps	12.444,30	13.381,08
• Seminare	27.022,81	31.532,55
Anzeigen / Beilagen AOPA-Letter	24.355,80	22.921,38
Erlöse Messen / Jahrestagungen	4.744,95	10.824,18
Erlöse VIP Cards	7.690,00	1.690,00
Verkauf AOPA-Shop	2.836,51	3.035,36
Sachbezug	3.876,84	5.113,46
Steuererstattung / Umsatzsteuer	1.454,76	2.104,65
AOPA-Pilot Abonnements	8.070,00	8.690,00
Zinsen Festgeld / sonstige Zinsen	6.648,62	7.540,03
Spenden / Beitragsmehrzahlung	270,00	0,00
Erstattung Lohnfortzahlung	1.290,54	1.700,90
Beitreibung	2.064,23	973,46
Sonstige Einnahmen	5.010,13	16.850,86
	643.429,75	642.960,06

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

Als AOPA-Mitglied erhalten Sie eine Prämienzahlung von 40,- € für jedes neu geworbene Mitglied. Nach wie vor bieten wir auch die bekannten Jeppesen Prämien an.

Und so einfach geht es:

Sie überzeugen Piloten oder Flugschüler einfach mit unseren starken Argumenten für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany. Sobald der Mitgliedsbeitrag der neu geworbenen Person bei uns eingegangen ist, senden wir Ihnen einen Scheck über 40,- € zu.

Wahlweise erhalten Sie für die Werbung eines neuen Mitglieds anstelle der Prämie ein komplettes VFR Kartenset Deutschland 2008 bestehend aus 6 Jeppesen VFR-GPS Karten.

Attraktive Prämien winken auch bei der Werbung von zwei neuen Mitgliedern: Sie können wählen zwischen:

- Flugvorbereitungsprogramm Jeppesen Flite Star VFR, das Ihnen auf Ihrem PC oder Laptop europaweit bei der Flugvorbereitung hilft
- Beitragsfreistellung für ein Jahr (bei persönlicher Mitgliedschaft)

Argumente für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany:

Die AOPA vertritt Ihre politischen Interessen!
Zu den wesentlichen Aufgaben der AOPA-Germany gehört der konstruktive Dialog mit allen entscheidenden Gremien auf nationaler und europäischer Ebene, die für die Allgemeine Luftfahrt von Bedeutung sind. Denn reine Individualisten können ohne die Lobby eines Interessenverbandes die Herausforderungen in der Allgemeinen Luftfahrt nicht bewältigen!

Die AOPA wird für Sie aktiv bei:

- der Erarbeitung von Vorschriften auf deutscher und europäischer Ebene, bis hin zu EASA und Single European Sky
- dem Schutz bedrohter Flugplätze, wie Tempelhof und Fürstenfeldbruck
- der Neugestaltung von Luftsicherungsverfahren und Luftraumstrukturen, etwa im europäischen Projekt SESAR
- Ausrüstungs- und Avionikvorschriften
- Entwicklungen von Verkehrskonzepten für die Allgemeine Luftfahrt
- der Durchführung von Marktanalysen
- Informationsveranstaltungen für Politik und Wirtschaft

Die AOPA berät und informiert Sie!
Der AOPA-Mitgliederservice hilft Ihnen gerne mit Informationen und Empfehlungen zu allen Themenbereichen der Allgemeinen Luftfahrt weiter. Entweder haben die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle selbst die Lösung für Sie parat oder sie knüpfen Kontakte zu Spezialisten. Auch der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" steht bei juristischen Problemen mit Rat und Tat zur Seite. Die häufigsten Anfragen befassen sich mit:

- Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP)
- Umschreibung und Anerkennung von deutschen und ausländischen Lizenzen
- Reiseberatung bei In- und Auslandsflügen
- Kauf und Finanzierung von Flugzeugen
- Technischen Fragen

Die zweimonatlich erscheinende Zeitschrift AOPA-Letter informiert ausführlich über alles Wichtige, das sich in der Allgemeinen Luftfahrt und in ihrem Umfeld ereignet. Die Homepage www.aopa.de wird ständig aktualisiert um zeitnah zu berichten. Im internen Bereich haben AOPA-Mitglieder Zugriff auf Musterverträge oder Rechtssammlungen. Die kostenlose AOPA-Rundmail informiert noch schneller darüber, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht. Sie kann auf der AOPA-Homepage abonniert werden.

Durch Kooperationsverträge mit Mietwagenfirmen, Autohäusern, Hotels uvm. erhalten AOPA-Mitglieder erhebliche finanzielle Vorteile.

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!
„Safety first" ist das dominierende Prinzip in der Luftfahrt. Deshalb legt die AOPA großen Wert darauf, Piloten fliegerisch fit zu halten. Mit Trainingscamps und Seminaren werden Piloten aller Leistungsstufen bei ihrer fliegerischen Weiterbildung unterstützt.

- Seit 30 Jahren findet im bayerischen Eggenfelden ein großes einwöchiges Flugsicherheitstraining statt
- In Stendal führt die AOPA zweimal jährlich dreitägige Flugsicherheitskurse durch
- Mit den Marinefliegern in Nordholz wird das „Überleben auf See" trainiert
- In Egelsbach und Schönhagen finden regelmäßig Flugfunkrefresher, Seminare zur Atlantiküberquerung oder Wetterbriefings statt
- In Braunschweig und Egelsbach finden Fluglehrerfortbildungen nach den Richtlinien von JAR-FCL statt
- Einmal jährlich führt das AOPA-Fly-Out zu interessanten Zielen in ganz Europa

Komplettes Deutschlandset Jeppesen-VFR-GPS Karten für ein neues Mitglied

Das Jeppesen-FliteStar Flugvorbereitungsprogramm für zwei neue Mitglieder

Prämie von 40,- € für ein neues Mitglied

Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder
www.aopa.de > Mitgliederbereich

Karstadt

Nachlass: 10 %

Ab sofort können AOPA-Mitglieder die kostenlose Karstadt & Friends Card beantragen. Bei Vorlage dieser Karte bietet Karstadt einen Nachlass von 10% auf fast alle Artikel!

Leica

Nachlass: 15 %

Pure Eleganz, außergewöhnliche Formen und dabei erfrischend unkompliziert. Leica Kameras fangen den richtigen Moment stillvoll ein. Das Ergebnis ist Ausdruck Ihrer Kreativität. Gehen auch Sie mit Leica auf Motivsuche!

Navigon

Nachlass: 20 %

Die NAVIGON AG bringt Design, Innovation und Komfort auf einen Nenner. Mit Assistenzfunktionen wie Reality View Pro und Fahrspurassistent Pro können Sie sich endlich auf das Wichtigste konzentrieren: das Fahren.

Rufen Sie über 150 weitere Angebote von A-Z in den Kategorien Finanzen, Auto, Reisen, Lifestyle, Einrichtungen, Technik und Business im Mitgliederbereich der AOPA-Website ab.

www.aopa.de > Mitgliederbereich

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

Flugschule Leonardo da Vinci, Berlin

Pilotenschein und Abitur an der Fachoberschule mit Flugschule

Briefing vor dem Rückflug von Tempelhof nach Schönhagen

Der Luftverkehr boomt, Piloten werden weltweit gesucht! Eine willkommene Gelegenheit, mit der allgemeinen Fachhochschulreife den Erwerb des Pilotenscheines zu verknüpfen! Genau diese Möglichkeit bietet hier in Europa die Akademie für Internationale Bildung GmbH mit ihren Albert-Einstein-Fachoberschulen und der eigenen Flugschule Leonardo da Vinci.

Friedrich Pongratz, Akademieleiter, Direktor der Fachoberschulen und Psychologe ist selbst seit Jahrzehnten begeisterter Pilot, Fluglehrer und auch Ausbildungsleiter der Flugschule. Als Gründer und Schulleiter von staatlich anerkannten Privatschulen und Weiterbildungseinrichtungen des Landes Berlin und der Flugschule kann er auf rund 30 Jahre Erfahrung in der Aus-, Fort- und Weiterbildung – auch in der Fluglehrerfortbildung – zurückblicken. Am 10. März 2008 ist ihm als höchste Anerkennung für sein bisheriges Lebenswerk in den Räumen des Deutschen Bundestages das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen worden. Natürlich fliegt man in der Flugschule Leonardo da Vinci auch mit dem Chef persönlich!

Die Pilotenausbildungen sind im Zuge der Globalisierung und Mobilität nicht nur für alle, alters- und berufsunabhängig, Interessierten von Vorteil, sondern gerade auch bei Schülerinnen und Schülern in der Oberstufe ausgesprochen beliebt. Denn viele haben inzwischen erkannt, dass mit dem Flugschein nicht nur Mobilität gewonnen wird, sondern mit ihm auch Persönlichkeitseigenschaften wie Entscheidungsfreude, Verantwortungsbewusstsein und Charakterstärke trainiert werden. Außerdem erhöhen sich damit die Berufschancen. Denn die Privatpilotenlizenz kann der Einstieg in eine fliegerische Karriere sein.

Die Vermittlung von Theorie und Praxis findet unter lernpsychologischen und didaktischen Kriterien und sehr individuell auf den einzelnen Flugschüler bezogen statt. Auch Einweisungen, Charter, IFR-Training, CVFR und alle Sprechfunkzeugnisse können erworben werden.

Die gepflegten, modern ausgerüsteten Schulungsflugzeuge vom Typ Cessna und Robin (auch IFR-ausgerüstet) sind auf dem idyllischen wie neu ausgebauten Verkehrslandeplatz Schönhagen (EDAZ) vor den Toren Berlins stationiert, von wo aus – wegen der schulungsfreundlichen Atmosphäre – auch günstig geflogen werden kann. Erreichbar übrigens bequem mit dem Wagen in ca. 30 Minuten oder auch mit der Regionalbahn.

Der theoretische Flugunterricht der Flugschule Leonardo da Vinci sowie der allgemein bildende wie auch fachbezogene Unterricht zum Erwerb der allgemeinen Fachhochschulreife der Albert-Einstein-Fachoberschulen finden im Zentrum der Hauptstadt in einem der ältesten Gebäudekomplexe Berlin-Charlottenburgs statt. Ausgestattet mit moderner Technik kann in einem wunderschönem Ambiente des denkmalgeschützten Ensembles der Akademie gelernt werden.

Die Berliner Akademie für Internationale Bildung bietet eine solide, staatlich anerkannte Ausbildung in den Fachbereichen Mediengestaltung, Sozialwesen und Wirtschaft an. Kombiniert mit dem Pilotenschein und dem Abitur können die Schülerinnen und Schüler weitere außergewöhnliche und interessante extra-curriculare Angebote wahrnehmen. Dazu zählen Segeln, Tauchen und Rettungsschwimmen ebenso wie Fremdsprachen, Managementseminare, Rhetorik, Kommunikationstraining und mentales und intuitives Training. Die Abiturienten an der Akademie erhalten mit ihrem Abschluss die sofortige Zugangsberechtigung zu allen Fachhochschulen, teilweise auch zu Universitäten. Dabei gelten Schüler aus EU-Ländern als Inländer. Ein besonderer Schwerpunkt liegt in der Vernetzung und aktiven Kooperation der Flugschule und der Schule mit Unternehmen der nationalen und internationalen Wirtschaft. So schaffen die Absolventen ihren sicheren Take Off in eine erfolgreiche Karriere!

Akademie für internationale Bildung-Flugschule Leonardo da Vinci
Haubachstraße 8
10585 Berlin-Charlottenburg
Tel.: 030-34708754, Fax.: 030-34708643
info@afib-berlin.de, www.afib-berlin.de

Zu wenig Stimmen pro Tempelhof

Volksentscheid bringt leider nicht die erhoffte Unterstützung

Die Berliner haben am 27.04.2008 über Tempelhof abgestimmt. Zwar haben sich etwa 60% der Wähler beim Volksentscheid für den Fortbestand von Tempelhof entschieden, aber die Wahlbeteiligung war leider zu niedrig.

Es hätten knapp über 600.000 Stimmen pro Tempelhof erreicht werden müssen, was 25% der Wahlbevölkerung entspricht, es kamen aber nur etwa 21% zu den Wahlurnen. Vielleicht war auch das schöne Wetter mit „schuld", der Ausflug zum Wannsee war für viele Berliner bei strahlendem Sonnenschein und 20°C vielleicht verlockender als der Ausflug zum Wahllokal.

Dieses Ergebnis mussten wir Tempelhof-Befürworter zunächst einmal verdauen, die Chancen für einen Erfolg sind zweifellos deutlich gesunken. Aber wir wollen jetzt gemeinsam mit unseren Mitstreitern noch einmal unsere Chancen kritisch prüfen, grundsätzlich erst dann aufgeben, wenn der Flughafen auch wirklich endgültig geschlossen ist. Die Unterstützung mit der ICAT als Zentrale des Engagements für Tempelhof hat die AOPA am Wahltag dadurch ausgedrückt, dass sie ihre Vorstandssitzung demonstrativ in den Räumen des Berliner Zentralflughafens abgehalten hat.

Eines kann man auf jeden Fall festhalten: Bereits das knappe Wahlergebnis ist ein großer Erfolg, wer hätte vor einigen Wochen geglaubt, dass die ICAT für den Volksentscheid solch eine große Anzahl von Unterstützern finden würde? Die Ehrenamtlichen um ICAT-Präsident Liscutin haben in ihrer Freizeit hervorragendes geleistet, mit Herzblut eine tolle PR-Arbeit abgeliefert. Auch die AOPA hat ihren Beitrag zur Offenhaltung geleistet: AOPA-Präsident Prof. Giemulla hat in zahlreichen Interviews und Podiumsveranstaltungen immer wieder auf die Bedeutung Tempelhofs für Berlin hingewiesen.

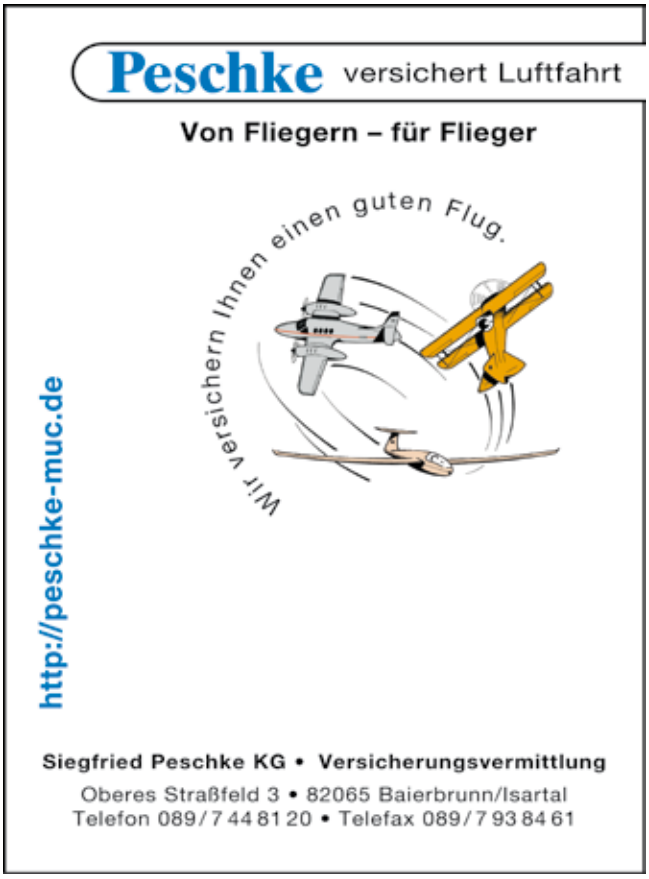
Eines ist für die Politik sicherlich klar geworden: Die Schließung von Tempelhof, wenn sie denn kommen soll, lässt sich nicht mal „ebenso" durchdrücken. Berlins Regierender Bürgermeister Wowereit hätte sicherlich nicht gedacht, solch massiven Widerstand gegen seine Pläne zur Schließung des Flughafens zu erfahren. Diese Botschaft kommt sicherlich auch bei vielen Politikern an, die insgeheim mit der Schließung eines anderen Flugplatzes liebäugeln.

AOPA-Vorstand und Geschäftsführung in Tempelhof

Flughafen Berlin-Tempelhof

Eine traurige Nachricht erreichte uns wenige Tage nach dem Volksentscheid: Thomas Böhme, einer der zentralen Köpfe der ICAT, ist nach den großen Anstrengungen der letzten Wochen und Monate und der Diagnose einer schweren, unheilbaren Erkrankung am 1. Mai verstorben. Er hatte nie von seiner Krankheit gesprochen, sondern unermüdlich und mit großem Engagement täglich im ICAT-Büro für den Erhalt des Flughafens Tempelhof gekämpft. Genau wie die ICAT werden wir in seinem Sinne weiterkämpfen.

Anzeige



LSA versus ELA
Neue Leichtflugzeugklassen in der Diskussion

Die am meisten gehörte Frage war für mich in den letzten Jahren: „Wann kommt die LSA-Klasse in Europa?" Mittlerweile reagiere ich fast schon zynisch auf diese Frage und antworte nur noch: „Falsch gestellt die Frage, denn LSA kommt überhaupt nicht!"
Seitdem die EASA auf ihrer Website die NPA 2008-07 (Notice of Proposed Amendments) ins Netz gestellt hat, behaupten nun viele das Gegenteil, weil die LSA dort doch klar beschrieben sei. Ich bleibe dabei, dass das was wir aus den USA als LSA kennen, bei uns in Europa (leider) nicht Wirklichkeit wird – wenn nicht noch ein Erdrutsch bei den Rulemaking-Verantwortlichen passiert. Die Zusammenhänge will ich hier ein wenig erläutern.

Auch die EU-Kommission und die EASA haben erkannt, dass die USA sich anschickt mit ihren LSA (Light Sport Aircraft) an Europa vorbeizuziehen. Die nationalstaatlich geregelten ULs in Europa sind stark zunehmend während der Rest der Allgemeinen Luftfahrt eher unter Kosten und Bürokratie darbt. Darüber hinaus sind diese europäischen ULs ein Exportschlager in der US-LSA. Aber während diese Geräte in Europa unter der Gewichtsgrenze von 450 kg ächzen, dürfen sie in den USA bis 600 kg MTOW geflogen werden (aber eben nicht in den Ursprungsländern).
Deshalb hat sich die EASA schon mal im Vorgriff auf die neue „Basic Regulation" daran gemacht in einer Arbeitsgruppe eine neue Klasse nach dem Vorbild der LSA zu entwerfen. Es sollte ein „Konzept für eine bessere Regulierung in der Allgemeinen Luftfahrt" entwickelt werden. Bezogen auf die Definitionen: nichtgewerblich und nicht technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug. Die englischen Vokabeln dafür sind recreational und noncomplex.
Ein Konzept deshalb, weil die Gedanken dazu das ganze Spektrum der Lufttüchtigkeit, der Lizenzen und des Flugbetriebs einschließen sollten. Es wurde die Arbeitsgruppe MDM.032 einberufen und in langen Sitzungen die A-NPA 14/2006 „A concept for better regulation in General Aviation (Aircraft other than Complex Motor Powered Aircraft, used in Non-commercial activities)" erarbeitet und im Oktober 2006 publiziert. Die EASA wurde völlig überrascht von der ernormen Resonanz auf diese NPA. Über 8.000 Kommentare sind damals eingegangen. Was in 2006 sehr allgemein beschrieben, vorgestellt und von einer breiten Mehrheit begrüßt wurde, soll nun detailliert zur Diskussion gestellt werden. Dabei wird meines Erachtens schon im Ansatz ein gravierender Fehler gemacht. Die vorliegende NPA bezieht sich lediglich auf das "Initial Airworthiness dieser neuen Kategorie und trägt den Namen „ELA process"; "Standard Changes and Repairs" and „Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes". Demnach können die Interessenten Kommentare bis zum 18.07.2008 abgeben. Aber wozu? Der geneigte Leser erfährt etwas darüber, wie sich die Arbeitsgruppe und die EASA die Einführung eines neuen Zulassungsprozesses für ELA I und ELA II und über die Modifikationen des Part 21 für diese neue Kategorien vorstellt. Aber wer kennt schon den Part 21? Vor allem erfährt die Flieger-Gemeinde wenig bis nichts zur Lizenzierung der Piloten und zu den Flugbetriebsregeln für diese Flugzeuge.
Ich vertrete zusammen mit dem Dänen Jacob Petersen die IAOPA als Delegierter in dieser Arbeitsgruppe und bin außerdem in der Subgroup Licensing vertreten. Als gelernter ULer habe ich dort natürlich ein besonderes Augenmerk auf die Zukunft der künftigen UL-Flugzeuge gelegt. Aber gleichwohl hatte ich mich auch auftragsgemäß mit den Segelflugzeugen, Motorseglern, kleinen Flugzeugen und Ballonen und Luftschiffen zu befassen. Deshalb traue ich mir einen etwas besseren Überblick zu und kann hier eigentlich nur darüber aufklären, was diese NPA enthält und was eben nicht. Nämlich die zu einem schlüssigen Konzept gehörenden Teile der Piloten-Lizenzierung und der Flugbetriebsregeln. Ich muss einräumen, dass es der EASA schwerfällt, das Gesamtkonzept zur Kommentierung vorzustellen, da weite Teile dazu noch in der Beratung in anderen Arbeitsgruppen sind z.B. Lizenzierung in der Arbeitsgruppe FCL, Flugbetrieb in der Gruppe OPS. Die Instandhaltung ist beispielsweise schon weitgehend durch die Gruppe Part M abgeschlossen. Aber dennoch bleibt der Makel, dass in dem schönen ach so demokratischen Spiel die Interessenten nun lediglich einen Teilaspekt diskutieren können. Wer böse denkt, dem fällt der politische Leitsatz ein: Teile und herrsche.

Wie auch immer, mir geht es nun darum, diese NPA vorzustellen und meine Gedanken dazu zu Papier zu bringen.

Das Kürzel ELA steht für European Light Aircraft. Es handelt sich streng genommen nicht um eine Flugzeug-Kategorie sondern vielmehr um eine Beschreibung eines Zulassungsprozesses für leichte Sportflugzeuge bis 1000 kg (ELA I) und für leichte Sportflugzeuge bis 2000 kg (ELA II). Definiert werden diese Flugzeuge weiterhin wie bisher in den sogenannten Certification Specifications (Lufttüchtigkeitsforderungen) z.B. CS-22 (sailplanes & powered sailplanes), CS-VLA (Very Light Aeroplanes) usw. Die EASA wird hierfür das Type Certificate (Musterzulassung) ausstellen und beschreibt in der NPA wie sie sich den vorgeschalteten Arbeitsprozess vorstellt. Da ist die Rede dann von Qualified entities, das sind qualifizierte Stellen, an die bestimmten Zulassungsaufgaben delegiert werden können (nationale Luftfahrtbehörden oder akkreditierte private Organisationen). Wichtig zu wissen ist, dass in der klassischen Luftfahrt die Hauptarbeit der Musterzulassung vom anerkannten Entwicklungsbetrieb erbracht (DOA = Design Organisation Approval) wird. Dieses DOA soll bei der ELA I entfallen.

Die Betriebe haben lediglich einen Nachweis zu führen, dass sie über eine bestimmte Entwicklungskapazität verfügen (was immer das bedeuten mag). Wichtig zu wissen ist aber auch, dass die anerkannten Entwicklungsbetriebe über Privilegien verfügen, z.B. bestimmen sie über kleine Änderungen und geben diese frei. Ohne DOA gibt es diese Privilegien nicht und wenn sich der Betrieb dazu entschließt, künftig eine gelbe Schraube durch eine rote zu ersetzen dann muss diese Änderung via EASA von der qualifizierten Stelle (gebührenpflichtig) genehmigt werden. Des Weiteren kennt die klassische Luftfahrt dann den anerkannten Herstellungsbetrieb (POA = Production Organisation Approval) der bei der Produktion des Flugzeugs das Qualitätsmanagement und die nötigen Prüfungen (Stückprüfungen) macht. Dieses POA wird es bei den ELA I und ELA II geben und wird ggf. auch via EASA von den qualifizierten Stellen durchgeführt.

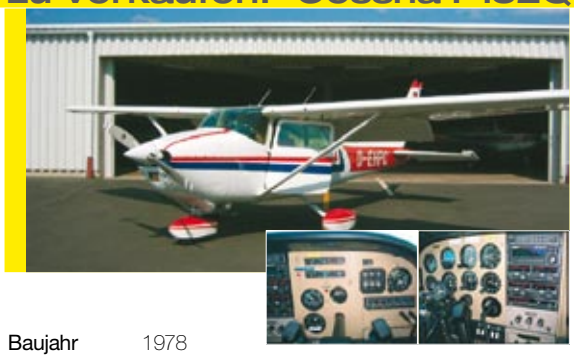
Nun zu den LSA, von denen ich behaupte, dass es sie in Europa nicht geben wird. Hierzu sagt die EASA, dass diese im ELA I Prozess zertifiziert werden können nach dem ASTM-Standard, nach dem auch die LSA in USA gebaut werden müssen. ASTM steht für American Society for Testing and Materials. Deren Standards sind Industrie-Standards und ersetzen im ELA-Prozess die Schaffung einer neuen Certification Specification. Diese Arbeit spart man sich, dem Hersteller aber sonst nichts. Im Unterschied zur USA, wo die Hersteller im Prinzip nur die Einhaltung des ASTM-Standards deklarieren und nur in besonderen Fällen von der FAA geprüft werden, braucht dann hierzulande der LSA-Hersteller eine POA. Ich wage die Behauptung, dass das (wenn überhaupt) nur wenige UL-Hersteller organisatorisch und finanziell im Kreuz haben.
Ich frage mich mehr und mehr: Wer braucht so etwas?
Hersteller aus der klassischen Luftfahrt bestimmt nicht. Die haben ihr DOA und POA, sind mit diesen Strukturen vertraut und haben in der Regel die Manpower, sich mit den bürokratischen Strukturen der EASA auseinander zu setzen. Nehmen wir z.B. Diamond Aircraft. Die wären doch mit dem Klammerbeutel gepudert wenn sie nun so ein ELA I produzieren wollten: Ohne DOA mit ihren Privilegien nur für den nichtgewerblichen Luftsport. Das wird in Österreich ein müdes Lächeln hervorrufen.
Hersteller aus der alternativen Luftfahrt (sprich UL und US-LSA) wahrscheinlich auch nicht. Wenn die erst die Gebührenordnung der EASA (fees and charges) aufmerksam lesen wird in schwindelig. Wenn sie sich dann noch die Anforderungen des Part 21 zur POA zu Gemühte führen, werden sie überwiegend mutlos werden.
Es gibt aber noch einen ironischen Aspekt der Geschichte. Während die europäischen UL-Hersteller die US-LSA zu einer Blüte geführt haben, könnte es passieren, dass man ihnen zu Hause den Boden unter den Füßen weg zieht. Dieser Boden wird dann aber den amerikanischen Konzernen wie Cessna und Cirrus bereitet. Die Skycatcher von Cessna wird die 1000 kg der ELA I zu schätzen wissen (Lycoming- und Continental-Motoren wiegen halt mehr als unser Rotax) und das POA mit oder ohne DOA macht Cessna mit links. Cirrus macht es noch cleverer. Die kauften sich die europäische Entwicklung FK 14, um sie dann unter ihrem Label weltweit mit EASA-Segen zu verkaufen.
Immerhin bleibt den Europäern ja dann der Stolz, die Luftfahrt wieder einmal für relativ kurze Zeit befruchtet zu haben.

■ *Jo Konrad*
Beirat der AOPA-Germany
Präsident des DULV

Formaler Ablauf der NPA 2008-07:
Den englischen Text der NPA kann man einsehen und downloaden unter der Adresse: http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202008-07.pdf
AOPA und DULV arbeiten derzeit an einer Übesetzung ins Deutsche und werden diese in Kürze auf ihren Homepages bekannt geben.
Die EASA hat im Internet ein Comment Response Tool (CRT), dort können die Kommentare von jedermann abgegeben werden. Allerdings muss man sich vorher registrieren. AOPA und DULV werden auf ihren Websites das Prozedere erläutern. Der Link hierzu: http://hub.easa.europa.eu/crt/
Kommentare können auch via Email an die EASA gesandt werden.
Die Kommentierungsphase dauert noch bis 18.07.2008

Anzeige

zu verkaufen: Cessna F182Q



Baujahr	1978
TSN	4159 h
LDG	7341
Motor	2 h TSO (Einbau 10/07)
Prop	121 h TSO
Prop.-Regler	2 h TSO (Einbau 10/07)
Tank	Long Range Tanks

Avionic (IFR zugelassen):

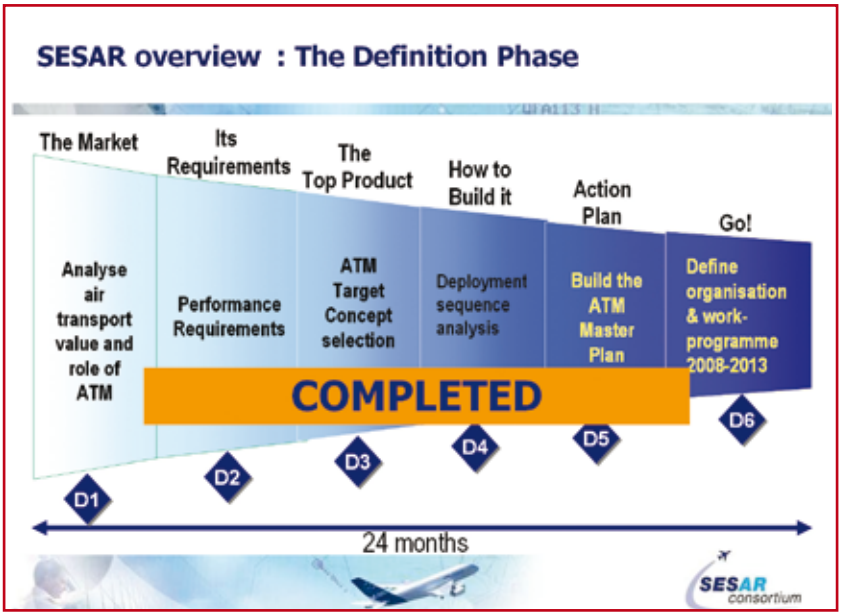
COM/NAV KX155	(2 x)
Marker KR 21	(1 x)
XPDR Mode S KT73	(1 x)
DME KN62A	(1 x)
GPS Garmin 155	(1 x)
ELT	(1 x)
AP Navomatic 300A	(1 x)
Blindencoder	(1 x)

Preis
€ 90.000,-
brutto (inkl. MwSt.)

PVI Handels GmbH • Haimendorfer Str. 37 • 90571 Schwaig
Phone +49 911 95885-841 • Fax +49 911 95885-56

Erste Phase des Europäischen Flugsicherungsprojekts SESAR endet erfolgreich

Dass es erfolgreich zum Abschluss gebracht wird, hatte von den Insidern der europäischen Flugsicherung kaum jemand geglaubt: SESAR, das Projekt der europäischen Kommission zur Entwicklung eines Masterplans für ein einheitliches Flugsicherungssystem in Europa. Zu viele andere Projekte mit dem gleichen Ziel waren an vielfältigen Widerständen gescheitert, doch SESAR lieferte im Mai 2008 nach fast 3 Jahren Projektdauer pünktlich sämtliche Arbeitspapiere, „Deliverables" genannt. Somit ist die Definitionsphase von SESAR abgeschlossen (siehe Schaubild). Die Implementierungsphase wird sich jetzt bis zum Jahre 2025 anschließen.



Die europäische Allgemeine Luftfahrt wurde in SESAR durch die IAOPA vertreten. Insgesamt musste sie 28 Mannmonate in die Projektarbeit investieren, die allerdings von der Europäischen Kommission und Eurocontrol bezahlt wurden, ein Novum für solche Projekte. Die IAOPA konnte für diese Projektarbeit die dänische Beratungsgesellschaft SCANAVIA gewinnen, die unter Führung des ehemaligen Präsidenten der dänischen Zivilluftfahrtbehörde und der AOPA-Dänemark Val Eggers steht.

Was hat SESAR für die Allgemeine Luftfahrt gebracht? Auch die AL ist sicherlich negativ von der völlig fragmentierten Planung und Steuerung der Flugsicherung in Europa betroffen. Ausrüstungs-Programme (wie etwa Mode S) sind nicht klar darauf abgestimmt Nutzen zu erzeugen und die Leistung des Systems zu erhöhen.

Deshalb ist die IAOPA sehr erfreut darüber, dass SESAR einen wesentlichen Beitrag dazu leisten wird, diese Unzulänglichkeiten zu überwinden, und dass SESAR auch die Bedürfnisse der Allgemeinen Luftfahrt in seinem „Concept of Operations" berücksichtigt hat. Dies sind vor allem:

- Der fortgesetzte Zugang zu Lufträumen
- sowie die Bereitstellung von Verkehrs- und Wetterinformationen zur Erhöhung der Flugsicherheit. Informationen, die bislang nur für große Flugzeuge verfügbar sind.

Aber SESAR konnte auch einige Probleme nicht lösen. Was in der Definitionsphase nicht erreicht wurde, ist Klarheit in zwei zentralen Punkten:

- Verständigung über eine „Common Technical Vision", die beschreibt, auf welche Avionik-Standards die Luftraumnutzer umrüsten müssen, und
- wie das prognostizierte negative Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Allgemeine Luftfahrt überwunden werden kann.

Positiv ist auf jeden Fall, dass diese Probleme klar aufgezeigt wurden und dass jetzt nach Lösungen gesucht wird: Wie wäre es etwa mit dem Ansatz, dass die Begünstigten die Benachteiligten finanziell kompensieren? Eines ist klar worden: One size just doesn´t fit all! Was für Airbusse und Boeings gut ist, passt noch lange nicht zu einer Cessna oder Diamond.

Die IAOPA freut sich darauf, den kritischen Dialog mit allen beteiligten Gruppen im SESAR Joint Undertaking fortzusetzen.

Details zum SESAR-Projekt finden Sie auch auf der Website www.sesar-consortium.aero, die Video-Botschaft des IAOPA Senior Vice President Dr. Ruedi Gerber steht unter www.aopa.de zum Download bereit.

Dr. Michael Erb

Anzeige

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
e-mail: info@ajs-luftrecht.de

phone +49 6103 42081
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany

Die Welt von oben

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

Diese Ausgabe mit **1000 Luftfahrt-Abkürzungen**, **DVD** und **großem Special**: **Fliegen in Österreich.**

Besuchen Sie unseren großen Marktplatz für Piloten im Internet:
www.aerokurier-markt.de
NEU: Jetzt mit Stellenmarkt!

Inklusive DVD!

aerokurier

Jetzt im Handel!

Das Magazin für Piloten

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12. – 14.09.2008

Gemeinsam mit dem TFC Aviation Service Center in Essen-Kupferdreh wird die AOPA-Germany vom 12. bis 14. September 2008 ihr Simulatortraining durchführen. Diese Veranstaltung richtet sich an IFR- und engagierte VFR-Piloten, die ihre fliegerischen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Profis verbessern wollen, die ansonsten Airlinepiloten Type Ratings auf der Boeing 737 geben oder junge ATPL-Absolventen auf Crew Coordination vorbereiten. Geflogen wird auf Simulatoren vom Typ Seneca III (mit Sichtsystem, FNPT II), einem topaktuellen Garmin/Avidyne-Glascockpit, TB20 (mit Sichtsystem) und Seneca (generisch, FNPT I ohne Sichtsystem). Weiterhin stehen allgemeine IFR-Theorie und Crew Resource Management auf dem Ausbildungsplan. Die Unterbringung erfolgt im Übernachtungsheim der TFC (ehemaliges Offizierscasino).

Die Pakete FNPT I / TB20 und FNPT II enthalten jeweils:

- 3h Sim als Pilot Flying
- 3h Sim als Observer
- 3h Theorie
- 2 Übernachtungen
- 2x Frühstück
- 1x Abendessen
- 1x Mittagssnack

Teilnahmegebühren	FNPT I	FNPT II
AOPA-Mitglieder	400 EUR	610 EUR
Nichtmitglieder	500 EUR	710 EUR

(Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluss ist der 12.08.2008.

13. AOPA-Trainingscamp in Stendal (EDOV) vom 09. – 12.10.2008

Das 13. Nord-Ost-Trainingscamp beginnt am Donnerstag, dem 9. Oktober um 9:00 Uhr und bietet sowohl theoretische als auch praktische Inhalte.

Die Theorie umfasst Themen wie JAR-FCL, Flugplanung, GPS-Nutzung, Human Factors, etc. Der praktische Teil beinhaltet je nach Wunsch der Teilnehmer z.B. Grundlagen der Start- und Landetechnik, Anflüge auf internationale und Militärflughäfen, Funk- und GPS-Navigation, Nachtflug sowie das Beherrschen außergewöhnlicher Fluglagen. Modernes Fluggerät kann gechartert werden, auch die Teilnahme mit dem eigenen Flugzeug ist selbstverständlich möglich.
Bilden Sie sich in angenehmer Atmosphäre ungezwungen weiter, genießen Sie von Stendal aus die Landschaft im Nord-Osten Deutschlands: Die Ostsee, Rügen, die Mecklenburgische Seenplatte, Potsdam, Berlin, die Havel- und die Elbregion. Die Anreise der Teilnehmer sollte - soweit zeitlich möglich - bereits am Mittwochabend, dem 08.10. erfolgen. Das Camp wird nicht nur AOPA-Mitgliedern offenstehen, sondern bewusst auch Nichtmitgliedern als „AOPA-Schnupperprogramm".

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 150 für AOPA-Mitglieder und EUR 200 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.). Die Blockstunden der Fluglehrer werden mit 25 EUR/Std. berechnet. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Anmeldeschluss ist der 09.09.2008.

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach (EDFE) vom 25. – 26.10.2008

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 25.10.2008 um 09:00 Uhr in den Räumen der AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach. Ende soll gegen 18:00 Uhr sein. Sonntag, den 26.10. beginnt die Fortbildung ebenfalls um 09:00 Uhr und endet gegen 17:30 Uhr.

Das Programm beinhaltet eine Reihe von sehr interessanten Themen, die von hochkarätigen Referenten vorgetragen werden. Dieser Fluglehrer-Fortbildungslehrgang erfüllt die Voraussetzungen von:

- JAR-FCL 1.355 FI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 1.355 (a))

- JAR-FCL 2.355 FI (H) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.400 IRI (H) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 2.355 (a))

Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre). Dieses gilt für (FI A/H) (IRI A/H).

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

Anmeldeschluss ist der 25.09.2008.

AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach (EDFE) am 29.11.2008

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

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

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 40 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat.

Im Jahr 2006 flog er mit einer Cirrus SR 22 einmotorig um die Welt, wobei ihm die Erfahrung aus seinen Transatlantikflügen eine gesunde Basis für diese Unternehmung gegeben hat.

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

Anmeldeschluss ist der 29.10.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 17.

30. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom

Unser Trainingscamp in Eggenfelden findet in diesem August nun schon zum 30. Mal statt. Die Einwohner von Eggenfelden haben unser Camp längst als positives und traditionelles Ereignis an ihrem Flugplatz akzeptiert. Aber vor allem auch unter Piloten ist das Camp mittlerweile zu einer Institution geworden, an der regelmäßig zwischen 70 und 100 Aktive teilnehmen. Sie können von der Ausbildung und den gesammelten theoretischen und praktischen Erfahrungen immer wieder sehr profitieren und dabei außerdem in Bayern einen harmonischen „Fliegerurlaub" verbringen. Fliegen Sie mit uns, machen Sie mit, wir freuen uns schon auf Sie!

Allgemeine Hinweise

Die Theoriekurse beginnen am Sonntag, dem 3. August. Allmorgendlich findet ein Briefing statt, bei dem das Wetter und die Trainingskurse besprochen werden. Außerdem werden die Crews aus Lehrern und Teilnehmern zusammengestellt. Die Teilnahme an diesen Briefings ist deshalb für alle Ausbilder und Teilnehmer obligatorisch, sie finden bei jedem Wetter statt. Wenn Sie Wünsche haben oder mit einem speziellen Ausbilder fliegen wollen, dann können Sie uns dies schon auf der Anmeldung mitteilen. Änderungen des hier veröffentlichten Programms behalten wir uns vor.

Das Ausbildungsprogramm

Es wäre sicherlich übertrieben zu behaupten, wer noch nicht im Trainingscamp dabei war, der sei auch kein richtiger Flieger. Aber bekanntlich steckt ja in jeder Übertreibung ein Körnchen Wahrheit, so auch in dieser. Denn immer wieder ist diese Trainingsfortbildungs- und Ferienveranstaltung so jung, interessant und lehrreich wie eh und je. Etwa 30 Fluglehrer geben folgende Kurse:

Basic / Aufbautraining (BAS)

Dieser Kurs wendet sich an:

- Piloten mit geringer bis mittlerer Flugerfahrung
- Piloten, die ihre Kenntnisse grundsätzlich auffrischen wollen

Trainiert werden der Gebrauch von Checklisten, Kurzstart und -landung, Startabbruch, Ziel- und Außenlandeübungen (selbstverständlich mit der notwendigen Sondergenehmigung), der Ausfall von Instrumenten, der Anflug auf internationale Plätze und vieles mehr

Advanced / Fortgeschrittene (ADV)

Hier werden das Fliegen ohne Horizontreferenz „unter der Haube", Anflüge auf kontrollierte und Militärplätze, GCA, ILS, NON GYRO Anflüge sowie Funknavigation trainiert. Bei der Planung der Kursinhalte wird vom Fluglehrer der individuelle Kenntnisstand jedes Piloten berücksichtigt.

Alpeneinweisung (ALP)

Hier zeigen Ihnen erfahrene Piloten nicht nur die Schönheit der Alpenfliegerei, sondern auch die damit verbunden Risiken und wie sie minimiert werden können. Landungen auf Alpenflugplätzen sind hierbei nicht nur obligatorisch, sondern ein Highlight.

Emergency Procedure Training / Notverfahren (EPT)

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

IFR Check für 1 und 2-motorige LFZ

ist mit einem Sachverständigen möglich.

Unterkünfte sind in und um Eggenfelden ausreichend vorhanden, werden jedoch nicht durch die AOPA organisiert. Die Preise wurden uns wie unten stehend genannt, alle Angaben ohne Gewähr. Bitte wenden Sie sich möglichst frühzeitig direkt an die genannten Telefonnummern.

Hotel Bachmeier Tel.: 08721 9710-0	EZ 50 EUR DZ 75 EUR
Gasthof Baumgartner Tel.: 08721 4011	EZ 34 EUR DZ 56 EUR
Bacchus-Stubn Tel.: 08721 507472	EZ 35 EUR DZ 54 EUR
Gästehaus Waldhof Tel.: 08721 2858	EZ 30 EUR DZ 45 EUR
Familie Schmideder Tel.: 08721 8365	p. P. 18 EUR

Auf dem Flugplatzgelände kann gegen eine Gebühr von ca. EUR 6,00/Tag pro Wohnwagen/Zelt gecampt werden. Duschen sind am Campingplatz vorhanden. Die Gebühr begleichen Sie bitte gleich bei Ankunft bei der Flugleitung im Towergebäude. Dort geben Sie bitte Ihr KFZ-Kennzeichen an und teilen mit, wie lange Sie bleiben.

02. – 09.08.2008

Nachtflug (NGT)

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

Simulatortraining (SIM)

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

Pinch-Hitter (PHC)

Dieser Kurs ist für all die vorgesehen, die noch keinen Flugschein besitzen und mehr über das Fliegen lernen wollen. Ursprünglich wurde er in den USA für mitfliegende Ehefrauen entwickelt, um sie im Falle des plötzlichen Ausfalls des Piloten auf die Durchführung einer Notlandung vorzubereiten. Der Inhalt umfasst den Umgang mit dem Flugzeug am Boden und in der Luft, Grundlagen der Navigation, das Bedienen der Funkgeräte, Landetechnik, etc.

Blockzeit der Fluglehrer

Eine Blockstunde entspricht 60 Minuten, davon entfallen 45 Minuten auf Flugzeit und 15 Minuten auf Bodenbriefing. Die Blockstunden der Fluglehrer werden mit 25 EUR/Std. berechnet. Die allgemeinen Theoriestunden sind im Preis enthalten.

Flugzeugcharter

Modernes Fluggerät kann über die AOPA-Germany gechartert werden. Preise pro Flugstunde (nass) entnehmen Sie bitte dem aktuellem Aushang vor Ort.

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden vom 02. - 09.08.2008**

Kosten: 230 € für AOPA-Mitglieder, 425 € für Nichtmitglieder, Blockstunde Fluglehrer 25 € – Teilnehmer: Min. 20 / Max. 100

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

1 2 3 4 5 6 7 8	BAS	Basic / Aufbautraining	ca. 4 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ADV	Advanced / Fortgeschrittene	ca. 6 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	ALP	Alpeneinweisung	ca. 5-7 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	IFR	IFR-Check	Mit Sachverständigem
1 2 3 4 5 6 7 8	EPT	Einweisung in Notverfahren	ca. 1 Flugstunde
1 2 3 4 5 6 7 8	NGT	Nachtflug (wenn möglich)	ca. 1-3 Flugstunden
1 2 3 4 5 6 7 8	SIM	Simulator (25 €/h)	min. 2 Stunden
1 2 3 4 5 6 7 8	PHC	Pinch Hitter	ca. 4 Flugstunden

☐ Interesse an einer Ballonfahrt ☐ Karten für den Abschlussabend (25,00 EUR für passive Teilnehmer) Anzahl

An folgenden Tagen stehe ich nicht zur Verfügung:
☐ Montag ☐ Dienstag
☐ Mittwoch ☐ Donnerstag
☐ Freitag

Anreise erfolgt am (vor 12 Uhr):
☐ 02.08.2008 ☐ 03.08.2008
Wichtig wegen der Registrierung!

☐ **TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 12. - 14.09.2008**

Kosten: ☐ FNPT I 400 € für AOPA-Mitglieder, 500 € für Nichtmitglieder
☐ FNPT II 610 € für AOPA-Mitglieder, 710 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8

☐ **AOPA-Trainingscamp in Stendal vom 09. - 12.10.2008**

Pauschale: 150 € für AOPA-Mitglieder, 200 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 18

Bitte gewünschte Kurse ankreuzen!

☐ BAS Basic / Aufbautraining ca. 4 h ☐ NGT Nachtflug ca. 2 h
☐ ADV Advanced / Fortgeschr. ca. 6 h ☐ EPT Einw. in Notverfahren ca. 1 h

Allgemeiner Theorieunterricht ist in der Camppauschale enthalten.

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 25. - 26.10.2008**

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

☐ **AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 29.11.2008**

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

Angaben für Luftfahrzeuge und Charter – Nur Eggenfelden und Stendal

Bitte Typ eintragen | Kennung | ☐ VFR ☐ IFR | ☐ Ich verchartere mein Flugzeug ☐ Ich will über die AOPA chartern

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

Name | AOPA ID
Name | AOPA ID

Angaben zum Teilnehmer

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

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen - Anmeldungen werden erst nach Eingang der Veranstaltungspauschale als verbindlich anerkannt. Bei einem Rücktritt von einer AOPA-Veranstaltung bis 4 Wochen vor deren Beginn entstehen keine Kosten, bis 14 Tage vor Beginn erheben wir eine Bearbeitungsgebühr von 50% des Rechnungsbetrages und bei einer späteren Absage ist die volle Veranstaltungspauschale zu zahlen. 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. **Zusatz für Eggenfelden:** Die Teilnahme an der Theorie der von Ihnen angegebenen Kurse ist Voraussetzung für die Teilnahme an der Praxis.

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.

Kontonummer | Bankleitzahl
Name der Bank
Ort, Datum | Unterschrift

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.
Bitte legen Sie bei der Anmeldung zu fliegerischen Veranstaltungen eine Kopie Ihrer Lizenz und des Medicals bei. Danke!

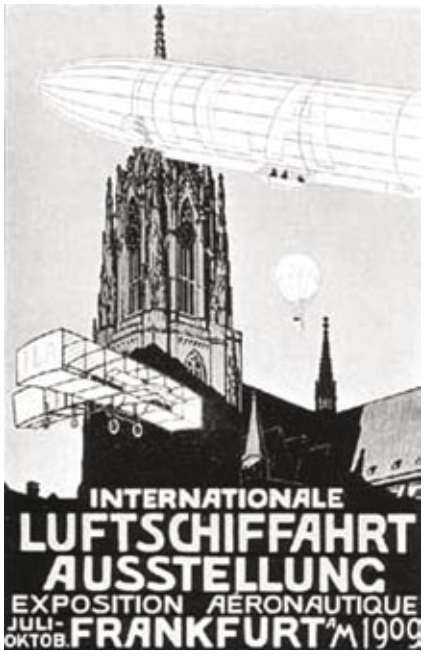
1951: Vorbereitungen zum Start eines Segelflugzeugs auf dem Frankfurter Rhein-Main Flughafen

100 Jahre
Frankfurter Verein für Luftfahrt 1908 e.V.

Vor hundert Jahren, am 22. August 1908 wurde der Frankfurter Verein für Luftschiffahrt gegründet. Die Anregung dazu stammte vom Direktor des meteorologischen und geophysikalischen Instituts der Johann-Wolfgang-Goethe Universität Prof. Dr. Franz Linke. Das war kein Zufall, denn Professor Linke war Dozent beim Physikalischen Verein in Frankfurt und beschäftigte sich schon während seiner Dissertation mit Potentialmessungen am Boden und im Ballon. Schon seit 1906 besaß der Physikalische Verein einen Ballon für Forschungszwecke. Prof. Linke initiierte 1909 den ersten Flugwetterdienst der Welt.

Die Gründung des Frankfurter Vereins für Luftschiffahrt fiel also in eine Zeit, als die Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckte. Gerade einmal 5 Jahre vorher schafften die Gebrüder Wright nach jahrelanger systematischer Arbeit den ersten Flug mit einem motorisierten Fluggerät.

Die Luftfahrt wurde damals hauptsächlich mit Luftschiffen und Ballonen betrieben. Bereits im Oktober des Gründungsjahres des Frankfurter Vereins für Luftschiffahrt fand der erste Motorflug in Deutschland statt. Er wurde von Hans Grade in der Nähe von Berlin durchgeführt. Getrieben durch die Begeisterung für eine neue Technik und den Enthusiasmus über die Erfüllung des vielleicht ältesten Menschheitstraums, fand in den folgenden Jahren eine stürmische Entwicklung auf diesem Gebiet statt. Der Frankfurter Verein für Luftschiffahrt war von Anfang an dabei und spielte damals eine nicht unerhebliche Rolle. So war er bereits 1909 an der Ausrichtung der ersten Internationalen Luftschiff Ausstellung (ILA) in Frankfurt beteiligt. Die „ILA" trug luftfahrtgeschichtlich und werbewirksam wesentlich zur Entwicklung der deutschen Luftfahrt bei, und das gesamte flugsportliche Leben liegt zu dieser Zeit fast ausschließlich in den Händen des „Frankfurter Verein für Luftschiffahrt". Am 31. Dezember 1909 legt August Euler als erster Deutscher die amtlich vorgeschriebene Prüfung als Flugzeugführer ab, zu dem er sich selbst ausgebildet hatte. Nach dem Jahresbericht der Generalversammlung des Vereins vom Januar 1911 zählt der „Frankfurter Verein für Luftschiffahrt" schon 450 aktive und 200 fördernde Mitglieder. Im gleichen Jahr erwirbt der Verein den Flugplatz Rebstock und errichtet darauf sechs Hallen, die an Flieger vermietet werden.



1912 wurde der Namen nach der Fusion mit dem Flugtechnischen Verein in „Frankfurter Verein für Luftfahrt e.V." geändert, der ihm bis heute erhalten blieb. Bei den Recherchen zur Geschichte der Luftfahrt im Rhein-Main-Gebiet stößt man immer wieder auf Ereignisse und Aktivitäten des FVL, die sehr deutlich machen, welche herausragende Bedeutung der Verein seit seiner Gründung für die Entwicklung der Luftfahrt im Raum Frankfurt hatte. Ohne die Pionierarbeit der Gründer und Initiatoren des Frankfurter Vereins für Luftfahrt hätte die Luftfahrt im Rhein-Main-Gebiet vielleicht eine andere Entwicklung

1955: Der erste Hangar in Egelsbach

Morane des FVL vor dem alten Tower in Egelsbach

genommen oder wäre ganz an dieser Region vorbeigegangen.

Während des ersten Weltkrieges kamen sämtliche Aktivitäten des Vereins zum Erliegen. Kaum aber war der Krieg vorbei, wurde der Verein am 29. September 1918 mit der ersten Generalversammlung wieder aktiv. Auf dem Frankfurter Flugplatzgelände Rebstock entwickelte er sich erfreulich weiter. Die Ballonfahrer-Gruppe war bald die stärkste in Deutschland, und leidenschaftlich nahm der Verein an der Entfaltung des Segelflugs teil. In beiden Disziplinen konnten schöne sportliche Erfolge erzielt werden. Es gab in dieser Zeit kaum einen in der Luftfahrt bekannten Namen, der nicht mit den Aktivitäten des Frankfurter Verein für Luftfahrt in Verbindung gebracht werden konnte. Günter Groenhoff, Oskar Ursinus, Ernst Udet oder Prof. Willy Messerschmitt, alle haben sich um die Entwicklung der Luftfahrt verdient gemacht.

Eine Sensation erlebte Frankfurt am 30. September 1929, als Fritz von Opel auf dem Flugplatz Rebstock den ersten selbständigen Raketenflug der Welt durchführt und das legendäre deutsche Riesenflugboot DO-X mit seinen zwölf 500 PS Motoren und einer Spannweite von 48 Metern auf dem Main westlich Frankfurts, initiiert und organisiert durch den „Frankfurter Verein für Luftfahrt", landete.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten war es wieder einmal vorbei mit dem Vereinsleben. Die „Gleichschaltung" und die Vereinnahmung des nicht unerheblichen Vereinsvermögens verhindert jede selbstständige Weiterentwicklung.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde zunächst jede fliegerische Betätigung in Deutschland verboten. Das hinderte jedoch die Flugbegeisterten nicht, wenn auch im Stillen, aktiv zu werden. Natürlich konnte man nicht offiziell einen Luftfahrtverein anmelden und so nannte man sich listigerweise „CUMULUS Club für Technik, Sport und Wetterkunde". Auf diese Weise erregte man keinen Verdacht und dennoch wusste jeder Flieger etwas mit diesen Begriffen anzufangen. Man organisierte Veranstaltungen mit Vorträgen zu verschiedenen Luftfahrtthemen und bereitete sich auf verschiedenste Weise darauf vor, fliegerisch wieder aktiv zu werden. In dieser Zeit wurde auch der Grundstein für die Modellfluggruppe unter der Leitung von Heinz Tonn gelegt. Im Vordergrund stand zunächst wieder der Segelflug, da man damit rechnete, dass dieser zuerst freigegeben würde. Es wurde die SAG-Rhein-Main (Segelflug-Arbeitsgemeinschaft Rhein-Main) mit Sitz in Darmstadt gegründet. Die keineswegs nur theoretischen Aktivitäten in Richtung Segelflugzeugbau führten dann auch zu Komplikationen mit den alliierten Behörden, glücklicherweise ohne wirklich ernsthafte Folgen für die Mitglieder und den Vorstand. So konnte, kurz vor der Freigabe der Ballonfahrt und des Segelfluges am 1. Juli 1951, der Name des Vereins wieder in „Frankfurter Verein für Luftfahrt" geändert werden. Kurze Zeit später, nämlich schon am Sonntag, den 19. August 1951, erlebte Frankfurt den ersten Rhein-Main-Segelflugtag, ausgerichtet vom „Frankfurter Verein für Luftfahrt". So war der Verein wieder ganz vorne dabei. Es folgten einige umtriebige Jahre. Der Selbstbau von Segelflugzeugen erforderte immer wieder die passende Räume und die mussten mehrfach gewechselt werden. Man flog in Groß-Ostheim und ab 1954 auch in Egelsbach. Am 5. Mai 1955 wurde der Motorflug in Deutschland wieder zugelassen. Gut einen Monat später stand bereits das erste vereinseigene Motorflugzeug, eine Piper Cup L-4J auf dem Hof. Ebenfalls 1955 musste der Standort Rebstock aufgegeben werden, da die Amerikaner das Gelände beschlagnahmten. Das war der Zeitpunkt, als der Frankfurter Verein für Luftfahrt endgültig nach Egelsbach zog. Der Flugplatz befand sich noch im Aufbau und der Hessische Luftsportbund baute dort eine Segelflugschule und eine Technische Schule auf. Kurze Zeit später geriet der HLB in finanzielle Schwierigkeiten und der Flugplatz wurde von der Gemeinde und dem Kreis übernommen. Ein Jahr später, 1956 wurde ein Focke Wulf Stieglitz (FW44) als zweites vereinseigenes Motorflugzeug angeschafft. Im Jahr 1958 fand das erste Mal die Traditionsveranstaltung „Rund um Egelsbach" statt, die vor allem den Ralleyfliegern gewidmet war. Es folgte eine gradlinige Entwicklung in Richtung Motorflug. Die Segelfluggruppe musste sich nach der Vergrößerung der Kontrollzone Frankfurt nach Gelnhausen verlegen, wo sie sich nach einem erneuten Aufschwung durch

Anzeige

moderne Kunststoffflugzeuge später auflöste. Immer aktiv und bis heute ein wichtiger Teil des Vereins ist die Modellfluggruppe, die seit 1960 ein eigenes Fluggelände bei Weilbach besitzt.

1996 wurde der Frankfurter Verein für Luftfahrt durch die Fusion mit dem ebenfalls in Egelsbach ansässigen Rhein-Main Fliegerclub zu einem der größten Flugsportvereine der Bundesrepublik. Mehr als 600 Mitglieder widmeten sich seitdem dem wunderbaren Hobby Fliegen.

Heute steht den Motorfliegern mehr als ein Dutzend bestens gewarteter und gut instrumentierter Vereinsflugzeuge zur Verfügung.

In der vereinseigenen Motorflugschule sind in den letzten vierzig Jahren mehr als eintausend Schüler von überwiegend ehrenamtlichen Fluglehrern zum Privatpiloten aus- und unzählige Pilotinnen und Piloten weitergebildet worden. Einige Fliegerkameraden die ihren Privatpilotenschein im „Frankfurter Verein für Luftfahrt" erworben haben, sitzen heute im Cockpit namhafter internationaler Fluggesellschaften als Flugkapitäne.

Wenn heute Düsenverkehrsflugzeuge fünf Kontinente in wenigen Stunden verbinden, so hat diese Entwicklung mit den Minutenflügen von August Euler und dem Weltluftverkehr der Zeppeline Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts in Frankfurt am Main und mit dem Frankfurter Verein für Luftfahrt begonnen.

Der Verein fühlt sich auch heute noch dem Motto des 2. Vorsitzenden Herbert Voigt aus den 50er Jahren verpflichtet: „Es ist doch so, daß viele Leute, vor allem junge, den Flugsport ausüben wollen und das Geld dazu nicht aufbringen können. Wir als Verein sollten diesen Menschen den Wunsch ermöglichen. Ich sehe darin eine unsere Aufgabe und Verpflichtung, für diese Mitglieder tätig zu sein."

■ *Hans-Peter Walluf*

Jubiläumsflugtag am August Euler Flugplatz in Darmstadt vom 30. bis 31. August 2008

Die Technische Universität Darmstadt veranstaltet zusammen mit der Stadt Darmstadt und der Stadt Griesheim am 30. und 31. August 2008 einen Flugtag auf dem historischen August Euler Flugplatz in Darmstadt-Griesheim. Mit diesem Flugtag soll die 100-jährige Geschichte dieses Flugplatzes gewürdigt und seine bedeutende Luftfahrtgeschichte der Öffentlichkeit näher gebracht werden. Es werden Flugzeuge ausgestellt und vorgeflogen, die die 100-jährige Geschichte des Flugplatzes widerspiegeln. Ein breites Spektrum an Luftfahrzeugen wird gezeigt – angefangen mit der historischen Bleriot XI und Segelflugzeugen wie Kranich, Habicht, Rhönsperber, Weihe aus der Zeit der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS), über Doppeldecker der 30er Jahre und der legendären JU 52 bis hin zu modernen Flugzeugen der heutigen Zeit.

1908 stellte August Euler bei der preußischen Heeresverwaltung den Antrag, einen Teil des 380 ha großen Artillerieschießplatzes als Flugplatz zu nutzen. Nachdem Anfang 1909 der Pachtvertrag abgeschlossen wurde, ließ er eine Flugzeughalle und ein Pilotenhaus errichten und begann noch 1909 mit Flugversuchen. Er gründete hier einen der ersten deutschen Flugplätze mit Flugzeugfabrik und Flugschule. Bis 1912 bildete er hier 75 Piloten aus, darunter Prinz Heinrich, den Bruder des deutschen Kaisers. Im Herbst 1912 wurde die Fliegerstation Darmstadt Griesheim der Preußischen Armee eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt begann die militärische Nutzung des Flugplatzes. Mit Ende des Ersten Weltkrieges besetzten französischen Truppen den Flugplatz. Nach deren Abzug, im Jahr 1930, verlegte man den Darmstädter Flugbetrieb vom Lichtwieseflugplatz zurück nach Griesheim.

Im Jahr 1933 wurde die Rhön-Rossitten-Gesellschaft in die Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) umbenannt und deren Sitz von der Wasserkuppe nach Darmstadt verlagert. Bis 1939 wurden hier durch Hans Jacobs (Kranich II, Habicht, Olympia Meise) und Alexander Lippisch (Fafnir, Delta Reihe, DFS 194) herausragende Flugzeuge entwickelt und erprobt. Mit Beginn des zweiten Weltkrieges verlegte die DFS ihren Hauptsitz nach Ainring. Bis 1945 wurde weiter eingeschränkt ziviler Forschungsflugbetrieb durchgeführt, gleichzeitig verstärkte sich die militärische Nutzung. Nach Kriegsende übernahm die US Army das Gelände, und nutzen den Flugplatz bis zu ihrem Abzug 1992.

Nach langjährigen Verhandlungen konnte die Technische Universität das Gelände 2005 erwerben. Sie nutzt es seither als Forschungs- und Versuchsfreigelände, der Flugbetrieb ist auf die universitätseigenen Flugzeuge beschränkt.

Alle, die ein historisches Flugzeug besitzen, sind herzlich eingeladen, am Jubiläumsflugtag in Darmstadt-Griesheim zu landen, eine vorherige Anmeldung ist allerdings nötig. Für die Veranstaltung wird kein Eintritt erhoben, neben der Flugshow informieren die Veranstalter in einer Ausstellung über die Geschichte und die Zukunft des Platzes.

Weitere Infos auch auf der Internetseite www.100-jahre-august-euler.de.

■ *Martin Stenger*
Technische Universität Darmstadt

Bücker-Formation

Instandhaltungsprogramm für private LFZ

Pflicht ab 28.09.2008 – Beantragung nicht vergessen!

Ab dem 28. September 2008 schreibt die EU-Verordnung 2042/2003 auch für privat betriebene Luftfahrzeuge – **darunter fallen auch alle im Verein betriebenen Flugzeuge** – ein sogenanntes Instandhaltungsprogramm (IHP) vor. Dieses Instandhaltungsprogramm ist eine Auflistung aller Maßnahmen, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs nötig sind. Es muss beim LBA beantragt und von diesem genehmigt werden.

Da ab diesem Datum Luftfahrzeuge ohne ein gültiges IHP nicht mehr betrieben werden dürfen, empfehlen wir allen Haltern, die bisher noch kein Instandhaltungsprogramm beantragt haben, dies so schnell wie möglich zu tun.

Ausgenommen von dieser Verordnung sind lediglich Flugzeuge, die im Anhang II der Verordnung (EG)216/2008 (ehemals 1592/2002) gelistet werden. Dazu zählen unter anderem Ultraleichtflugzeuge, historische Flugzeuge und Flugzeuge, die zu mindestens 51% von einem Amateur gebaut wurden. Für Halter dieser Luftfahrzeuge bleibt alles beim alten, da für diese LFZ nach wie vor das nationale Luftrecht gilt.

Die gültigen Formulare zur Beantragung eines Instandhaltungsprogramms sind auf der Website des LBA unter „www.lba.de➲ Formulare➲Lufttüchtigkeit und Instandhaltungsprogramme" veröffentlicht.

Bitte beachten Sie die Unterscheidung zwschen einem Standardinstandhaltungsprogramm (SIHP) und einem individuellen Instandhaltungsprogramm (IIHP). SIHP können für Flugzeuge bis 2.730 kg, die nicht zur Schulung eingesetzt werden, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ballone und Luftschiffe beantragt werden. Ein IIHP ist für Schulflugzeuge, für LFZ über 2.730 kg und für Flugzeuge, die von TBO-Zeiten abweichen, erforderlich.

Die ausgefüllten und unterschriebenen Formulare müssen per Post an das LBA geschickt werden. Die Bearbeitung des Antrages ist kostenfrei.

Was ändert sich für private Halter zum 28.09.2008 sonst noch?

Die Piloten werden in Zukunft mit einer Reihe von Änderungen konfrontiert, die den Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) betreffen: Hier haben wir es jetzt mit drei Organisationen zu tun, die jeweils eine eigene Genehmigung durch die EASA benötigen. Häufig werden mehrere Organisationen in einem Betrieb zusammengefasst.

Part 145 Organisation (Instandhaltungsbetrieb): Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug oder an einem Luftfahrzeugbauteil dürfen nur von einem Betrieb durchgeführt werden, der die Part 145-Zulassung besitzt. Eine Freigabebescheinigung (Certificate of Release to Service) nach Arbeiten am Luftfahrzeug oder an einem Bauteil darf nur ein Instandhaltungsbetrieb ausstellen.

CAMO / CAMO plus (Continuing Airworthiness Management Organisation): Die CAMO ist eine Einrichtung, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sorgt. Die Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge wird durch das ARC (Airworthiness Review Certification). Betriebe, die berechtigt sind, dieses ARC auszustellen, werden als CAMO plus bezeichnet.

Part 21 Organisation (Entwicklungs- bzw. Herstellungsbetrieb): Hier werden die nötigen Unterlagen für Änderungen oder große Reparaturen an Luftfahrzeugen ausgearbeitet.

Weiterhin muss der Halter entscheiden, ober er sich mit seinem Flugzeug in eine so genannte unkontrollierte bzw. kontrollierte Umgebung begibt.

In der **unkontrollierten Umgebung** erledigt der Halter wie bisher alle Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zwischen den Jahresnachprüfungen (also jetzt die Prüfung der Lufttüchtigkeit) selbst.

Wenn der Halter diese Aufgaben an eine CAMO abgibt und mit dieser einen Vertrag schließt, dann begibt er sich in eine **kontrollierte Umgebung**. Er führt also nur noch die Vorflugkontrolle durch und meldet alle geflogenen Stunden und eventuellen Vorkommnisse an die CAMO. Diese übernimmt dann die volle Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

Kathrin Diederich

Anzeige

Großübung ELITE 2008 vom 03. bis 17.07.2008

Aufgrund der Fußballeuropameisterschaft im Juni 2008 in der Schweiz und in Österreich und dem damit verbundenen erhöhten Flugverkehrsaufkommen auch im süddeutschen Bereich, musste die Übung ELITE 2008 verschoben werden. Sie wird in diesem Jahr von der Deutschen Luftwaffe vom 03.07. bis 17.07.2008 durchgeführt. An der international angelegten Übung nehmen über 20 verschiedene Kampfflugzeug-, Transport- und Hubschraubertypen und insgesamt ca. 60 Luftfahrzeuge sowie etwa 2.000 Soldaten aus mehr als 20 Nationen teil. Der in diesem Zeitraum zu erwartende militärische Flugverkehr wird ein Vielfaches des Üblichen erreichen und bringt insbesondere für die zivile Luftfahrt einige zu beachtende Einschränkungen mit sich.

Für die Übung werden besondere Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet (Exercise Restricted Areas = ERA). Lage und Ausdehnung dieser eingeschränkten Lufträume werden in den „Nachrichten für Luftfahrer" (NOTAM = Notice to Airmen) veröffentlicht. Auch im Internet bei der Deutschen Flugsicherung (www.dfs.de) können die jeweils gültigen Informationen abgerufen werden. Geographischer Schwerpunkt der Übung wird der Truppenübungsplatz HEUBERG auf der Schwäbischen Alb sein.

Der Übungsflugbetrieb findet zu folgenden Zeiten statt (lokale Sommerzeit):

Mo - Do:	08:30 Uhr - 12:15 Uhr
	13:00 Uhr - 18:00 Uhr
Fr:	08:15 Uhr - 14:00 Uhr
Sa, So:	kein Flugbetrieb

Sollte für zivilen VFR-Flugverkehr ein Durchflug durch die Beschränkungsgebiete unvermeidlich sein, ist eine Freigabe über FIS zwingende Voraussetzung. Diese ist rechtzeitig beim zuständigen Fluginformationsdienst einzuholen, da die Flugsicherungsstellen derartige Flüge mit dem Einsatzführungsdienst koordinieren müssen. Eine Freigabe kann jedoch nicht garantiert werden. Es wird außerdem dringend empfohlen, sich vor Antritt des Fluges mit der Luftraumsituation vertraut zu machen, da Beispiele der vergangenen Jahre zeigen, dass es immer wieder zu Luftraumverletzungen durch unzureichend informierte Piloten kommt. Die Folge können gefährliche Annäherungen zwischen den Übungsteilnehmern und zivilen Luftfahrzeugen sein.

Verstöße werden im Übrigen regelmäßig zur Anzeige gebracht. Gleiches gilt auch für die teilnehmenden militärischen Luftfahrzeuge, deren Verhalten durch die zentrale Flugüberwachung der Bundeswehr permanent kontrolliert und aufgezeichnet wird.

Bei der Planung und Durchführung von Flügen in dieser Zeit sollte zudem generell beachtet werden, dass auch außerhalb der Flugbeschränkungsgebiete vor allem im Luftraum Bayerns und Baden-Württembergs mit erhöhtem militärischen VFR-Flugverkehr durch an und abfliegende Luftfahrzeuge zu rechnen ist.

Diamond DA50 Magnum fliegt

Erfolgreicher Jungfernflug in Wiener Neustadt absolviert

Am 14. Mai 2008 hob die DA50 Magnum ab. Als leitende Testpiloten waren es Christian Dries, Inhaber und CEO und Sören Pedersen, Leiter des Diamond Flight Test Department, die den Erstflug durchführten. Angetrieben wird die Diamond DA50 Magnum vom Austro Engine AE 300 2.0 Jet A1 Piston Motor mit 170 PS und Single Lever Control System.

Das Projekt DA50 Magnum wurde innerhalb von neun Monaten realisiert. Mit einer maximalen Startmasse von 1480 kg (3.263 lbs) wurde das geräumige und luxuriöse Reiseflugzeug mit vier Sitzen für Piloten entwickelt, die große Reichweite wünschen ohne auf Zuladung zu verzichten.

DA 50 Magnum

Dimona-Testflug mit Brennstoffzelle

Boeing hat im Februar und März die ersten bemannten Flüge mittels Brennstoffzellen-Antrieb durchgeführt.
Für die Testflüge wurde ein zweisitziger Motorsegler „HK 36" der Firma Diamond Aircraft eingesetzt. Modifiziert wurde die Maschine von Boeing Research & Technology Europe in Madrid. Als Antrieb wurde ein „Brennstoffzellen/Lithiumionen-Batterie-Hybridsystem mit einer Protonenaustauschmembran (PEM)" integriert.
Laut Boeing könnte die PEM-Brennstoffzellentechnologie potenziell kleinere bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge antreiben. Boeing geht aber nicht davon aus, dass Brennstoffzellen jemals Primärenergie für große Verkehrsflugzeuge liefern werden. Ein Antrieb von Sekundärsystemen durch Brennstoffzellen sei jedoch möglich.

37. Rallye Aérien International de Cognac

Die 37. „Rallye Aérien International de Cognac", die vom Aéro-Club de Cognac Les Ailes Cognaçaises ausgerichtet wird, findet am 20., 21. und 22. Juni 2008 statt.
Die Stadt Cognac und die Base Aérien 709 haben die Patenschaft übernommen. Partner ist ein Cognac-Haus.
Die fliegerischen Aufgaben umfassen Klein-Navigation, das Auffinden von unbekannten Objekten, Zeitüberflüge etc.
Der Sieger wird sein Körpergewicht in Cognacflaschen und die Trophäe „Pierre Chauveau" (nach dem Gründer der Rallye benannt) erhalten. Außerdem gibt es viele weitere Preise.
Auf dem Programm stehen weiterhin der Besuch einer Cognac-Firma, ein Ausflug durch die Landschaft der Charente sowie ein Galadinner.
Ein Teilnehmer wird von der „Confrérie du Franc Pineau" als Tastevin inthronisiert werden.
Aufgrund des langjährigen Erfolgs der Rallye in ganz Europa und um die Qualität und die freundschaftliche Atmosphäre zu erhalten können maximal 40 Flugzeuge teilnehmen.

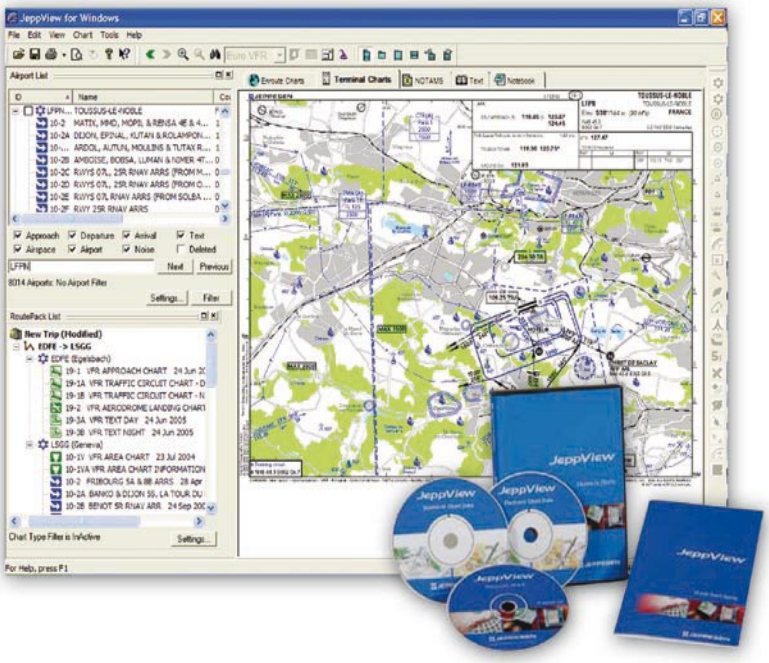
Informationen und Anmeldung:

Rallye Aérien International de Cognac
Aéro-Club les Ailes Cognaçaises
B.P. 91
16103 COGNAC CEDEX
Tel. 00 5 45 82 13 51
Fax 00 5 45 82 01 85
e-mail: rallyecognac@yahoo.fr
Internet http://aeroclub.cognac.free.fr

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa



Egal, ob Sie VFR oder IFR fliegen, ab sofort stehen Ihnen dafür die elektronischen Karten von Jeppesen zur Verfügung.

Elektronische Karten sind einfacher zu handhaben als herkömmliches Papier. Sie sparen Gewicht, die lästige Zeit zum Einsortieren und vermeiden das Durcheinander im Cockpit.

Zu Ihren elektronischen Flugkarten erhalten Sie die Textinformationen im digitalen XML-Format. Diese Technologie bietet einen einfachen und schnellen Zugriff zu den gewünschten Informationen.

Fliegen Sie VFR und IFR mit einem einheitlichen Standard von Jeppesen in Europa. Nur Jeppesen bietet diese komplette digitale Navigationslösung.

Für Ihren Wechsel auf den elektronischen Kartenservice oder weitere Informationen sprechen Sie mit unseren Service-Mitarbeitern **+49 6102 5070** oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite unter **www.flyelectronic.net**

JEPPESEN®
Making Every Mission Possible

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:

The Tablet Store
AEROSHOP PIRZKALL WWW.AEROSHOP.DE
R. EISENSCHMIDT THE PILOT SHOP Postfach 1266, 63324 Egelsbach Flugplatz 1, 63329 Egelsbach www.eisenschmidt.de
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox SKY-FOX.COM
FRIEBE FLUGBEDARF

Unternehmereigenschaft und Vorsteuerabzug

von Dipl.-Kfm. Thomas Gebhardt, Steuerberater (Köln)

Fliegen ist teuer. Entsprechend hoch ist der Anreiz, zumindest einen Teil der entstehenden Kosten als Werbungskosten oder Betriebsausgaben in der Steuererklärung geltend zu machen. Für den Inhaber der Privatpilotenlizenz hat die Rechtsprechung hier jedoch bei den Ertragsteuern hohe Hürden aufgestellt. Hingegen ist die Beurteilung in umsatzsteuerlicher Hinsicht nicht so eindeutig. Durch die Vorgaben der 6. EG-Mehrwertsteuer-Richtlinie und die dazu entwickelte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) ist hinsichtlich der beruflichen Veranlassung von Kosten der Privatfliegerei eine generelle Versagung des damit einhergehenden Vorsteuerabzuges nicht ohne weiteres möglich. Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Systematik des Vorsteuerabzuges mit Blick auf die Kosten einer Privatpilotenlizenz nach dem deutschen Umsatzsteuergesetz (UStG).

Geschäftsreise im Privatflugzeug

Unternehmereigenschaft

Nach der Einführung der Allphasen-Nettoumsatzsteuer mit Vorsteuerabzug zum 1.1.1968 erlangte der Unternehmer aus den von ihm bezogenen Leistungen die Saldierung seiner Umsatzsteuerschuld mit den ihm belasteten Umsatzsteuerbeträgen anderer Unternehmer. Bei der bezogenen Leistung muss es sich um eine für das Unternehmen des Leistungsempfängers handeln. Deshalb kann der private Endverbraucher die ihm in Rechnung gestellte Umsatzsteuer nicht als Vorsteuerabzug geltend machen. Der Bezug von Leistungen für das Unternehmen setzt die sog. Unternehmereigenschaft desjenigen voraus, der den Vorsteuerabzug geltend machen möchte. Als Unternehmer im Sinne des UStG gilt nach dessen § 2 danach, wer

- gewerblich oder beruflich
- selbständig tätig ist

Als gewerbliche oder berufliche Tätigkeit gilt nach dem Gesetz weiterhin jede

- nachhaltige Tätigkeit
- mit der Absicht, Einnahmen zu erzielen.

So ist der Vermieter von Privatwohnungen grundsätzlich Unternehmer nach § 2 UStG, auch wenn er aufgrund spezialgesetzlicher Vorschrift keine Umsatzsteuer auf den Mietzins erheben darf. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung unterliegt beispielsweise auch die unternehmerische Tätigkeit eines Testamentsvollstreckers der Umsatzsteuer, wenn diese gleichwohl aus privatem Anlass aufgenommen wurde. Der Bundesfinanzhof grenzt die Rechtsprechung des EuGH (C 291/92 vom 4.10.1995, BStBl 1996 II 392) zur „nur gelegentlichen" Ausführung von Umsätzen durch Nutzung privater Gegenstände vom Tätigwerden mit sonstigen Dienstleistungen ab (BFH vom 7.9.2006 V R 6/05 BStBl 2007 II 148).

In einem aktuellen Urteil hat der BFH jetzt auch einen Arbeitnehmer grundsätzlich als Unternehmer anerkannt, der sein von ihm angeschafftes Kfz seinem Arbeitgeber als Dienstwagen vermietet. Die Vorsteuer aus dem Erwerb des Kfz kann deshalb vom vermietenden Arbeitnehmer in Abzug gebracht werden (BFH vom 11.10.2007 V R 77/05).

Vorsteuerabzug bei Verlusten und gemischten Aufwendungen

Gerade die Voraussetzung der Einnahmenerzielung unterscheidet sich deutlich von der ertragsteuerlichen Beurteilung der Gewinnerzielung. Für letztere kommt es darauf an, Gewinn zu erzielen. Die bloße Absicht, Einnahmen zu erzielen, ist demgegenüber leichter nachweisbar. Für den Vorsteuerabzug ist es unerheblich, ob die geplante Tätigkeit ertragsteuerlich als sog. Liebhaberei anzusehen ist und umsatzsteuerlich auch dann anzuerkennen, wenn ertragsteuerlich nur Verluste erwirtschaftet werden. Dies gilt gerade auch für Vorbereitungsmaßnahmen eines Unternehmers, die auf dessen zukünftige Einnahmenerzielung gerichtet ist. Es ist gemeinschaftsrechtlich anerkannt, dass die unternehmerische Tätigkeit bereits schon mit den ersten Vorbereitungshandlungen beginnt (EuGH C 110/94 vom 29.2.1996 BStBl 1996 II 655 und C 396/98 vom 8.6.2000 BStBl 2003 II 446. Dem folgt nunmehr auch die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes. Die bislang entgegenstehende BFH-Rechtsprechung (BFH vom 6.5.1993 V R 45/88, BStBl 1993 II 564) ist damit überholt (vgl. BFH vom 22.2.2001 V R 77/96 BStBl 2003 II 426).

Zwischenzeitlich hat die Rechtsprechung sogar den Fall des sog. umsatzlosen Unternehmers anerkannt. Danach bleibt der Vorsteuerabzug aus sog. Vorbereitungshandlungen erhalten, wenn der Unternehmer seine Tätigkeit bereits vor Erzielung von Umsätzen wieder aufgibt und steuerlich nicht abzugsfähige Verluste vorliegen (Finanzgericht Hamburg vom 5.4.2006, VIII 37/06, rechtskräftig). Deshalb wird nun auch bei Fällen, in denen Aufwendungen dem einkommensteuerlichen Abzugsverbot des § 12 EStG unterliegen, gleichwohl der Vorsteuerabzug nach § 15 UStG zulässig. Entschieden sind danach:

- Finanzgericht München vom 23.2.2006 14 K 3585/03: Vorsteuerabzug eines Piano-Entertainers aus dem Erwerb eines Smokings
- FG Hamburg vom 4.4.2006, III 105/05: Vorsteuerabzug eine Arbeitgebers aus Umzugskosten seines Arbeitnehmers

bei Privatpiloten – Systematik und Grenzfälle

Sämtliche Urteile sind rechtskräftig, nachdem die beklagten Finanzämter jeweils die Revision zurückgezogen hatten. Vermutlich versucht die Finanzverwaltung, eine Entscheidung des Bundesfinanzhofes zu diesen Fallgestaltungen zu vermeiden. Zwischenzeitlich musste der Gesetzgeber die bisherigen Spezialvorschriften in § 15 Abs. 1a Nr. 1 bis 3 UStG durch eine Neufassung ändern. Die Fragestellung des Abzugsverbotes nach § 12 EStG als Rechtsgrundlage für die korrespondierende Versagung des Vorsteuerabzuges ist hierdurch nicht endgültig entschärft.
Auf die Unterscheidung von Einkommen- und Umsatzsteuerrecht wird bei der steuerlichen Anerkennung von Vorsteuerguthaben seitens der Finanzverwaltung nicht regelmäßig geachtet und der Vorsteuerabzug in solchen Fällen zu Unrecht versagt.

Unternehmereigenschaft von Privatpiloten

Es liegt nahe, vor diesen, auf den ersten Blick niedrig angesetzten Voraussetzungen, Kosten, die einem Privatpiloten entstehen, unternehmerisch zuzuordnen. Die darauf lastende Umsatzsteuer würde dann entsprechend der gesetzlichen Systematik als Vorsteuer abzuziehen sein.

Flugkosten aus beruflicher Veranlassung

Der Vorsteuerabzug aus Kosten der Lizenzausübung setzt voraus, dass es dem Lizenzinhaber gelingt, einen unternehmerischen Zusammenhang zwischen der Ausübung seiner Lizenz und seiner unternehmerischen Tätigkeit herzustellen. Soweit ein Lizenzinhaber bereits selbständig tätig ist, kann dies durch den nachgewiesenen Zusammenhang erzielter Umsätze nachgewiesen werden. Zu denken ist an die Geschäftsreise mittels Privatflugzeug. Die insoweit unmittelbar entstehenden Kosten sind dann nicht nur umsatz-, sondern auch einkommensteuerlich anzuerkennen, soweit diese angemessen sind. Für die etwaige private Veranlassung von Kosten aus dem Betrieb eines Flugzeuges gelten im Übrigen die allgemeinen Vorschriften zur unentgeltlichen Zuwendung (Eigenverbrauch). Hier ist das Flugbuch ein bestens geeigneter Aufteilungsmaßstab, da genauer als jedes Fahrtenbuch für ein betrieblich genutztes Kfz.

Vorsteuerabzug aus Kosten des Lizenzerwerbes

Schwieriger, aber einer steuerlichen Prüfung wert ist die Frage, in welchem Umfang die Kosten für den Erwerb der Pilotenlizenz selber zu einem Vorsteuerabzug führen.
Das Generalargument der Finanzverwaltung, wonach einkommensteuerlich nicht anerkannte Kosten der privaten Lebensführung auch umsatzsteuerlich als solche nicht anzuerkennen seien, greift wegen der zwischenzeitlichen Differenzierung durch die Rechtsprechung des EuGH, diesem nachfolgend der Bundesfinanzhof und die Finanzgerichte, nicht mehr ohne weiteres. Es sollte mithin in solchen Fällen versucht werden, zumindest eine teilweise Anerkennung der auf den Ausbildungskosten lastenden Vorsteuerbeträgen im Sinne vorweggenommener Erwerbsaufwendungen zu erhalten.
Hier ist § 20 Abs. 1 LuftVG eine Argumentationshilfe. Entgegen der verbreiteten Ansicht, wonach der Inhaber einer Pilotenlizenz mit dieser nicht gegen Vergütung tätig werden könnte, gestattet diese Vorschrift das Fliegen gegen Entgelt bei der Mitnahme von Passagieren gegen Kostenersatz mit Luftfahrzeugen für höchstens vier Personen.
Die entgeltliche Mitnahme von Passagieren gegen Kostenersatz stellt das schlagkräftige Argument im Sinne der Einnahmenerzielungsabsicht dar. Wie oben erläutert, ist die Absicht Gewinn zu erzielen hierfür nicht erforderlich – und angesichts der üblichen Charter- und Betriebskosten auch kaum möglich. Auch der bloße Kostenersatz ist entgeltlich, also unternehmerisch im Sinne des UStG. Diese Eigenschaft erlangt der Lizenzinhaber auch dann, wenn er wegen der Beachtung des nichtgewerblichen Tätigwerdens diese entgeltliche Mitnahme nur gelegentlich durchführt. Die gelegentliche Mitnahme auf privaten Rundflügen überschreitet die Grenze der Gewerblichkeit noch nicht, führt aber dennoch zu einer auf Wiederholung angelegte Einnahmenerzielung. Darüber hinaus gestattet die LuftPersV in § 3 Abs. 2 Nr. 2 LuftPersV die berufsmäßige, also entgeltliche Ausübung der Privatpilotenlizenz als

- Bannerschlepper
- Fluglehrer

Der Umstand, dass diese Ausübung an weitere Voraussetzungen geknüpft ist, ändert gleichwohl nichts daran, dass diese berufsmäßige Tätigkeit auf der Grundlage der Privatpilotenlizenz erfolgt. Mithin stellt dieser Hinweis eine weitere Argumentationshilfe im Sinne vorweg entstandener Aufwendungen für den hieraus geltend gemachten Vorsteuerabzug dar. Diese Rechtsauffassung wird vom Verfasser derzeit in einem Verfahren vor dem Finanzgericht Köln verfolgt (Az. 15 K 697/06).
Alle Angaben nach bestem Wissen ohne Gewähr. Eine steuerliche Beratung im Einzelfall wird hierdurch nicht ersetzt.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

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

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

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

Radargeführte Anflüge / Training im AOPA-Camp

von Hans-Ulrich Ohl

Bald ist es wieder soweit. Das AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden wirft seine Schatten voraus. Im Rahmen dieser Veranstaltung können dann auch wieder PAR und SRA-Schulungsanflüge am Flugplatz Ingolstadt (ETSI) durchgeführt werden. Für die Teilnehmer hängt der Erfolg dieses Schulungsprogramms in nicht unerheblichem Maße von dem theoretischen Vertrautsein mit den Verfahrensabläufen ab.

Ein VFR-Pilot wird naturgemäß relativ selten in eine Situation kommen, in der er auf ein radargestütztes Anflugverfahren zurückgreifen muss. Trotzdem sollte er vom Grundsatz her mit den Verfahrensabläufen vertraut sein, um in einer möglichen kritischen Situation einigermaßen gut vorbereitet zu sein.

Grundsätzlich unterscheidet man zwischen zwei unterschiedlichen Radar-Anflugverfahren,

- SRA (Surveillance Radar Approach/ Anflug mittels Rundsichtradar), der an jedem zivilen oder militärischen Flugplatz zur Anwendung kommen kann, sofern dieser über eine Rundsicht-Radaranlage (SRE > Surveillance Radar Equipment) verfügt.
- PAR (Precision Approach Radar/Präzisions Anflugradar), das weltweit fast nur noch an militärischen Flugplätzen anzutreffen ist und aus zwei Radarkomponenten, einer Rundsicht- und einer Präzisionsradaranlage (GCA > Ground Controlled Approach) besteht.

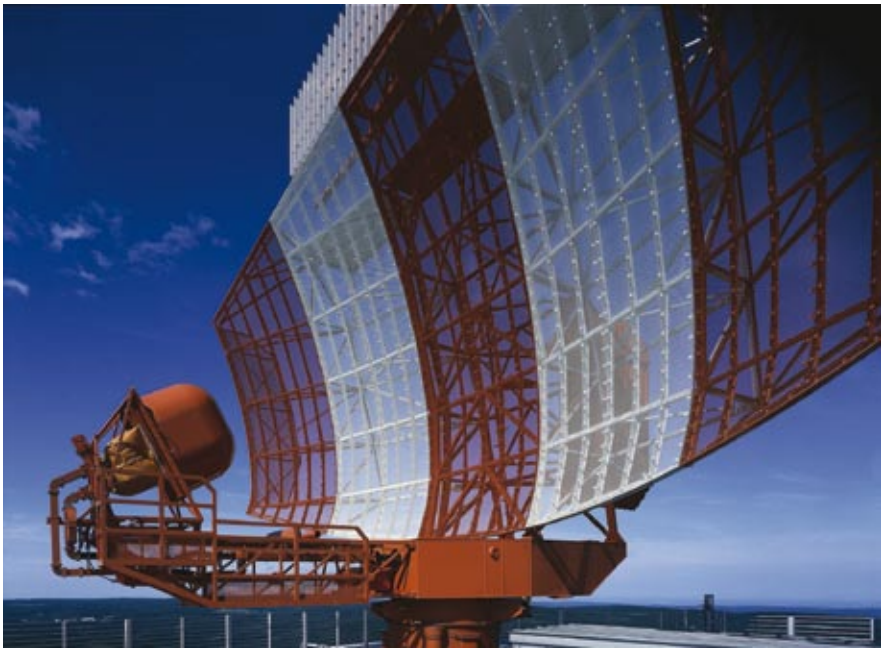
Während es sich bei einem SRA-Anflug um ein radargeführtes Anflugverfahren ohne eine Gleitwegführung handelt, stehen bei einem PAR-Anflug beide Komponenten zur Verfügung, sowohl eine Kurs- wie auch Gleitwegführung.

Der Rundsicht–Radaranflug (SRA-Surveillance Radar Approach)

Befindet sich ein Pilot in einer Situation die es ratsam erscheinen lässt, eine Radarführung einschließlich eines radargeführten Anfluges zu einem Flugplatz in Anspruch zu nehmen, so kann er dies auf einer der FIS-Frequenzen der Flugsicherung anfordern. Mittels einer Flughafen-Rundsicht-Radaranlage (ASR > Aerodrome Search Radar) erfolgt zuerst einmal eine Radaridentifizierung. Im Rahmen der sich anschließenden Betreuung erfolgt dann eine Radarführung auf die verlängerte Anfluggrundlinie eines Flugplatzes fünf bis sechs Seemeilen vom Aufsetzpunkt der Landepiste (Touchdown-point of Active Runway) entfernt. Vor Beginn des eigentlichen Endanfluges findet für etwa eine Seemeile (NM) ein unbeschleunigter, horizontaler Geradeausflug statt, um dem Piloten die Möglichkeit zu geben, sein Flugzeug auf den bevorstehenden radargeführten Landeanflug vorzubereiten, es aerodynamisch zu stabilisieren, sowie die Kurskreiselanzeige zu überprüfen. Dabei empfiehlt es sich, bei einer maximalen Klappenstellung von 15° die Maschine für 10 KIAS (Knots Indicated Airspeed) oberhalb der beabsichtigten Endanfluggeschwindigkeit auszutrimmen. Mit Beginn des Endanfluges, bei ausgefahrenem Fahrwerk und einer Klappenstellung von normalerweise nicht mehr als 25°, müssen dann im Sinkflug 300 ft pro zurückgelegter Seemeile aufgegeben werden. Der verantwortliche Fluglotse erteilt während des gesamten Anflugverfahrens Kurskorrekturen in Relation zur Anfluggrundlinie und jeweils pro zurückgelegter Seemeile eine dazugehörende QNH-Flughöhenempfehlung. In aller Regel endet ein solcher Anflug bei etwa einer Seemeile vor Erreichen der Piste in 300 ft über Grund unter der Voraussetzung, dass zu diesem Zeitpunkt auch weiterhin Erdsicht besteht und die Anflugbefeuerung zu erkennen ist. Sofern die allgemeine Verkehrssituation es an unseren Flughäfen erlaubt, können solche Anflüge auch zu reinen Übungszwecken angefordert und mit der Flugsicherung vereinbart werden.

In der Kommunikation zwischen Flugverkehrslotsen und Flugzeugbesatzung müssen die folgenden Anweisungen durch den Piloten zurückgelesen und bestätigt werden:

- Flugverkehrskontrollfreigaben
- Steuerkurs- und Flughöheanweisungen
- Luftdruckwerte (QNH)
- Transpondermodi und Codes



Radarstation Auersberg (Quelle: DFS)

- Frequenzen bei Frequenzwechsel
- Bezeichnung des Radar-Anflugverfahrens einschließlich der Piste

Während des gesamten Anfluges werden immer wieder Informationen bezüglich der eigenen Position in Relation zum Flugplatz oder zur Piste erteilt. Über ATIS (Automatic Terminal Information Service) können die entsprechenden Wetter und Flugplatzinformationen abgerufen werden. Auch der Fluglotse erteilt auf Anforderung gegebenenfalls die erforderlichen Wetter- und Flugplatzinformationen.

Radarstation Brocken (Quelle: DFS)

Berechnen der Sinkrate für den Endanflug

Die Berechnung der erforderlichen Sinkrate erfolgt auf der Basis der tatsächlichen Anfluggeschwindigkeit in Knoten über Grund.

Beispiel:
Angezeigte Fluggeschwindigkeit = 100 kt
Gegenwindkomponente = 10 kt
Geschwindigkeit über Grund = 90 kt

Dieser Geschwindigkeitswert über Grund von 90 Knoten wird nun mit dem Faktor fünf multipliziert. Daraus ergibt sich als Näherungswert eine Sinkrate von 450 Fuß/Minute. Die jeweiligen Höhenangaben in Bezug auf die Entfernung zum Aufsetzpunkt erfolgen als Flughöhen über NN (QNH). Es werden also zur Pistenelevation pro Seemeile Entfernung vom Aufsetzpunkt jeweils 300 Fuß addiert. Beträgt die Pistenelevation beispielsweise 250 Fuß, so wäre die Flughöhe bei einer Seemeile Entfernung 550 Fuß QNH und so weiter.

Der Präzisions-Radaranflug (PAR-Presicion Radar Approach)

Eine PAR-Anlage besteht grundsätzlich immer aus zwei sich ergänzenden Komponenten, einer Flughafen-Radarrundsicht-Anlage (ASR) und der eigentlichen PAR-Komponente. Dies wird erforderlich, da die beiden Präzisions-Radarantennen einen nur sehr eng begrenzten Luftraum des Anflugsektors erfassen. Die Antenne für die Horizontalabtastung überdeckt beispielsweise einen Azimutbereich von +/-10° zur Anfluggrundlinie, während die Vertikalabtastung einen Höhenbereich von bis zu 7° über Grund erfasst. Der Fluglotse am ASR führt, nachdem eine Radaridentifizierung stattgefunden hat, das Flugzeug in den Anflugsektor 5 bis 7 Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernt. Sobald dieses Ziel dann auf dem Präzisions-Radarbildschirm erscheint, wird der Flugzeugführer angewiesen, den Fluglotsen am PAR-Arbeitsplatz auf einer gesonderten Frequenz zu rufen. Die Übergabe vom ASR Arbeitsplatz zum PAR Fluglotsen erfolgt mittels Ellenbogenkoordination. Der PAR Fluglotse erhält vom ASR Arbeitsplatz alle erforderlichen Angaben, wie Rufzeichen, Flughöhe und Steuerkurs des zu übernehmenden Flugzeugs. Das Bild auf dem Radarschirm des PAR Fluglotsen ist zweigeteilt. In der oberen Bildhälfte wird der Gleitwegverlauf dargestellt, während im unteren Teil die Azimuterfassung in Form einer Rechts-/Linksversetzung zur Anfluggrundlinie erfolgt. Entfernungsmarken zum Aufsetzpunkt runden die Darstellung auf dem Radarschirm ab und erlauben so eine genaue Analyse bezüglich des Flugverlaufs durch den PAR Fluglotsen. Die Genauigkeit bei der Gleitwegerfassung beträgt etwa +/- 10 ft. Abweichungen von der Anfluggrundlinie sind auf 50 ft genau erkennbar.

Ein Pilot sollte, bevor er einen solchen Übungsanflug von einer Bodenstelle anfordert, sowohl mit dem Ablauf, als auch mit den zur Anwendung kommenden Redewendungen vertraut sein. Darüber hinaus sollte er in der Lage sein, sein Flugzeug aerodynamisch so zu stabilisieren, das die geforderten Toleranzen während der Sinkflugphase von +/- 50ft/Min und Steuerkurse auf +/- 5 Grad genau eingehalten werden können. Mit Erreichen der Minimum Anflughöhe (MDA - Minimum Descent Altitude) darf ein Anflug nur dann fortgesetzt werden, wenn:

- Erdsicht besteht und fortbestehen wird
- Der Pilot die Befeuerung am Pistenbeginn erkennen kann
- Die geforderte Hindernisfreiheit im Falle eines Fehlanfluges eingehalten werden kann
- Das Flugzeug sich in einer Position befindet, die eine sichere Landung ermöglicht

Radarphraseologie für SRA-Anflüge

- ... IDENTIFIED, POSITION ..., MAINTAIN ALTITUDE ... FEET ON HEADING ... DEGREE, QNH ... hPa, THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH TO RUNWAY..., MINIMUM DESCENT ALTITUDE WILL BE ... FEET QNH ...
- POSITION ON (RIGHT) DOWNWIND, CONTINUE ON HEADING... DEGREE AT ALTITUDE ... FEET, PREPARE FOR LANDING, SET GYRO AND DO NOT RESET FOR THE REMAINDER OF THIS APPROACH,
- TURN LEFT (RIGHT) HEADING ... DEGREE, (RIGHT) BASELEG TO FINAL ... FOR RUNWAY...
- TURN LEFT (RIGHT) HEADING ... DEGREE TOWARDS CENTERLINE FOR RUNWAY ..., ... NM FROM TOUCHDOWN, MAINTAIN YOUR PRESENT ALTITUDE
- ONE MILE PRIOR FINAL DESCENT, MAINTAIN PRESENT HEADING AND ALTITUDE OR (TURN LEFT/ RIGHT HEADING ... DEGREE)
- ... MILES FROM TOUCHDOWN, COMMENCE FINAL DESCENT NOW, HEADING IS GOOD OR (TURN LEFT/ RIGHT HEADING... DEGREE) WIND ...DEGREE ... KNOTS,
- ... MILES FROM TOUCHDOWN , ALTITUDE SHOULD BE ... FEET, OR (TURN LEFT/ RIGHT HEADING ... DEGREE, ON CENTERLINE, CONTINUE ON PRESENT HEADING), TOWER CLEARS YOU TO LAND ON RUNWAY ...., WIND .... DEGREE ... KNOTS, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED,
  OR
  TOWER CLEARS YOU FOR TOUCH AND GO ON RUNWAY..., WIND ... DEGREE ... KNOTS, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED, AFTER TAKE OFF CLIMB TO ... FEET (DEPARTURE OR MISSED APPROACH INSTUCTIONS),
  OR
  TOWER CLEARS YOU FOR LOW APPROACH ON RUNWAY..., WIND ... DEGREE ... KNOTS,
  YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED, AFTER LOW APPROACH CLIMB TO ... FEET
  (DEPARTURE OR MISSED APPROACH INSTRUCTIONS),
  OR
  TOWER CLEARS YOU TO LAND ON RUNWAY ..., WIND ... DEGREE, ... KNOTS, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED, IN CASE OF MISSED APPROACH CLIMB ... FEET
  (MISSED APPROACH INSTRUCTIONS),
- APPROACHING MISSED APPROACH POINT... NM FROM RUNWAY, (TURN LEFT/ RIGHT HEADING ... DEGREE),
- MISSED APPROACH POINT NOW; CONTINUE VISUALY OR GO AROUND, RADAR ADVISORIES ONLY
- OVER THE APPROACH LIGHTS
- OVER THE BEGINNING OF RUNWAY
- OVER TOUCHDOWN, AFTER LANDING CONTACT TOWER ON FREQUENCY

Radarphraseologie für PAR-Anflüge

Allgemeine Kontrollanweisungen (General Control Instuctions)

- ...THIS IS YOUR FINAL CONTROLLER; HOW DO YOU READ? BREAK
- MAINTAIN HEADING ... DEGREE AND ALTITUDE ... FEET, THIS WILL BE A PRECISION APPROACH TO RUNWAY..., QNH ... hPa, DECISION ALTITUDE IS ... FEET, IN CASE OF MISSED APPROACH ... (INSTRUCTIONS)
- DO NOT ACKNOWLEDGE ANY FURTHER TRANSMISSIONS, IF YOU DO NOT RECEIVE ANY INSTRUCTIONS FOR MORE THAN ... SECONDS, EXECUTE MISSED APPROACH
- YOU ARE LEFT/RIGHT OF CENTERLINE, TURN LEFT/RIGHT HEADING ... DEGREE, ... MILES FROM TOUCHDOWN AND ... MILES/SECONDS PRIOR FINAL DESCENT
- ... MILES FROM TOUCHDOWN, INTERCEPTING GLIDE PATH, START YOUR FINAL DESCENT NOW, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED, CHECK FLAPS

Kontrolle von Kurs und Höhe (Azimuth and Elevation Control)

- INTERCEPTING CENTERLINE TURN LEFT/RIGHT / ON CENTERLINE, OR HEADING IS GOOD, YOU ARE ON CENTERLINE, OR
  SLIGHLY LEFT/RIGHT, LEFT/RIGHT, FAR LEFT/RIGHT OF CENTERLINE, TURN LEFT/RIGHT, HEADING ...DEGREE
- HOLDING LEFT/RIGHT OF CENTERLINE
- CORRECTING SLOWLY/RAPIDLY TOWARDS CENTERLINE
- BACK ON CENTERLINE, TURN LEFT/RIGHT HEADING .. DEGREE
- ON GLIDEPATH, RATE OF DESCENT IS GOOD
- SLIGHTLY BELOW/ABOVE, BELOW/ABOVE, FAR BELOW/ABOVE GLIDEPATH, DECREASE/INCREASE RATE OF DESCENT
- GOING/HOLDING ABOVE/BELOW GLIDEPATH
- CORRECTING SLOWLY/RAPIDLY TOWARDS GLIDEPATH FROM BELOW/ ABOVE
- DANGEROUSLY BELOW GLIDEPATH, BRING YOUR AIRCRAFT UP
- BACK ON GLIDEPATH, RESUME NORMAL RATE OF DESCENT
- TOWER CLEARS YOU TO LAND, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOkKED, WIND... DEGREE, ... KNOTS, TRANSMISSION BREAK, ACKNOWLEDGE LANDING CLEARANCE, OR
  TOWER CLEARS YOU FOR TOUCH AND GO, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED, WIND... DEGREE, ... KNOTS, TRANSMISSION BREAK, ACKNOWLEDGE ... OR
  TOWER CLEARS YOU FOR LOW APPROACH, YOUR GEAR SHOULD BE DOWN AND LOCKED WIND ... DEGREE, ... KNOTS
- APPROACHING DECISION ALTITUDE
- AT DECISION ALTITUDE, CONTINUE VISUALLY, ADVISORIES ONLY, OR
- IF RUNWAY NOT IN SIGHT, EXECUTE MISSED APPROACH
- OVER THE END OF RUNWAY
- OVER TOUCHDOWN, AFTER LANDING CONTACT TOWER ON FREQUENCY...

Phraseologie in Deutsch: offiziell gibt es keine deutsche Phraseologie für SRA- und PAR-Anflüge. Eine inoffizielle Übersetzung kann – ohne Gewähr – bei der Geschäftsstelle der AOPA-Germany angefordert werden.

Pischahorn 2979 m

Schwarzhorn 3147m in der Nähe des Flüela Passes

Tessin – Einmal hin und zurück

Samstag 23.02.2008 – An diesem Tag, einem herrlichen, fast frühlingshaft warmen und strahlend schönen Wintertag mit einer eben solchen Prognose für den Sonntag, wollte ich mir einen schon lange gehegten Wunsch erfüllen – einen Flug über die Alpen ins schweizerische Tessin.

Direkt am Lago Maggiore gelegen, bietet Locarno dafür mit seinem „Aeroporto Cantoanle Locarno" LSZL die idealen Voraussetzungen. Das kleine Handgepäck für eine Übernachtung war eigentlich innerhalb von 5 Minuten im Rucksack, die sowieso immer „abflugbereite" Fliegertasche stand ebenfalls in den Startlöchern. Also nur noch rasch die Wetterberatung über PC-MET, Austrocontrol und Swiss Meteo eingeholt, die aber nur den optischen Eindruck aus dem Bürofenster bestätigte. CAVOK vom „Nord- zum Südpol", kaum Wind, keine Turbulenzen und auch sonst keinerlei „Schweinereien" auf der gesamten Strecke, weder am Samstag noch am Sonntag.

Die bereits fertige Flugplanung mit meinem Jeppesen Flight Star war bereits in den Flugunterlagen und der VFR Flugplan per Fax auf dem Weg zu AIS Frankfurt. Fehlte also nur noch der deutsche Grenzbürokratismus in Landshut. Über Telefon habe ich mein Vorhaben deshalb bei den hilfreichen Freunden am Verkehrslandeplatz Landshut vorab angekündigt, um die unvermeidlichen Formalismen in Gang zu setzen.

Ab ins Auto und gemeinsam mit „Gesponst" namens Brigitte hin nach EDML. Dank der Voranmeldung beschränkten sich die Formalitäten in Landshut-Ellermühle auf die Unterschrift unter die Zoll- und Ausflugserklärung, die Bezahlung der Gebühren und das „zur Kenntnis nehmen", dass die Polizei (verständlicherweise) besseres zu tun habe, als mit zwei Mann und einem Streifenwagen aus Landshut zum Verkehrslandeplatz zu fahren, um hier einen Blick auf die Ausweise von Brigitte und mir zu gucken, beifällig zu nicken und uns beim Abflug (eventuell) noch zuzusehen.

Als Route war von mir der Abflug auf der RWY 25 (Westwind) geplant. Nach dem Start sollte es parallel zur Kontrollzone München EDDM vorbei nach Maisach und von dort mit einem südwestlichen Kurs über Oberpfaffenhofen und das Allgäu nach Füssen gehen. Weiter über Reutte/Tirol hinein in den österreichischen Luftraum, dann das Lechtal aufwärts bis Warth und die Flexenstraße entlang über Lech und Zürs sowie den Flexenpass hinüber ins Klostertal bei Langen am Arlberg.

Ein traumhaft schöne Bergkulisse (Verwallgruppe) und ein weiter Blick hinein in die Berge des Montafons und das Prätigau (CH) bietet sich an dieser Stelle dem VFR Piloten in rund 9000 ft MSL. Die sollte man auch haben, denn die Berge rundherum sind alle zwischen 2500 und knapp 3000 m hoch.

Zwischen St. Gallenkrich und Gaschurn, vorbei an der Mittagsspitze (2716m) erreicht man die Grenze zur Schweiz am Schlappiner Joch (2202m). Kurz dahinter taucht unterhalb der linken Tragfläche Klosters und unweit davon Davos auf. Auf den weiten Pisten der „Parsenn" und der Weissfluh (2693m) tummeln sich viele Skifahrer auf herrlich präparierten Pisten.

Da schlagen sie wieder, die zwei Herzen in meiner Brust. Fliegen oder Skifahren, das ist dann immer die Frage, die ich nie befriedigend beantworten kann. Aber nachdem hier weit und breit kein Flugplatz vorhanden ist, ist die Frage für heute schnell beantwortet – weiterfliegen nach Locarno.

Kurz hinter Davos taucht unterhalb der rechten Fläche (Brigitte ist ganz begeistert), Arosa und das Skigebiet am Weisshorn (2653m) auf. Vorbei am Parapaner Rothhorn (2863m) mit seiner imposant positionierten Bergstation der Gondelbahn überfliegen wir kurz dahinter Lenzerheide und dahinter die Schinschlucht, durch die sich der Albula zwängt.

Der Kurs führt nun direkt hin zum Splügenpass (2113m), dem Grenzübergang nach Italien. Da wir dorthin aber heute nicht wollen, bleiben wir leicht westlich davon im Schweizer Luftraum und passieren exakt zwischen Pizo Tambo (3279m) und Piz Lumbreda (2983m) das Bergmassiv im den Bernardino Pass (2065m).

Über Mesocco und durch das Val Mesolcina geht es nun in leichtem Sinkflug hinunter nach Bellinzona. Von hier sind es kaum 5 Flugminuten bis zum Aeroporto von Locarno. Allerdings empfängt uns hier bei rund 4000 ft MSL eine „Suppe", die sich gewaschen hat. Man fliegt ziemlich genau in Richtung Westen gegen die schon tief stehende Sonne und der Dunst über dem Lago Maggiore ist nicht von schlechten Eltern.

Meine mehrfachen Anrufe auf der Towerfrequenz von Locarno bleiben vorerst alle unbeantwortet und ich bin auch gut mit der Ausschau nach dem Platz beschäftigt. Ganz offensichtlich ist der Turm nicht besetzt, was aber im Gegensatz zur in Deutschland üblichen Bürokratie hier wie anderswo auch keinerlei Problem darstellt. Auch andere Maschinen sind in und um Locarno unterwegs und setzen Blindmeldungen ab.

Nachdem der Platz dann aus dem Dunst aufgetaucht ist, fliege ich quer über die Bahn der RWY 26 R und reihe mich als Nummer 1 in den Gegenanflug, Queranflug und Endteil

Piazza Grande in Locarno

Dampferanlegestellen am Lago Maggiore

ein. Am Haltepunkt wartet brav eine Pilatus Porter mit 10 Springern an Bord, bis ich mit meinen „Haxen" am Boden und danach abgerollt bin – der Pilotenkollege hat eben mitgehört und geht danach auf die Bahn.

Alles kein Problem, wenn der Platz nicht gerade in „Old bürokratisch Germany" liegt, sondern z.B. in der Schweiz, in Italien, in Frankreich…

Aber vermutlich brauchen die deutschen Verordnungsgeber auch beim Auto fahren an jeder Kreuzung einen Polizisten, den sie nach dem Weg und dem Straßenverkehr fragen können? Vermutlich. Denn nur so ist der „Flugleiterzwang" erklärbar – logisch ist er nicht.

Nach exakt 2:20' Flugzeit, haben wir also unsere Destination Locarno erreicht. Der Flugplan wird von einer freundlichen Schweizerin im Büro von Skygard geschlossen. Sie ruft uns auch bereitwillig ein Taxi, mit dem wir die rund 8 km bis Locarno zurücklegen. Der Taxifahrer bringt uns auf unsere Bitte hin zu einem netten *** Hotel direkt zwischen Bahnhof (SBB) und dem Seeufer in dem wir auch ein nettes Zimmer mit Seeblick bekommen.

Bleibt also nur noch, nach einem Stadtbummel ein Lokal zu finden, in dem es sich gut essen und sitzen lässt. „Ristorante – Pizzeria Portico" auf der Piazza Grande heißt dieser gesuchte Ort in dem wir einen Platz und ein wunderbar italienisches Essen sowie den unabdingbaren Rotwein finden.

Gut satt und leicht beschwingt tippeln wir ins Hotel zurück und… „schließen unsere Äuglein zu".

Nachdem die Sonne gegen 8 Uhr hinter den Bergen im Osten des Lago Maggiore hervorgekrochen kam und uns durchs Fenster in der Nase gekitzelt hat, haben wir es der Sonne einfach nachgemacht und sind aus dem Bett gekrabbelt.

Leichter Dunst über dem See, Windstille, nur einige Frühaufsteher an der Seepromenade und das Wasser des Lago Maggiore glatt wie ein Kinderpopo. Im Frühstücksraum des Hotels war noch ein kleiner Tisch direkt am Fenster mit Blick über den See frei. Das Frühstücksbuffet hat alles geboten, was wir uns um diese Tageszeit wünschen – Kaffee satt, Milch, Säfte, Joghurt, Müsli, Semmeln, Milchbrötchen, Schwarzbrot, Landbrot, Butter, Margarine, Käse, Wurst, Schinken, Eier …. Wer soll das alles denn zu dieser Morgenstunde „verdrücken"?

Nachdem wir unsere Schulden an der Rezeption bezahlt hatten, sind wir erst einmal durch die noch (fast) schlafende Stadt Locarno gebummelt. Sonntage haben ja in der Regel den unschätzbaren Vorteil, dass die Läden und Geschäfte verschlossen und verrammelt sind – wenn Sie verstehen, was ich meine. Und ein Schaufensterbummel ist unter diesem Gesichtspunkt das reinste Vergnügen.

Anschließend haben Brigitte und ich uns entschlossen, immer am Seeufer entlang, die rund 8 km bis zum Aeroporto Locarno zu Fuß zurück zu legen. Ein ausgesprochen guter Entschluss, denn so wurde neben dem Abendessen des Vorabends auch das Frühstück prima verteilt – und vor dem Rückflug in ausreichendem Umfang verdaut.

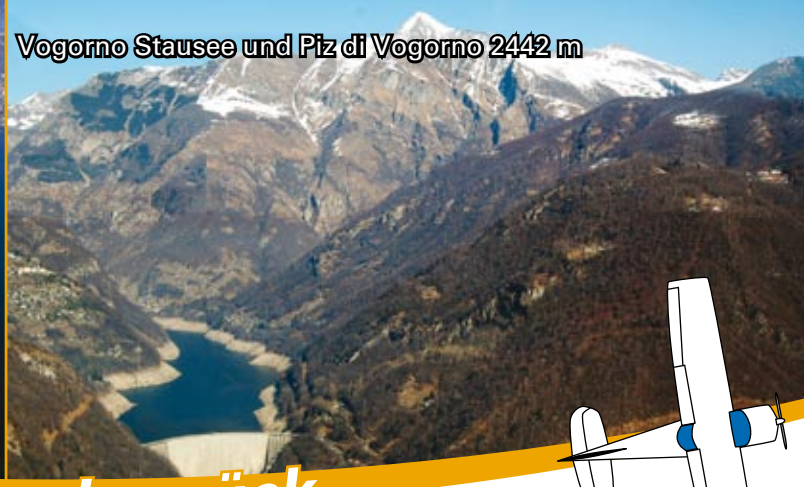
Der Uferweg geht eigentlich immer direkt am Wasser und vorbei an gepflegten Gärten, Villen und Häusern, Gaststätten und Cafes in Richtung Osten. Nach ca. 5 km erreicht man zwei wunderschön gelegene und angelegte Campingplätze und muss deshalb das Seeufer verlassen. Danach geht es auf der Nordseite dieser Campgrounds weiter bis nach Minusio und von dort durch ein kleines Wäldchen und einen Feldweg zur Westseite des Aeroporto. Parallel zur RWY erreicht man das Ostende des Flugplatzgeländes und nun sind es nur noch 600 m bis zum wartenden Fliegerlein.

Da die Tankstelle von 12:00 bis 13:30 Uhr Mittagspause macht, ist man gut beraten, vorher zu tanken und erst anschließend den Flugplan aufzugeben. Die Dame am Counter ist heute die selbe wie gestern – also hilfsbereit, nett und freundlich. Bei ihr zahlt man den getankten Sprit (AVGAS oder JET), die Landegebühren etc., füllt selbst die Zollausfuhr- und die Ausreiseerklärung aus und ist danach umgehend zum Flugzeug „entlassen" – etwas anders, als ich das von deutschen Verkehrslandeplätzen kenne, wo man entweder warten muss, ob die Polizei in Amtshilfe nun kommt oder nicht (oft nicht) und damit einfach nur „dumm herum sitzt", Zeit verliert und sich fragt, was der ganze Bürokratismus im privaten Luftverkehr eigentlich soll.

Um 12:25 Uhr (Loc) habe ich den Motor unseres fliegenden Untersatzes angeworfen. Ein Anruf von Locarno Tower hat mich davon unterrichtet, dass dort niemand sitzt, der Platz aber trotzdem körperlich vorhanden ist und ebenso natürlich benutzt werden darf und kann. Fliegen ohne Flugleiter – eine Normalität in Locarno – anders als im Einflussbereich deutscher Luftfahrtbehörden – dort ist es die „gnädige Ausnahme".

Nach kurzer Zeit ging's mit „Blindmeldungen" über den Taxiway zum Haltepunkt der RWY 26 R. Eine Piper PA 28 war im Anflug, was über deren Blindmeldung zu hören und mit meinen „Äuglein" auch zusehen war. Nach dem Aufsetzen hat die Piper die Bahn am Ende verlassen – und wie selbstver-

Bucht von Locarno / Lago Maggiore


Vogorno Stausee und Piz di Vogorno 2442 m

Tessin – Einmal hin und zurück

ständlich meine optische Wahrnehmung auch akustisch unterstützt – „runway vacated" – was mich natürlich immer wieder zu der Frage bringt – warum in der Schweiz, in Frankreich, auf Krosika, in Italien? Warum nicht grundsätzlich auch in Deutschland?

Ich nehme an, der Grund ist, weil „der Deutsche Bürger" erheblich unselbständiger ist als andere und immer eine „Aufsicht" braucht, die ihm nichts anweisen oder verbieten kann – aber da ist. Sehr sinnig.

Nachdem also die RWY 26 R frei war, kein anderes Flugzeug mehr im Anflug war (entsprechend verbindliche Information meiner und Brigittes Augen und Ohren) bin ich auf die Bahn gerollt und habe zügig beschleunigt. Um exakt 12:36 Uhr (loc) haben sich die Räder, der Flieger und wir beide vom Boden der Schweiz gelöst und „wir vier" sind in einen stabilen Steigflug mit 80 kt übergegangen.

Wie gekommen, so gegangen. Nach einem „Schleiferl" über dem Lago Maggiore ging's auf der nördlichen Talseite im Steigflug bis Bellinzona und von dort weiter durch das Val Mesolicina zum Passo del San Bernardino (2065 m).

Anders als beim Hinflug am Vortag habe ich ab hier den Flug in Richtung Norden fortgesetzt und östlich des Bärenhorn (2929 m) hinüber ins Safiental überschritten. Über die Orte Thalkirch, Safien Platz und Neukirch erreicht man bei Reichenau das Vorderrheintal.

Kurz drauf, dem Rheintal folgend, überfliegt man die Stadt Chur (593 m) im Kanton Graubünden und mit 35.161 Einwohnern ist sie eine der „großen" Städte der Schweiz. Navigatorisch ist der Flugweg eigentlich nicht anspruchsvoll, solange man den Rhein unter sich sieht und diesem folgt. Man erreicht auf diesem Weg über Sargans und Buchs das Fürstentum Lichtenstein (35.168 Einwohner), ein souveräner Zwergstaat im Alpenraum. Das Land liegt zwischen Österreich und der Schweiz am Ostufer des Rheins.

Das Fürstentum ist eine konstitutionelle Erbmonarchie auf demokratisch-parlamentarischer Grundlage. Die Souveränität liegt sowohl beim Volk als auch beim Fürsten. Liechtenstein gliedert sich in elf Gemeinden; Hauptort und Fürstensitz ist Vaduz. Liechtenstein hat das höchste Bruttoinlandsprodukt pro Kopf weltweit, es liegt bei 169'000 Schweizer Franken pro Erwerbstätiger (2005). Liechtenstein ist Mitglied der UNO und des EWR, aber nicht Mitglied der EU und wird demnächst Mitglied im Club der Schengen-Staaten.

Die „deutschen Steuerfahnder" waren offensichtlich schon wieder weg (?), denn es herrschte, soweit sichtbar, absolute Ruhe an diesem Sonntag im Fürstentum. Vorbei an Vaduz und Schaan erreicht man bei Feldkirch den österreichischen Luftraum und fliegt über Hohenems (LOIH) und Dornbirn durch den Bregenzer Wald nach Aach, wo der deutsche Luftraum beginnt.

Der Rest ist eigentlich schnell erzählt. Vorbei am Alpsee erreicht man Immenstadt, den Grüntensee und Nesselwang. Durchs Allgäu, vorbei am Hohen Peißenberg erreicht man Ammer- und Starnberger See. Von dort habe ich mich zum Durchflug durch die Kontrollzone München entschlossen und mir dafür die notwendige Freigabe von den Mitarbeitern der DFS geholt. Am Pflichtmeldepunkt Hotel (Ostzipfel Speichersee) betritt man den Kernbereich der CTR München und wird über die veröffentlichte Route direkt nach Zolling zum Pflichtmeldepunkt Foxtrott geführt.

Nach genau 2:17 Flugzeit haben „wir vier" uns um 14:53 Uhr (loc) in EDML (Landshut) „hingehockt." Es war einfach „nur schön".

Heimo Kandler

Anzeige

Privatpilotenvereinigung
Proluftfahrt

proluftfahrt @t-online.de
www.proluftfahrt.de

Am Altwasser 21
D-85459 Berglern
+49 8762 727492

IAOPA Europe eNews

Single European Sky?

The implementation of the mode-S requirement continues to be the same sorry muddle it has always been. As from April 8, 2008, all motor powered aircraft flying in the Netherlands had to be equipped with a mode-S transponder which should be switched on above 1200 feet. Ary Stiger of AOPA Netherlands warns that traffic from abroad must indicate /S in the 'equipment' box on the flight plan, otherwise the flight plan will not be approved. Penalties for failure to use mode-S will be introduced from July. And this is despite the fact that the ground equipment network to pick up the mode-S signal has not yet been installed.

Similarly, Germany has not yet installed the ground equipment but still demands that pilots install mode-S for flights above 5,000 feet and in certain controlled airspace. In France, the mode-S requirement has been put off until September 2009, and may slip further. In the UK, consultation on mode-S between the CAA and industry does not close until May 31st. Whatever options it chooses, the planned implementation date is March 31st 2009. Aircraft with mode A and C transponders will have until March 31st 2012 to have them replaced.

The cost of SESAR

General aviation may be excluded from the next stage of the development of Europe's future air traffic system, SESAR, because IAOPA cannot afford to participate. The definition phase of SESAR ended in March, and thanks to IAOPA's involvement GA is at least assured a plane in the skies of tomorrow. But SESAR is now moving into the development phase, and the costs of participation are so high that only the airlines, equipment manufacturers and ANSPs can afford to take part.

SESAR is a stark illustration of the realities of modern regulation and lobbying. In order to join the 'Joint Undertaking', a consortium of companies and organisations setting out the ground rules for the air traffic system of 25 years hence, IAOPA had to guarantee 28 man-months of work to the program, and no other GA organisation could afford to participate at all. But that only covered the definition phase; the development phase is longer and much more expensive.

For the initial phase IAOPA hired former Danish CAA chairman Val Eggers and his consultancy Scanavia to help represent GA. Scanavia and Dr Michael Erb, managing director of AOPA Germany, who sat on the SESAR executive committee, fought some hard battles, particularly against aggressive airline companies who believe airspace is there solely for their personal profit. The result is that GA's access to the skies is guaranteed – but as always, the devil is in the detail, and the detail is decided in the development phase.

Language difficulties

The interpretation of ICAO rules requiring pilots and air traffic controllers to speak Level Four English is making a mockery of ICAO's purpose in changing the rules. In the short term, there will be little improvement in the standards of English.

The French are charging 60 euros for an English exam, and require pilots to have a certificate of competence even though they may never use it. In Lebanon the fee is 200 euros, and in Luxembourg 150 euros, while in Switzerland it is free. The Swiss are issuing certificates to anyone with an RT licence, although it says they will have to take an exam in four or five years. Germany has also given everyone grandfather rights until 2010, and of course, if you have an FAA licence – which thousands of European pilots hold – you can have a certificate of competence for $2, no questions asked (in any language). If you have a UK licence, you get one for free.

The end result is that an initiative designed to ensure that pilots were able to express themselves in English in case of emergency has become a disreputable exercise in dodging the issue, creating bureaucracy and costing money. IAOPA general secretary John Sheehan says IAOPA will continue to press for a removal of the requirement for VFR flights.

UK information line

The UK's Aeronautical Information Service has established a telephone number for pilots from other European countries intending to fly into Britain, to help them avoid restricted airspace. On 0044 20 899 2410 pilots will hear a recording of that day's temporary airspace restrictions, such as the zones established around displays by the Royal Air Force's display team, the Red Arrows. These zones are regularly infringed by non-UK pilots flying VFR, and the results could be catastrophic.

Swedish avgas tax

The Swedish parliament voted in April to levy fuel taxes on avgas used in 'private pleasure flying', with a tax rebate of 10 percent for Hjelmco's unleaded avgas. The tax rate for 100LL is about one US dollar per litre. The law takes effect from July 1st 2008.

Flight schools, company transport, fire-spotting, parachuting, glider-towing and similar flights will be tax free, but will be required to claim back the tax from the Swedish Tax Office every three months, if the value of the returned tax is more than 500 Swedish Kronor (about 55 Euros).

There's a great deal of information on aviation fuels of the future on Hjelmco's website www.hjelmco.com. The company is owned by AOPA Sweden's Lars Hjelmberg.

Termine 2008

Juni

06. - 16.06.2008
24th IAOPA World Assembly
in Athen, Griechenland
Info: www.aopa.gr

▶ 12.06.2008
AOPA-SeaSurvival
Überleben auf See in Nordholz (EDXN)
Info: www.aopa.de

14. - 15.06.2008
Großflugtage Stendal (EDOV)
Info: www.grossflugtage.de

21. - 22.06.2008
VDP Fly-In
Flugplatz Hodenhagen (EDVH)
Info: www.pilotinnen.de

28. - 29.06.2008
Remos Aircraft Fly-In
Flugplatz Pasewalk (EDCV)
Info: www.remos.com

28. - 29.06.2008
50 Jahre FSC Odenwald
Flugplatz Walldürn (EDEW)
Info: www.fsco.de

28. - 29.06.2008
VDP Fly-In
Flugplatz Bremgarten (EDTG)
Info: www.pilotinnen.de

Juli

12.07.2008
50. Südwestdeutscher Rundflug
Flughafen Friedrichshafen (EDNY)
Info: www.bwlv.de

18. - 20.07.2008
Tannkosh 2008
Flugplatz Tannheim (EDMT)
Info: www.tannkosh.de

19.07.2008
50. Motorflugrallye -
Rund um Egelsbach (EDFE)
Info: www.fvl-online.de

August

02. - 03.08.2008
Flugtag und Erlebniswochenende
in Itzehoe (EDHF)
Info: www.fliegen-itzehoe.de

▶ 02. - 09.08.2008
30. AOPA-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

▶ 03.08.2008
AOPA-Jahreshauptversammlung
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

16. - 17.08.2008
Oldtimer Fly & Drive In
Segelfluggelände Antersberg
Info: www.fc-condor-antersberg.de

29. - 31.08.2008
OUV-Sommertreffen
in Mengen (EDTM)
Info: www.ouv.de

30. - 31.08.2008
100 Jahre August-Euler-Flugplatz
Flugplatz Griesheim
Info: www.100-jahre-august-euler.de

30. - 31.08.2008
Bielefelder Flugplatzfest
auf dem Flugplatz Bielefeld (EDLI)
Info: www.edli.de

30. - 31.08.2008
Flugtag Weser-Wümme (EDWM)
Info: www.flugtag2008.de

September

05. - 07.09.2008
Air Magdeburg (EDBM)
Info: www.air-magdeburg.de

▶ 12. - 14.09.2008
TFC-Simulatortraining
in Essen-Kupferdreh
Info: www.aopa.de

12. - 14.09.2008
40. VDP-Jahreshauptversammlung in
Baden-Baden
Info: www.pilotinnen.de

20. - 21.09.2008
Großflugtage Grossenhain (EDAK)
Info: www.grossflugtage.de

Oktober

▶ 09. - 12.10.2008
13. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

▶ 25. - 26.10.2008
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis „Fliegende Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2008 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel in 63225 Langen:**

Samstag **13.09.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **08.11.2008,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich beim Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax 0711 23733-17 anmelden.

Alle Angaben ohne Gewähr

Sie können diese Produkte auch in unserem Online-Shop unter http://shop.aopa.de bestellen

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

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

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

AOPA-Aufnäher
Oval 11 x 7 cm
Marineblau mit Goldlitze € 9,50

AOPA-Schwinge
9,5 cm Stoff
Marineblau mit Goldlitze € 6,65

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

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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID

Straße

PLZ | Ort

Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug - **Nur für AOPA-Mitglieder**

Kto-Nr. | BLZ

Kontoinhaber

☐ VISA/ Mastercard - **Nur bei Bestellungen aus dem Ausland!**

Kreditkartennummer

Gültig bis

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

Bestellung

	Größe	Stück	Einzelpreis	Gesamtpreis
AOPA-Tasche			€ 12,00	
AOPA-Cap			€ 10,00	
AOPA-Poloshirt Herren			€ 20,00	
AOPA-Poloshirt Damen			€ 20,00	
AOPA-Aufnäher – oval			€ 9,50	
AOPA-Schwinge – Stoff			€ 6,65	
AOPA-Tasse			€ 5,00	
AOPA-Pin			€ 5,00	
AOPA-Package			€ 35,00	
			Summe (zzgl. Versandkosten)	

Versandkosten für Produkte 4+5 bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,00 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

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 2008
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage Ausgabe 03/08 10.000 Exemplare
1. Quartal 2008 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 auch unsere Onlineausgaben des AOPA-Letters im PDF-Format zum Herunterladen. Dort haben Sie Zugriff auf alle Ausgaben ab dem Jahr 2001.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

- ☐ Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR)
- ☐ Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR) *Außerordentliche Mitgliedschaft*
- ☐ Vereinsmitgliedschaft (100,00 EUR) *Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine*
- ☐ Familienmitgliedschaft (75,00 EUR) *Für Familienangehörige unserer Mitglieder*
- ☐ IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR) *Für Mitglieder anderer nationaler AOPA's*
- ☐ Schüler, Azubi, Studenten (40,00 EUR) *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 ☐ PPL-C ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer | Seit

Ich bin ☐ Halter ☐ Eigentümer ☐ des Luftfahrzeugs

Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung

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

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

Das Gefühl im Cockpit wird Ihnen bekannt vorkommen.

Der Saab 9-3 SportCombi.

Der Saab 9-3 SportCombi mit dem Hochleistungsdiesel TTiD bietet Ihnen ein massives Drehmoment von bis zu 400 Nm und ist dennoch zurückhaltend im Verbrauch. Folgen Sie Ihrem Instinkt und vereinbaren Sie einen Termin für eine Probefahrt.

Fragen Sie dazu Ihren Saab Partner. **www.saab.de**

Saab 9-3 SportCombi 1.9 TTiD ab

32.750,– €

3 Jahre Garantie[1]

Abb. zeigt Sonderausstattung.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km, kombiniert: 5,8; innerorts: 7,7; außerorts: 4,7; CO_2-Emission, kombiniert: 154 g/km (nach EU-Richtlinie).

[1] Zwei Jahre Herstellergarantie plus ein Jahr Saab Anschlussgarantie bis zu einer Gesamtlaufleistung von 120.000 km. Ein Angebot in Kooperation mit der CG Car-Garantie Versicherungs-AG gemäß deren Bedingungen.

Saab 93

SAAB

move your mind™