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

AOPA LETTER

Ausgabe 05/2007 | Oktober - November 2007 | Heftpreis 2,80 Euro

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

05/07

Tempelhof Fly-In

Der Stadtflughafen muss offen bleiben

Bleiben Sie mit der AOPA-Rundmail immer auf dem Laufenden, was in der AL passiert! Jetzt gleich unter www.aopa.de kostenlos für die immer aktuelle AOPA-Rundmail eintragen.

Stärker vertreten!

- **7. AOPA-Musterverfahren gegen die ZÜP gewonnen**
- **Aktuelles zur ICAO Language Proficiency**

Fliegerisch fit!

- **Fliegerisch fit mit den AOPA-Trainings und Seminaren**
- **Rückblick auf das 29. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden**

Besser informiert!

- **Vorsicht bei der Umrüstung auf Mode S Transponder**
- **Das AOPA-Fitnessprogramm von Fliegern für Flieger**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Editorial 2
- Mitglieder werben und Prämie verdienen! 4
- Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor 5
- Wir danken... 24

Stärker vertreten!

- Fly-In zum Erhalt von Tempelhof 6
- Offener Brief an den Regierenden Bürgermeister Berlins Klaus Wowereit 9
- 7. AOPA-Musterverfahren gegen die ZÜP gewonnen 10
- Aktuelles zur ICAO Language Proficiency 11

Fliegerisch fit!

- Rückblick auf das 29. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden 12
- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 27. - 28.10.2007 16
- AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007 mit Claus P. Kindt 16
- AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007 17
- AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR“ in Schönhagen am 19.01.2008 und 16.02.2008 17

Besser informiert!

- Grönland Expedition rückt näher 18
- LGM- Mannheim startet Flugbetrieb in Schönhagen 18
- Visualisierte VFR NOTAMS mit dem VFReBulletin der DFS 18
- Neuer Weltrekord im Loopingfliegen 19
- Buchrezension – Jugendtraum und Wirklichkeit 20
- Drei schlechte Landungen an nur einem Tag! 20
- Günstige Handlinggebühren in Griechenland 21
- Luxussteuer auf Sardinien vorläufig aufgehoben 21
- Das AOPA-Fitnessprogramm von Fliegern für Flieger 21
- Was tun, wenn die Batterie leer ist 22
- Nur noch Abschreibung des tatsächlichen Wertverlustes 25
- Flugplatz Fyresdal in Norwegen mit restaurierter Piste 26
- Young Pilots im A330-Simulator 27
- Flugplatzfest Egelsbach – Ein Tag für die ganze Familie 28
- Vorsicht bei der Umrüstung auf Mode S Transponder 29

Rubriken

- IAOPA-News 30
- Termine 2007 31
- AOPA-Shop 32
- Unterhaltung 34
- Impressum/ Mitgliedsantrag 35

„Roma locuta, causa finita“ - „Rom hat gesprochen, der Fall ist beendet.“

Ist das Bundesverfassungsgericht noch die letzte Instanz – oder mittlerweile der Bundesverteidigungsminister?

In den vergangenen Wochen ist die Diskussion über Umfang und Intensität von Terrorabwehrmaßnahmen erneut und in noch nie dagewesener Härte entbrannt. Nicht zuletzt Verteidigungsminister Jung hat durch seine Äußerungen, er werde im Zweifelsfalle den Abschussbefehl erteilen, falls ein Zivilluftfahrzeug von Terroristen zur Waffe umfunktioniert werden sollte, für erhebliche – und berechtigte – Aufregung gesorgt.

Nur ein Sturm im Wasserglas? Ist eine solche Situation überhaupt realistisch? Ist sie nicht derart unwahrscheinlich, dass man sie getrost vernachlässigen kann und die Äußerungen Jungs als Koalitionsspielchen abhaken kann? Oder muss man sich etwa doch vorstellen können, dass ein Passagierflugzeug in ein Hochhaus oder in sensible Infrastruktur gelenkt wird oder dass vielleicht ein Privatpilot von einem Terroristen gezwungen wird, von einem Flugplatz aufzusteigen und ein Ballungsgebiet zu überfliegen, über dem der Terrorist dann eine Bombe aus dem Fenster wirft? Darf man seiner Phantasie keine Grenzen mehr setzen, sobald das Stichwort „Terrorismus“ fällt?

Unabhängig davon, ob es überhaupt technisch machbar ist, diesen Sachverhalt innerhalb der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit mit der nötigen Sicherheit aufzuklären, um zu vermeiden, Unschuldige aufgrund bloßer Spekulation zu töten, stellt sich angesichts der Dramatik eines derart massiven staatlichen Eingriffs drängend die Frage nach der Rechtmäßigkeit. Oder doch nicht? Ist einer solchen Diskussion nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Februar 2006 nicht von vornherein jeder Boden entzogen? Genauso ist es!

Die Entscheidung des Gerichts zur Verfassungswidrigkeit des „Abschussparagraphen“ (der frühere § 14 Abs. 3 Luftsicherheitsgesetz) bewegt sich nämlich in einer Sphäre unserer Rechtsordnung, in der es keinerlei Spielraum mehr gibt. Die Tötung Unschuldiger – so das Gericht – degradiere diese Menschen zum bloßen Objekt und verletze damit ihre Menschenwürde (Art. 1 Grundgesetz). Diese aber hat das Grundgesetz mit einer „Ewigkeitsgarantie“ versehen, d. h. sie kann auch nicht mit den überwältigendsten parlamentarischen Mehrheiten abgeschafft werden. So will es Art. 79 Abs. 3 Grundgesetz. Das Gegenteil anzustreben ist Verfassungsbruch. Und derjenige, der dazu aufruft, darf getrost als Verfassungsfeind bezeichnet werden.

Ist also Verteidigungsminister Jung ein „Verfassungsfeind“ in diesem formalen Sinne? Hat er nicht durch die Absichtserklärung, notfalls Zivilluftfahrzeuge abschießen zu lassen, zu erkennen gegeben, gegebenenfalls die Verfassung brechen zu wollen? Ruft er seine Soldaten durch die in dieser Äußerung liegende Erwartung, sie würden einen entsprechenden Befehl befolgen, nicht mittelbar zum Verfassungsbruch auf?

Man wird ihm als einem hochrangigen Repräsentanten unseres Rechtsstaates sicherlich unterstellen dürfen, dass dies von ihm nicht gewollt ist. Bezeichnenderweise beruft sich der Verteidigungsminister denn auch auf ein Phänomen, das angeblich über allen Gesetzen und damit auch über der Verfassung schwebt: den sogenannten übergesetzlichen Notstand. Ist diese Rechtsfigur etwa das Kaninchen, das man als Vertreter der Exekutive aus dem Hut zaubern kann, wenn man sich von der Verfassung in die Enge getrieben sieht? Löst sich dann der Verfassungssatz von der Bindung der vollziehenden Gewalt an Gesetz und Recht (Art. 20 Abs. 3 Grundgesetz) schlicht ins Nichts auf?

Mitnichten! Hier werden vielmehr aus durchsichtigem politischem Kalkül Äpfel und Birnen durcheinandergeworfen. Der Staat, als dessen zuständiger Vertreter Herr Jung den Befehl geben würde, benötigt für jeden Grundrechtseingriff - zumal für einen so drastischen wie die Tötung von Menschen - eine gesetzliche Rechtfertigung, d. h. die ausdrückliche – und zwar verfassungsmäßige - Erlaubnis durch die Volksvertretung. Auch Volksvertreter können sich naturgemäß einmal irren und bei Erlass einer solchen Rechtsgrundlage fälschlicherweise von deren Verfassungsmäßigkeit ausgehen. Die verbindliche Letztentscheidung trifft dann – auf den entsprechenden Antrag hin – das Bundesverfassungsgericht. Dies ist bekanntlich am 15. Februar 2006 geschehen. Roma locuta...

Eine völlig andere Frage ist es, ob die Strafjustiz die Person Jung (nicht Jung als Vertreter des Staates) nach einem solchen Fall wegen Totschlags oder gar Mordes verurteilen würde. Hier und nur hier hat die Rechtsfigur des übergesetzlichen Notstands ihren Platz. Sie entschuldigt den Straftäter, der in einer ausweglosen Situation keine andere Wahl hatte, als das Recht zu brechen. Mit Hilfe dieses Instruments soll jemand, der sich rechtswidrig verhalten hat, von dem persönlichen Vorwurf, der ihm wegen dieses Rechtsbruchs eigentlich zu machen wäre, entlastet werden. Damit ist klargestellt: Der übergesetzliche Notstand hebt nicht etwa die Rechtswidrigkeit eines Verhaltens auf; er setzt sie vielmehr voraus! Der Staat braucht für einen Eingriff aber keinen Entschuldigungsgrund, sondern eine gesetzliche Rechtfertigung.

Die Berufung auf den übergesetzlichen Notstand durch den Verteidigungsminister lässt deshalb nur zwei Deutungsmöglichkeiten zu: Entweder gesteht der Verteidigungsminister hierdurch (ohne es zu wollen?) ein, sich der Rechtswidrigkeit seines Handelns bewusst zu sein, d. h. die Verfassung brechen zu wollen – schlimm genug. Oder er geht davon aus, dass die Thematik auch nach der Entscheidung durch die letzte Rechtsinstanz im Staate noch der politischen Diskussion zugänglich ist – fast noch schlimmer, da sich aus einer solchen Sichtweise eine geradezu beispiellose Geringschätzung des obersten deutschen Gerichts ergäbe. Denn alle Staatsgewalten einschließlich des Verteidigungsministers als Bestandteile der vollziehenden Gewalt sind an die Urteile dieses Gerichts gebunden.

Dem Bundesverteidigungsminister sei deshalb in Abwandlung des oben zitierten lateinischen Sprichworts zugerufen:

„Das Bundesverfassungsgericht hat gesprochen, der Fall ist beendet!“

Prof. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

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

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

Ab sofort erhalten alle AOPA-Mitglieder für ein neu geworbenes Mitglied eine Prämienzahlung von 40,- €. 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 Kartenset Deutschland 2007 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 fast 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

Die AOPA-Germany stellt ihre Mitgliedsflugschulen vor:

Aerowest FlugCenter GmbH

Das Aerowest FlugCenter hat seine Homebase am Flughafen Braunschweig. Braunschweig hat den hohen Vorteil, zu allen Jahreszeiten an sieben Tagen in der Woche betriebsbereit zu sein. Deshalb kann jederzeit eine kontinuierliche Ausbildung angeboten werden. So kann z. B. im Winterhalbjahr abgehoben oder auch die zusätzliche Nachtflugschulung in Anspruch genommen werden.

Das Flugcenter Aerowest ist eine der ältesten Flugschulen Deutschlands. Es wurde 1955 unter dem Namen Nordwest-Flug gegründet. Bis zum Jahr der Grenzöffnung 1990 war die Aerowest für hunderte von Berlinern Flugschülern der Weg in die „Freiheit der Lüfte", da Berlin noch keine Lufthoheit hatte. Heute bildet Aerowest Schüler aus dem gesamten östlichen Niedersachen in PPL N/JAR-FCL, CVFR, VFR-Night aus. Für Lizenzinhaber werden Umschulungen auf noch nicht geflogene Muster, z.B. Maschinen mit Verstellpropeller, Hochdecker, Tiefdecker oder Einweisung auf Ultraleicht angeboten.

Das Aerowest Ausbildungsteam besteht ausschließlich aus erfahrenen Berufspiloten, die zudem Berufsfluglehrer sind. Das garantiert viel praktisches Know-how und eine pädagogisch sinnvolle Aufbereitung der Lerninhalte. Ausbildungsleiter und Inhaber des Aerowest FlugCenters ist Manfred Müller, Berufspilot und Berufsfluglehrer mit mehr als 18. 000 Stunden Flugerfahrung in Aus- und Weiterbildung sowie in Fracht- und Passagierflügen. Ihm zur Seite steht Ralf Wingens, ebenso Berufspilot und Berufsfluglehrer mit mehr als 3.000 Stunden Flug- und Ausbildungserfahrung. Bei hohem Flugaufkommen kann zusätzlich auf drei freie Mitarbeiter, sogenannte „Free-Lancer", mit ebenfalls hohen Fachkompetenzen zurückgegriffen werden.

Für Ausbildung und Vercharterung kommen die neuesten Muster wie Remos G 3, Aquila AT 01 und Cessna 172 R zum Einsatz. Weiterhin wird ein kleines Luftfahrtunternehmen mit einer Cessna T 303 betrieben.

Über 800 Piloten hat das FlugCenter Aerowest bis heute ausgebildet. Nicht wenige haben ihr Hobby zum Beruf gemacht und fliegen heute für Air Berlin, Hapag Lloyd, Eurowings etc.

Kontakt:
Aerowest FlugCenter GmbH
Lilienthalplatz 5
38108 Braunschweig
Telefon: 05 31/35 13 30
Telefax: 05 31/35 30 29
www.flugschule-aerowest.de

Anzeige

Stärker vertreten!

Fly-In zum Erhalt von Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof soll nach dem Willen des Berliner Senats im Herbst 2008 geschlossen werden. Nach dem Willen der Mehrheit der Berliner und all derjenigen, die Luftfahrtsachverstand haben, muss Tempelhof aber unbedingt erhalten bleiben! Sundus Rifaat, geborener Berliner und heute in Hessen lebend, will sich mit der Schließung nicht abfinden und wollte für den Erhalt von Tempelhof etwas tun. Nicht nur Meckern, mal einen Leserbrief schreiben: Ein großes Fly-In sollte es werden, idealerweise mit über 100 Flugzeugen, mit Vertretern aus der Politik und richtig großem Medienecho. Vorlaufzeit für die Planung? Nur etwa vier Wochen. Das hört sich nach einer „Mission Impossible" an. Aber Sundus Rifaat, die ICAT und die AOPA-Germany waren sich schnell einig: Das versuchen wir gemeinsam! Auch wenn es natürlich kritische Stimmen gab: „Bekommt Ihr das sicher hin? Was ist, wenn etwas Negatives passiert? Was macht Ihr mit Negativschlagzeilen?" Aber wir haben es einfach gemeinsam angepackt. Durch die AOPA-Rundmail haben wir den Aufruf von Sundus Rifaat und mit Tips für das Verhalten in der Luft und am Boden den glatten Ablauf erleichtert. Die ICAT hat vor Ort das gesamte Bodenprogramm mit Presse, Unterkunft und Abendprogramm organisiert.

Der Organisator Sundus Rifaat, die ICAT und die AOPA-Germany als Unterstützer des Fly-Ins sind sich einig: Das Event war ein sehr großer Erfolg.

„Smudo" Michael B. Schmidt umlagert von der Presse

Heute sind sich alle Beteiligten des Fly-Ins einig: Das Event war ein sehr großer Erfolg, weil alle Beteiligten perfekt zusammengespielt haben! Mehr als 180 Flugzeuge und ihre Besatzungen landeten am 15. und 16. September auf dem Berliner Stadtflughafen und machten sich für seinen Fortbestand stark. Bewegungszahlen, die es zuletzt zu den Zeiten der Berliner Luftbrücke gab! Die Resonanz der Bevölkerung und der Medien war überwältigend. Ein ICAT Vertreter sagte, dass er noch nie solch eine positive Presse auf eine Pro-Tempelhof-Veranstaltung erlebt hat. Vermutlich mochte es auch die Presse nicht, dass sie von der Flughafengesellschaft mit allen Mitteln vom Vorfeld verbannt werden sollte. Aber es war natürlich kein Problem diese Anordnung auszuhebeln, die Reporter als Passagiere in Begleitung der Piloten zu den Flugzeugen zu bringen. Zudem standen auch hunderte von begeisterten Berlinern mit Ferngläsern und Kameras am Flughafenzaun, als unsere Flugzeuge im Minutentakt einschwebten, was auch den Reportern nicht entging. AOPA-Präsident Prof. Giemulla sprach vor den Teilnehmern diese Unterstützung Tempelhofs durch die Bevölkerung an:

„In Berlin ist manches andersherum als im Rest der Republik: Vielerorts will die Bevölkerung einen Flughafen nicht, Politik und Verwaltung müssen die Menschen schon fast zu ihrem Flughafen zwingen. Nur in Berlin will die Bevölkerung den Flughafen Tempelhof, aber Politik und Verwaltung möchten ihn schließen. Eine verkehrte Welt!"

Besonders erfreulich war, dass sich Smudo von der Hip-Hop-Gruppe „Die Fantastischen Vier" gegenüber Reportern schon im Vorfeld als Privatpilot outete und seine Motivation für die Teilnahme am Pro-Tempelhof Fly-In überaus eingängig erklärte: „Eine Metropole wie Berlin braucht einen innerstädtischen Flughafen" „Smudo fliegt auf Tempelhof", das war genau die Schlagzeile, durch die die Medien wach wurden, sogar die Online-Ausgaben des Spiegels, der Welt, des Tagesspiegels und der Berliner-Zeitung berichteten. Schon beim Aussteigen aus seiner Bonanza wurde Smudo von Reportern umlagert, geduldig gab er Interview um Interview und präsentierte sich auch auf unserem gemeinsamen Gruppenfoto.

Auch die Berliner CDU zeigte Präsenz: Oppositionsführer Friedbert Pflüger persönlich ließ es sich nicht nehmen am GAT viele der Teilnehmer persönlich mit Handschlag zu begrüßen und sich bei ihnen für ihr Engagement zu bedanken. Er versprach, dass seine Partei Tempelhof nicht aufgeben und das Volksbegehren zum Erhalt des Flughafens mit voller Kraft unterstützen wird.

Dieses Volksbegehren, auf dem nunmehr die Hoffnungen der Flughafen-Befürworter ruhen, wurde von der ICAT

Die „Hauptverdächtigen": Dr. Michael Erb, Sundus Rifaat, Hip-Hop-Star Smudo, Prof. Elmar Giemulla

Vorsitzender der CDU Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus Friedbert Pflüger im Gespräch mit den Medien

seit vielen Monaten angestrebt und am 17. September mit einem förmlichen Antrag beim Landeswahlleiter gestartet, nachdem das Berliner Abgeordnetenhaus die Ziele des Volksbegehrens offiziell abgelehnt hatte. 170.000 Berliner müssen sich nun zu Tempelhof bekennen, ein deutliches Zeichen setzen, das die Berliner Regierung einfach nicht ignorieren darf.

Ein großes Kompliment gilt den DFS-Lotsen, die den hohen Verkehr souverän und vollkommen ruhig abgewickelt haben. Unsere Flugzeuge landeten zu Spitzenzeiten im Minutentakt! Der Tower richtete hierfür eine zweite Arbeitsfrequenz ein, wodurch die Belastung bestens abgefedert wurde. Aber auch unsere Piloten haben sich sehr diszipliniert und professionell verhalten und sich als wahre Botschafter der Allgemeinen Luftfahrt präsentiert.

Vor allem wollen wir uns aber bei Sundus Rifaat bedanken, der sich unglaublich engagiert, in kürzester Zeit, mit viel Optimismus und ansteckend guter Laune diese großartige Veranstaltung organisiert hat.

Ein Offener Brief (siehe Seite 9) an den Regierenden Bürgermeister Berlins Klaus Wowereit, in dem die guten Gründe für die Offenhaltung Tempelhof noch einmal zusammengefasst sind, wurde von über 500 Sympathisanten des Fly-Ins unterschrieben.

Wenn alles klappt, fliegen wir im Herbst 2008 wieder nach Berlin, feiern die Offenhaltung Tempelhofs und den 60. Geburtstag der Berliner Luftbrücke!

Das Spendenkonto der ICAT:

ICAT e. V., Berlin
Dresdner Bank
Bankleitzahl: 100 800 00
Kontonummer: 54 841 330 0

IBAN: DE03 1008 0000 0548 4133 00
BIC: DRESDEFF

Die imposante „Wand“ der Tempelhof Befürworter

Offener Brief

Tempelhof, den 15. September 2007

Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister,

heute haben sich die Unterzeichner dieses Briefes zu einem Fly-In am Flughafen Berlin-Tempelhof getroffen, um sich mit Nachdruck für die langfristige Offenhaltung des Flughafens in der Mitte der Bundeshauptstadt einzusetzen.

Dafür sprechen viele gute Gründe, die wir hiermit noch einmal vortragen wollen:

- **Berlin-Tempelhof ist keine Konkurrenz für BBI**, den zukünftigen Großflughafen, sondern wird diesen von Kapazitätsengpässen befreien, die es dort unweigerlich geben wird. Die Europäische Kommission und alle Luftfahrtverbände rechnen mit einer Verdoppelung der Verkehrsbewegungen bis 2020. In Berlin gab es in 2006 an den drei Flughäfen Schönefeld, Tegel und Tempelhof insgesamt 250.000 Flugbewegungen. Das würde bei einer Konzentration des Verkehrs auf BBI alleine bedeuten, dass dort in 2020 ca. 500.000 Flugbewegungen auf nur 2 Pisten abgewickelt werden müssen. Ein Ding der Unmöglichkeit, in München wurden in 2006 „nur“ 411.000 Bewegungen über zwei Pisten abgewickelt, der Bau der dritten Piste wird dort angesichts gravierender Kapazitätsengpässe gerade geplant. Nur Berlin-Tempelhof kann BBI von all den Flügen entlasten, die ihre Passagiere mit kleinem Fluggerät direkt in die Innenstadt bringen wollen, die keine Anschlussflüge in BBI brauchen. Diese Flüge werden mit Privat- und Geschäftsreiseflugzeugen sowie Regionalairlinern durchgeführt. Diese kleineren Flugzeuge reduzieren die Anflugkapazität von Großflughäfen wie BBI, da sie von den Wirbelschleppen großer Flugzeuge weit separiert werden müssen.
- **Alle anderen Metropolen Europas erkennen die Bedeutung ihrer innerstädtischen Flughäfen** und erhalten sie: Paris-Le Bourget, London-City, Kopenhagen-Roskilde, Stockholm-Bromma, um nur die Bedeutendsten zu nennen. Wenn Berlin zur gut erreichbaren Hauptstadt der Deutschen werden will, muss es auch aus den dezentralen Regionen Deutschlands und Europas schnell erreichbar sein, das geht am besten über einen City-Flughafen und ohne lange S-Bahn-Anfahrt von BBI. Speziell Geschäftsreisende und politische Entscheidungsträger sind auf diese schnellen Verbindungen angewiesen. Und Berlin braucht genau diese Zielgruppe, um die bisher noch in zu geringem Umfang vorhandenen Investoren zu gewinnen.
- **Berlin-Tempelhof kann leicht kostendeckend betrieben werden**, wenn man denn endlich aufhört Kunden abzuschrecken und nach Schönefeld oder Tegel zu verdrängen. Dann wird sich schnell wieder das Verkehrsaufkommen einstellen, mit dem der Flughafen schwarze Zahlen schreiben kann.
- **Der Flugverkehr in Berlin-Tempelhof ist sicher** und bedeutet für die Anwohner kein unvertretbares Unfallrisiko. Die Luftfahrt ist heute so sicher, dass der Flugverkehr statistisch ein geringeres Risiko für die Anwohner darstellt als der Autoverkehr auf den Straßen rund um den Flughafen.
- **Berlin-Tempelhof verursacht keine Umweltprobleme**. Im Gegenteil, die unverbaute Flugbetriebsfläche mit ihren Wiesen leistet sogar einen wesentlichen Beitrag zur Frischluftversorgung der Innenstadt. Der Flugverkehr wird auch von der betroffenen Bevölkerung überwiegend nicht als störend empfunden und geht im übrigen Verkehrsgeräusch fast vollständig unter. Auch ein Nachtflugverbot von 22:00- 06:00 Uhr stellt keine Behinderung für die Flughafennutzer dar.

Wir Privat- und Berufspiloten fordern deshalb, das Volksbegehren zur Abstimmung über den Fortbestand von Berlin-Tempelhof so schnell wie möglich einzuleiten. Wir sind angesichts der vielen bisherigen Abstimmungsergebnisse „Pro Tempelhof“ überzeugt, dass die Berliner Bevölkerung sehr wohl in der Lage ist, die Bedeutung des City-Airports zu erkennen und sich für seine Erhaltung einzusetzen.

Das Motto „Berlin, arm aber sexy“ ist sicherlich aus der Not geboren und von einem gewissen Galgenhumor getragen. Langfristig sollte man aber daran arbeiten, dass sich das Image Berlins zu „prosperierend und sexy“ fortentwickelt. Und dafür braucht Berlin einen funktionierenden City-Flughafen Tempelhof!

Sundus Rifaat

AOPA GERMANY

ICAT

7. AOPA-Musterverfahren (2. Instanz Eilverfahren) gegen die ZÜP gewonnen

VGH Mannheim
Keine Rechtsgrundlage Sofortvollzug
Antragsverweigerung kein Indiz für Unzuverlässigkeit

Jetzt hat zugunsten der Piloten erstmalig ein Obergericht entschieden, nämlich der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim in einem Eilverfahren in 2. Instanz.

Der VGH Mannheim hat mit Beschluss vom 05.09.2007, Az.: 8 S 800/07, zugestellt am 14.09.2007, mit deutlichen Worten den in diesem Fall vom RP Karlsruhe angeordneten Sofortvollzug des Widerrufs der Lizenz bei Antragsverweigerung aufgehoben.

Zur Vorgeschichte: Der Pilot hatte bereits in der 1. Instanz im 5. AOPA-Musterverfahren gegen das RP Karlsruhe im Eilverfahren gewonnen. Der Pilot erhielt auch dann sofort seine Lizenz zurück. Wir berichteten am 20.03.07 über den positiven Beschluss des VG Karlsruhe vom 05.03.2007, Az.: 3 K 3010/06.

Das RP Karlsruhe musste auf Weisung des Innenministeriums Beschwerde einlegen. Diese Beschwerde des RP wurde jetzt vom VGH Mannheim zurückgewiesen. Bemerkenswert ist die deutliche Sprache des Gerichtes, der Sofortvollzug sei nicht mit der nur pauschalen Behauptung des „Schutzes der Allgemeinheit vor Gefahr" erforderlich und haltbar. Es müsse auf die konkreten Umstände des Einzelfalles eingegangen werden. Zweifel an der Zuverlässigkeit lassen sich nicht allein aus der Tatsache ableiten, dass der Antrag zur ZÜP nicht gestellt wurde. Der VGH bezieht sich ausdrücklich auf § 1 LuftSiG (Terrorismusabwehr) und erklärt, „dass das Gesetz insoweit eine Gefahr fingiert". Für den Sofortvollzug bei der Behauptung einer Gefahr müssten jedoch konkrete Tatsachen aus den Umständen des Falles vorliegen, „die die Annahme rechtfertigen, dass sich die mit der Verfügung bekämpfte Gefahr bereits vor Abschluss des Hauptsacheverfahrens realisieren wird".

Außerdem begründet der VGH seinen Beschluss damit, dass allein der Zeitablauf gegen den angeordneten Sofortvollzug spreche (von der ZÜP-Aufforderung bis zum Widerruf verging ca. 1 Jahr). Dies spreche gegen die Dringlichkeit der „Gefahr" und der Notwendigkeit des Sofortvollzuges.

Außerdem habe der Pilot eine amerikanische Pilotenlizenz. Er sei ohnehin berechtigt, sich im deutschen Luftraum mit einem Flugzeug zu bewegen.

Für das noch zu entscheidende Hauptsacheverfahren ist der weitere Hinweis des VGH Mannheim für uns wichtig: Er verweist darauf, dass es zweifelhaft sei, „ob die Unterlassung einer Antragstellung nach § 7 LuftSiG ein rechtswidriges Verhalten darstellt".

Alles in allem: Ein sehr erfreuliches Signal, nicht nur für die derzeit ca. 10 in Baden-Württemberg anhängigen Verfahren.

Das Gericht ist mit den Formulierungen unseren Schriftsätzen gefolgt. Wir haben auch immer damit argumentiert, dass die Behauptung, dass „Privatpiloten das größte Sicherheitsrisiko darstellen" eigentlich dazu führen müsse, dass wir Privatpiloten eigentlich sofort verhaftet werden müssten!!! Leider hilft nur noch Sarkasmus, diese Unterstellungen zu ertragen.

■ *Sibylle Glässing - Deiss*
Vizepräsidentin der AOPA-Germany
Rechtsanwältin

Den Beschluss finden Sie unter
http://aopa.de/DE/upload/pdf/
VGH_Mannheim_05.09.2007.pdf

Aktuelles zur ICAO Language Proficiency

Wie wir bereits berichtet haben, hat die Internationale Civil Luftfahrtorganisation ICAO beschlossen, ab März 2008 einen neuen verbindlichen Standard für die Prüfung von Sprachkenntnissen einzuführen.
Es zeichnet sich allerdings jetzt schon ab, dass es für viele Länder schwierig oder unmöglich sein wird, den von der ICAO angesetzten Einführungstermin im März 2008 einzuhalten. Die Kritk wird international immer lauter, viele verstehen die Auswirkungen der Vorschrift erst jetzt. Gerade auch in Deutschland, denn hier gibt es bereits bewährte Standards: Piloten, die international fliegen, haben in Deutschland bereits BZF I oder AZF erworben und ihre englischen Sprachkenntnisse nachgewiesen. Auf dem bereits vorhandenen Prüfungssystem kann man aufbauen, um die ICAO Anforderungen zu erfüllen. In anderen Ländern ist dies zum Teil nicht der Fall, so dass bereits über eine Verschiebung des Einführungstermins nachgedacht wird. Die internationalen Dachverbände IAOPA und FAI (Luftsport) werden zudem gemeinsam verlangen, die Anforderungen für nach VFR fliegende Privatpiloten grundsätzlich zu überdenken und Vereinfachungen einzuführen (Vgl. Seite 30, IAOPA-News).
Angesichts des Einführungsfrusts vieler Staaten stehen die Chancen für einen Erfolg gar nicht schlecht. Das Luftfahrtbundesamt hat auf seiner Website einen Frage- und Antwortkatalog veröffentlicht, der über das Konzept zur Umsetzung der ICAO-Sprachanforderungen informiert, die am 5. März 2008 in Kraft treten sollen. Das Dokument kann unter www.lba.de eingesehen und heruntergeladen werden, dort werden auch die Übergangsregelungen für Piloten, die bereits BZF I oder AZF haben, beschrieben. Die AOPA-Germany wird vom BMVBS innerhalb verschiedener Arbeitsgruppen in die weiteren Planungen eingebunden. Eine Sitzung der Arbeitsgruppe „Entwicklung und Pflege von Tests" hat Ende Juli beim LBA in Braunschweig stattgefunden. In dieser Sitzung wurden die Aufgaben für den Projektbereich besprochen und verteilt, wir sind intensiv an der Entwicklung und Zusammenstellung von Aufgaben beteiligt. LBA und BMVBS waren bei der Sitzung vertreten, ebenfalls teilgenommen haben Vertreter der Schweizer Luftfahrtbehörde BAZL, des DAeC und der Vereinigung Cockpit.

Anzeige

Die ***Socata TBM850*** definiert eine neue Flugzeugklasse in der Allgemeinen Luftfahrt: die ***Very Fast Turboprop***. Herausragende Flugleistungen - deutlich besser als die der legendären TBM700 - kombiniert mit luxuriösem Interieur bei höchster Wirtschaftlichkeit, wie sie kein vergleichbarer Jet bieten kann. Short-Field Performance und eine große Reichweite geben Ihnen die Möglichkeit, Ihren Zielort flexibel zu wählen und Sie direkt, schnell und komfortabel zu Ihren Terminen zu bringen. Erfahren Sie mehr über die ***Very Fast Turboprop*** und besuchen uns:

www.tbm850.de

TBM 850 by **SOCATA**

EADS SOCATA

Rückblick auf das 29. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

Auch dieses Jahr wieder fand vom 4. bis 10. August unser Trainingscamp in EDME statt. Es war das 29. in Folge und konnte auch dieses Jahr mit großem Erfolg durchgeführt und abgeschlossen werden. Auch dieses Camp war wieder unfall- und zwischenfallfrei. Unser Dank gilt wie in jedem Jahr der reibungslosen Zusammenarbeit mit Polizei und Feuerwehr, sowie Fritz Wurzer von der Firma AirTrade, die uns den Hangar als „Briefingraum" zur Verfügung stellte. Endlich konnten wir auch einen Zuwachs an Teilnehmern verzeichnen und auch viele neue Gesichter begrüßen. Mein besonderer Dank gilt meinem Stellvertreter Otto Stein, der mich in diesem Jahr ganz besonders unterstützt hat.

Nach fast drei Jahrzehnten in Eggenfelden ist es wieder eine reine Freude gewesen, die Gastfreundlichkeit unserer Gastgeber erleben zu dürfen. Für alte Eggenfeldener „Hasen" schon fast zur Normalität geworden, genießt die Allgemeine Luftfahrt (AL) und insbesondere die AOPA-Germany ein derart freundliches und freundschaftliches Klima, wie es seinesgleichen sucht. Hier greifen sich Flugplatzbetreiber, Kommune und Landkreis spürbar gegenseitig unter die Arme, was bei Vorbereitung, Planung und Durchführung unseres „großen" Camps von unschätzbarem Vorteil ist.

Werner Schießl, 1. Bürgermeister der Stadt Eggenfelden, ließ es sich auch in diesem Jahr nicht nehmen, bei vielen Gelegenheiten spontan bei uns vorbeizuschauen um zu sehen, wie es uns denn so ergeht in Eggenfelden. Dies alles neben seiner obligatorischen Teilnahme an diversen „offiziellen" Abenden unserer Veranstaltung. Auch seinem Vorgänger Karl „Charly" Riedler ist unser Camp ans Herz gewachsen. Seine Frau und er sind häufige, immer gern gesehene Gäste in unserem Camp. Wir freuen uns mit Werner Schießl, dass der Fluglärmproblematik am Flugplatz Eggenfelden durch Aufklärung und Disziplin die Brisanz etwas genommen werden konnte.

Traditioneller Bestandteil unserer Campwoche ist der Grillabend der Landrätin, zu dem Bruni Mayer, langjährige Landrätin des Landkreises Rottal-In am Montagabend ins Flugplatzrestaurant einlud. Neben ihrem finanziellen Engagement, immerhin etwa 50 Trainees plus nochmals circa 30 Trainer und Organisatoren, war auch bei Bruni Mayer die Verbundenheit zu unserer AOPA und dem Camp deutlich zu spüren. Hierfür unser aller Dank.

Landkreis und Stadt investieren in EDME, um den Geschäftsreiseverkehr und damit auch die AL zu fördern, nicht selbstverständlich dieser Tage.

Völlig unauffällig und damit perfekt und reibungslos arbeiteten die Teams der AOPA-Geschäftsstelle unter Dr. Michael Erb, unserem Geschäftsführer, und der Towercrew in EDME unter Michael „Mike" Schmidt. Auch an sie herzlichen Dank für ihre stets freundliche Zusammenarbeit und Geduld.

Die AOPA-Austria wurde auch in diesem Jahr von Walter Bergmann vertreten. Hierdurch wird die enge Verbundenheit beider Verbände weiter gefestigt. Wir würden uns freuen, im nächsten Jahr noch weitere Flaggen europäischer AOPAs an unseren Fahnenmasten zu sehen damit unser Camp noch europäischer wird, als es eigentlich schon ist. Wir freuen uns auf unsere Nachbarn.

Die technische Betreuung stellte wie gewohnt unser Mitglied Werner Schmitt-Oechsner. Werner ist mittlerweile ein unverzichtbarer Bestandteil in Eggenfelden. Kleinere „Wehwehchen" an Flugzeugen und Camptechnik werden umgehend von unserem „mobilen LTB" an Ort und Stelle behoben.

Ganz besonders möchte ich hiermit Helmut Ellinger, dem Geschäftsführer der Flugplatz GmbH Eggenfelden danken. Helmut Ellinger und sein Tower-Team haben in diesem Jahr zu einer wesentlichen Flexibilisierung des Flugbetriebs beigetragen. Wie es sich die Organisatoren erträumt hatten, hat EDME nun in den Sommermonaten bis 2030 Uhr, statt 1900 Uhr geöffnet. Dies eröffnet unseren „Langstreckenfliegern" größere Möglichkeiten. Ich bitte hierbei zu bedenken, dass EDME im Sommer bereits um 0800 Uhr öffnet, so dass für die Towercrew eine recht lange Dienstzeit entsteht. Ferner wurde unsere Nachtflugerlaubnis umfassend erweitert. Wir konnten während der gesamten Woche Nachtflug anmelden, ein großer Vorteil gegenüber den Vorjahren, wo wir ja leider an einen festen Termin gebunden waren. Dies hat unserem Camp ganz erheblich geholfen und die Attraktivität von EDME deutlich erhöht.

Das eigentliche Kursangebot hat sich erneut als „Klassiker" erwiesen, wenn auch mit leicht veränderten Schwerpunkten. Während in den vergangenen Jahren vermehrt Flüge ins osteuropäische Ausland stattfanden, sind sie nunmehr wohl fliegerischer Alltag für die Allgemeine Luftfahrt geworden. Selbst Flüge nach Prag (LKPR) oder Budapest (LHBP) mit handling- agent, AIS und (dort noch vorhandener Wetterwarte) sind längst Routine. Der einst beliebte Kurs: „Rettung aus Schlechtwetter" ist weniger nachgefragt worden als früher, vielleicht weil der JAR-PPL die CVFR-Berechtigung fordert und damit viele wesentliche Inhalte bereits bekannt sind.

Dauerrenner war die Alpeneinweisung 1 und 2 (ALP). Durch die unmittelbare Nähe zum Alpenraum und die große Erfahrung unserer Einweiser ist dies auch nicht weiter verwunderlich. Bei ALP geht der Trend ganz eindeutig zu längeren Strecken. Sardinien, Elba, Slowenien, Norditalien und die kroatische Inselwelt sind zu normalen Zielen geworden. Unser Buchautor „Akki" Kapfer hatte auch dieses Jahr wieder Einweisungen auf französische Altiports im Programm. Bei all dieser touristischen Vielfalt sollten die Grundlagen des Gebirgsflugs weiterhin im Vordergrund stehen- dies sei allen ALP- Lehrern nochmals dringend ans Herz gelegt.

Unser Angebot Advanced (ADV) erfreut sich weiterhin ungebrochener Nachfrage. Unsere Piloten möchten in Grenzsituationen sicherer werden und die Angebote zu SRE- (surveillance radar equipment) und PAR- (precision approach radar) Anflügen nutzen. Wir freuen uns über die stets kooperative Zusammenarbeit mit dem Militärflugplatz in Ingolstadt- Manching.

Ein zunehmender Bedarf an Training ist mit dem vermehrten Einsatz von Avionik der Glasscockpittechnologie festzustellen. Hier zeichnet sich ein neuer, unverkennbarer Trend ab.

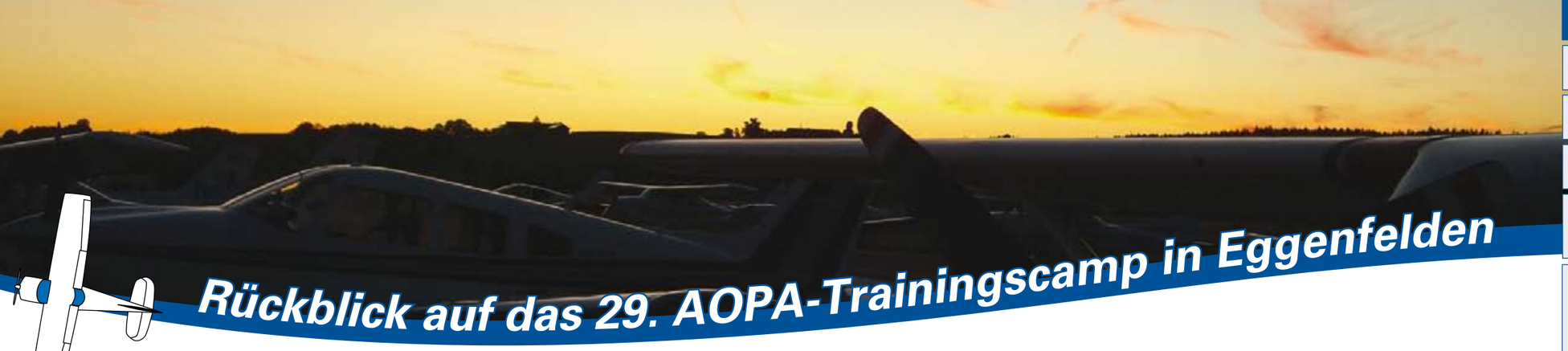
Aus meiner Sicht besonders positiv ist die Entwicklung von Basic (BAS). Hier hat sich das Angebot von dem faden Beigeschmack

Die Übergabe des Schecks für Kind in Not

Zwei der knapp 50 Trainees

Kochkurs mit dem Koch und Inhaber des Hotels Bachmeier Eggenfelden

Anzeige



Rückblick auf das 29. AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden

einer Anfängerschulung befreien können. Besonders erfreulich sind Mitglieder, die mit ihrer neu erworbenen Maschine eine erweiterte Einweisung machen, die die Grenzzustände der eigenen Maschine berücksichtigen kann. Hierfür ist ja im Normalfall beim Probeflug während des Kaufs keine Zeit mehr und oft kein Raum. Das Aufpolieren etwas stumpf gewordener Fähigkeiten schafft oft mehr persönliche Befriedigung und Freude, als der Touristikflug in mediterrane Gefilde, die zugegebenermaßen ihren besonderen Reiz haben und behalten werden.

Das Simulatortraining (SIM) bei Otto Fahsig ist in diesem Jahr krankheitsbedingt etwas zu kurz gekommen. Glücklicherweise war ein weiterer Simulator mit konventioneller Instrumentierung von Herrn Frhr.v.Rothkirch und Panthen verfügbar. Es ist enorm wichtig, die Grundlagen des Instrumentenflugs im Simulator zu beherrschen, bevor man sich den Anforderungen eines realen ILS-Anfluges im Flugzeug stellt. Natürlich spielt auch hier der Wunsch, bei schönstem Fliegerwetter nicht „in der Box" zu sitzen, eine entscheidende Rolle.

Unser Nachtflug (NGT) fand, wie in den Vorjahren, relativ entspannt statt. Es wurde unter realen Bedingungen geübt, das heißt, in der Mehrzahl Flüge, die nach Einbruch der Dunkelheit nach EDME zurückkehrten.
Der von der AOPA als Markenzeichen geschützte Pinch-Hitter Kurs (PHC) wurde von mehreren TeilnehmerInnen genutzt, deren Partner Flugzeugeigentümer sind. Hier wurde der grundsätzliche Umgang mit dem Flugzeug bei einem, hoffentlich nie vorkommenden, Ausfall des Piloten geübt. Sie sind alle letztendlich gut „heruntergekommen". Unser Glückwunsch.

Im IFR-Bereich war das Geschehen praktisch unverändert. Durch viele anwesende Fluglehrer mit IFR- und CPL-Lehrberechtigung wurde auf diesem Gebiet viel trainiert und auch gleich die Checkflüge abgenommen.

In diesem Jahr kam der Wetterberatung und Wetterbeurteilung eine ganz besondere Bedeutung zu, da wir uns meistens weit „unterhalb" von CAVOK befanden. So gab es (endlich) ausgiebige Diskussionen vor, während und nach den Flügen, besonders im Alpenraum. Unser ganz besonderer Dank gilt hier Andreas Beck vom Deutschen Wetterdienst (DWD), der auch auf unserem 29. Camp in EDME alle Hände voll zu tun hatte, um seine Kunden mit den Informationen zu versorgen, die diese zur Durchführung ihrer Flüge benötigten. Ich freue mich, dass der DWD und insbesondere Andreas Beck diesen nicht selbstverständlichen Service für uns leistet. So fanden sich auf den Alpenflugplätzen Besatzungen zusammen, die allesamt auf ganz anderen Wegen zu ihren Zielen fanden als ursprünglich geplant. Vom Trainingserfolg war dies eine besonders wertvolle Erfahrung, musste doch hier sehr oft aus einer kritischen Wettersituation die Entscheidung: „GO – NO GO" getroffen werden. Erneut mein Dank an alle ALP-Einweiser.

Wie in den vergangenen Jahren gab es auch diesmal ein Rahmenprogramm, das sich von der Fachsimpelei der Flieger abheben sollte. Erneut gab es bei uns einen Knotenkurs, der die Frage: „Wie binde ich meinen Flieger eigentlich korrekt an?" ausführlich beantwortete. Anja Neuland, Sporthochseeschifferin mit Transatlantikerfahrung führte in die geheime Welt der Seemannsknoten ein. Zum zweiten Mal veranstalteten wir einen Kochkurs in einer Schulküche unter der Leitung des Küchenchefs Robert Bachmeier.

Wetterfrosch Andreas Beck vom DWD an seinem Arbeitsplatz

Das Carsponsoring kam dieses Jahr wieder von General Motors

Das gemeinsame Kochen eines vier Gänge- Menüs unter wirklich fachkundiger Anleitung hat den Teilnehmern wieder viel Freude bereitet.

Ich möchte mich abschließend bei allen Teilnehmern und Ausbildern bedanken. Wir sind auf einem guten Weg eine hohe Disziplin, die unerlässlich ist, durch ein sehr hohes Maß an Selbstverantwortung zu erreichen. Dies ist nicht nur eine statistische Entwicklung, sondern kam auch in vielen Gesprächen mit Beteiligten unterschiedlichster Funktion zum Ausdruck. Es ist für die Veranstalter vielleicht die größte Befriedigung anzusehen, wie die Veranstaltung auch ohne große Reglementierungen, locker aber sicher, höflich und diszipliniert, abläuft. Wir wünschen uns dies auch weiterhin für die Zukunft. Wir freuen uns auf unserem 30. Camp in Eggenfelden im Jahre 2008 auf vertraute Gesichter, aber ganz besonders auch auf neue Teilnehmer.

Es grüßt Sie ganz herzlich

■ *Thomas Neuland*
Ausbildungsleiter und Vizepräsident der AOPA- Germany e.V.

Wir danken den Sponsoren:

Stadt Eggenfelden · Diamond Air Service · Peschke versichert Luftfahrt · Sixt rent a car · Jeppesen · Columbia · DWD · Cessna · Cirrus · Airtrade · General Motors

Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 27. - 28.10.2007
Kosten: 130 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 25

☐ AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007
Kosten: 40 € für AOPA-Mitglieder, 60 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

☐ AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007
Kosten: 140 € für AOPA-Mitglieder, 180 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 8 / Max. 25

☐ AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen am 19.01.2008 und 16.02.2008
Kosten: 69 € für AOPA-Mitglieder, 89 € für Nichtmitglieder (pro Seminartag) – Teilnehmer: Min. 20
☐ 19.01.2008 – Praxis Wetter ☐ 16.02.2008 – Praxis Routenplanung

Angaben zum Teilnehmer

Name

AOPA ID | Geburtsdatum

Straße

PLZ | Ort

Telefon/Mobil

Email

Erlaubnis/Berechtigung

seit | gültig bis | Flugstunden

Anmelde-, Rücktritts- und Teilnahmebedingungen - Anmeldungen werden erst nach 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.

Bestätigung und Anmeldung - Ich erkenne die Bedingungen mit meiner Unterschrift an.

Ort und Datum

Unterschrift

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

Kontonummer

Bankleitzahl

Name der Bank

Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers

Sie können diese Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 senden.

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

Fliegerisch fit mit den

AOPA-Trainings und Seminaren

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

MEHR SICHERHEIT DURCH INFORMATION

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 27. - 28.10.2007

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 27.10.2007 um 09:00 Uhr in der Geschäftsstelle der AOPA-Germany mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch Jochen Pieper. Ende soll gegen 19:00 Uhr sein. Sonntag, den 28.10. 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 19.10.2007.

AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 10.11.2007

mit Claus P. Kindt

Wer in die Flugfunkfrequenzen reinhört, erlebt oft sein blaues Wunder. Unverständliche und umständliche „Funkerei" ist für alle Beteiligten zumindest lästig, sie kann aber auch leicht zum Sicherheitsrisiko werden.

Das muß nicht sein!

Claus P. Kindt, Fluglotse im (Un-) Ruhestand, bietet mit seinen Flugfunkrefresher-Seminaren fachkundig und humorvoll Unterstützung an.

Ob für den VFR-Piloten auf Deutsch oder Englisch, oder eben auch den AZF-Stoff für IFR-Piloten, bei ihm liegen Sie immer richtig!

Datum: 10. November 2007
von 9:00 - 18:00 Uhr

Ort: Egelsbach
In der Geschäftsstelle der AOPA-Germany

Referent: Claus P. Kindt

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 40 für AOPA-Mitglieder und EUR 60 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 26.10.2007.

AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 24.11.2007

mit Referent Arnim Stief

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 in diesem Jahr seinen 38. Überführungsflug 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 02.11.2007.

AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR"

in Schönhagen am 19.01.2008 und 16.02.2008

Ist die PPL Ausbildung schon etwas her? Auch der erfahrene Pilot vergisst etwas im Laufe der Zeit, und die Technik sowie die Rechtslage ändern sich. Damit die Flugvorbereitung im Laufe der Zeit nicht zum „Stiefkind" wird, bieten wir diese Refresher an:

AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" im Seminarzentrum auf dem Flugplatz Schönhagen (EDAZ), D-14959-Schönhagen

Teil 1 – Am Samstag, 19. Januar 2008 von 9:00 bis 16:00 Uhr
Praxis Wetter für AL-Piloten mit Hans Eberhard, FSTC

Teil 2 – am Samstag, 16. Februar 2008 von 9:00 bis 16:00 Uhr
Praxis Routenplanung für AL-Piloten mit Hans Eberhard, FSTC

Bitte bringen Sie unbedingt Ihren Laptop / Tablet-PC zum Seminar mit. Der Seminarraum verfügt über W-Lan (kostenlos).

Die Veranstaltungspauschale enthält ein Catering beim Empfang und in den Kaffeepausen sowie einen Lunch.

Weitere Details finden Sie auch unter www.aopa.de.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 69 (EUR 138 für beide Teile) für AOPA-Mitglieder und EUR 89 (EUR 178 für beide Teile) für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 10.01.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 15.

Grönland Expedition rückt näher

Vom 14.-16. September 2007 verwandelte sich der Flugplatz Schönhagen zum Hauptquartier für eines der letzten Bergungsabenteuer unserer Zeit. Der Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge e.V. lud seine Mitglieder zum Herbsttreffen auf den größten Verkehrslandeplatz der neuen Bundesländer ein. Rund 200 Flug- und Abenteuerbegeisterte kamen der Bergung der fünf Flugzeuge vom Typ „Lockheed P-38 Lightning“, die in rund 100 Meter Tiefe im grönländischen Gletschereis liegen wieder einen Schritt näher.

Das Wochenende stand ganz im Zeichen der Teamfindung. Durch unterschiedlichste Outdoor Aktivitäten konnten Teammitglieder zueinander finden und jeder einzelne herausfinden was er sich zutraut. So wurde ein „Abenteuerspielplatz für Erwachsene“ aufgebaut, an dem die Teilnehmer an unterschiedlichen Stationen ihren Mut und ihre körperliche Fitness erproben konnten. Sogar ein Bergungsfahrzeug, welches in Grönland zum Einsatz kommen wird, wurde vom Vorstand des Vereins, Dieter Herrmann, für das Wochenende organisiert. „So einen Hägluund zu fahren ist keine leichte Sache. Das Lenkrad hat zehn Umdrehungen bis zum Anschlag, nicht wie bei einem Auto ein oder zwei. Das braucht eine Menge Kraft.“ erklärt er. Die einzelnen Teams besprachen Details des Einsatzplanes und entwickelten die Tätigkeiten der Arbeitsgruppen weiter.

Mit hoher Aufmerksamkeit wurde der Vortrag von Herrn Herrmann zum Stand des Projektes verfolgt. Er weist darauf hin, dass 70 % der Voraussetzungen zur Durchführung der Expedition erfüllt sind und hofft, dass die Bergung im Sommer 2008 stattfinden kann. Fast alles ist vorbereitet, gesucht werden aber nach wie vor Sponsoren.

Grönland-Expeditionsfahrzeug Hägluund

LGM- Mannheim startet Flugbetrieb in Schönhagen

Über eine neue Ansiedlung freut sich der Flugplatz Schönhagen. Am 1. Oktober eröffnet die LGM Mannheim ihre neue Station in Schönhagen. LGM hatte sich bei einer Ausschreibung der Schwarz-Gruppe (Lidl, Kaufland) beworben und mit dem Standort Schönhagen den Zuschlag erhalten. Zwei Turbinenhubschrauber vom Typ Bell und Sikorski werden fest stationiert und auch ein Jet vom Typ Citation XLS wird nun häufiger in Schönhagen zu sehen sein.

Büro und Flugbetrieb werden zunächst von sechs Mitarbeitern betreut, die rund 140 m² Bürofläche in Haus 3 beziehen.

Visualisierte VFR NOTAMS mit dem VFReBulletin der DFS

Die DFS hat ihr Online-Angebot erweitert. Im AIS-Internet-Portal (www.dfs-ais.de) hat man seit dem 31. August 2007 Zugriff auf das VFReBulletin.

Das deutschsprachige Tool bietet die Möglichkeit, auf die Flugstrecke bezogene NOTAMS für VFR-Flüge in Deutschland, Österreich und der Schweiz abzurufen. Die Darstellung kann in Textform oder auf einer interaktiven grafischen Karte erfolgen, wobei derzeit vier Karten zur Auswahl stehen:

- VFR-Bulletin-Karte
- ICAO-Karte 1:500.000
- Airfield Guide Europe Wall Chart
- Streckenkarte 1:1.000.000.

Die Nutzung des VFReBulletins ist kostenlos, allerdings ist eine einmalige Registrierung erforderlich.

Das „klassische“ gedruckte VFR-Bulletin soll nach Aussage der DFS weiterhin Bestand haben. Allerdings denke man über eine Umgestaltung und „Verschlankung“ nach.

Neuer Weltrekord im Loopingfliegen

Uli Dembinski fliegt nicht gerne geradeaus. Der Kunstflugpilot aus Blaustein-Arnegg hat schon mehr als 2100 Flüge mit über 400 Stunden reinem Kunstflug in seinem Flugbuch stehen und war viele Jahre Mitglied der deutschen Kunstflugnationalmannschaft.

Mittlerweile hat sich Uli Dembinski auf das Fliegen bei Flugtagen und Airshows spezialisiert. Sein Programm gehört zu den besten Displays in Deutschland. Figuren wie Zwirbelturm, Double Linda, Lomcovak und Cobra, lassen Zweifel daran entstehen, ob Gravitationskraft und Aerodynamik wirklich gesicherte physikalische Tatsachen sind. Bei den Flügen immer mit dabei ist Ulis Maskottchen „Tiger-Baby“ – ein kleiner Stofftiger mit eigenem Flugbuch.

Jetzt hatte sich Uli Dembinski etwas Neues vorgenommen: Über den Wolken kann ihm die Idee, einen neuen Weltrekord aufzustellen – im Dauer-Looping-Fliegen.

Nach vielen Monaten Vorbereitungszeit und Training war es am letzten Augustwochenende so weit. Bei den Rhein-Main-Classics startete er am 25. August vor 15.000 Zuschauern mit seiner YAK 55 und Tiger-Baby an Bord in den blauen Himmel von Oppenheim. Und dann war zählen und Daumen drücken angesagt. 75 Minuten war Uli in der Luft und flog in dieser Zeit 222 Loopings am Stück. Eine tolle Leistung, mit der der bisherige Rekord deutlich überboten und der Eintrag ins Guiness-Buch gesichert wurde.

Das Fernsehen hat Uli Dembinski übrigens während der Vorbereitungen und des Weltrekordversuchs begleitet. Der Bericht soll im Oktober im Rahmen der Sendung „Galileo“ ausgestrahlt werden.

© Jürgen Moll / www.airshow-magazin.de

Anzeige

Perfekter Start:
Mini-Abo und Zugabe

3 Hefte für nur € 9,60!

Gratis zum Abo:
Wasserdichte Armbanduhr mit Markenuhrwerk, Chrom-Gehäuse, Datumsanzeige und schwarzem Lederarmband

JEDEN MONAT NEU:
Pilot-Reports, Szene-News, Praxis-Tipps, Unfallakte, UL-Reportagen, Flug- und Reiseberichte

Schicken Sie den Coupon an:

fliegermagazin Abo-Service
Postfach 10 32 45,
D-20022 Hamburg

oder bestellen Sie per:
Tel.: +49 (0)40 / 389 06 - 750
Fax: +49 (0)40 / 389 06 - 755
E-Mail: fliegermagazin@interabo.de

Jahr Top Special Verlag GmbH&Co. KG
Troplowitzstraße 5, 22529 Hamburg
Geschäftsführerin: Alexandra Jahr
Handelsregister Hamburg HRA 95256

Vertrieb: Interabo Betreuungs-GmbH
Wendenstraße 25, 20097 Hamburg
Geschäftsführer: Uwe Flashaar
Handelsregister Hamburg HRB 35763

JAHR TOP SPECIAL VERLAG
Die schönsten Seiten des Lebens.

fliegermagazin Mini-Abo jetzt bestellen!

Bitte senden Sie mir ab Heft ____/07 die nächsten drei Ausgaben von fliegermagazin. Als Dankeschön erhalte ich die Armbanduhr zusammen mit der ersten Ausgabe.

Vorname Name
Straße, Nr.
PLZ Ort
Tel.-Nr. E-Mail (Für Rückfragen und besondere Angebote.)
Datum Unterschrift Geburtsjahr

Den Betrag von € 9,60 zahle ich
Aktions-Code 122M702
☐ per Bankeinzug (nur innerhalb Deutschland)
Konto-Nr.
BLZ
Geldinstitut
Unterschrift
☐ per Kreditkarte Gültig bis /
Karten-Nr.

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für fliegermagazin im Jahr (12 Ausgaben) € 58,80, (Österreich € 66,00, Schweiz sfr 115,20, übriges europäisches Ausland € 76,80). Andernfalls schicke ich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage, und alles ist erledigt. Ich kann ein evtl. Abonnement aber auch später jederzeit fristlos beenden. Für diese Mini-Abo-Bestellung besteht jedoch kein Widerrufsrecht.

Buchrezension
Jugendtraum und Wirklichkeit - Mein Leben in der Fliegerei

Von Karl-Heinz Hinz, bearbeitet von Ursula Eckstein

„Die Erzählungen von meinen Erlebnissen erregten im Kreis der Akaflieger in Darmstadt immer wieder Aufmerksamkeit. Dabei wurde oftmals angeregt, die Anekdoten und Geschichten niederzuschreiben. Also suchte ich die Bekanntschaft mit einem mir völlig fremden Gerät – der Schreibmaschine. Jeder Buchstabe war eine Neuentdeckung. Das Ein-Finger-Adler-Suchsystem hatte mich bald völlig im Griff und ich erstellte ein Manuskript." So ist es im Vorwort des Buches von Karl-Heinz Hinz zu lesen.

Unter Mithilfe von Frau Ursula Eckstein ist aus diesem Manuskript ein 105 Seiten umfassendes Buch geworden, das die Lebensgeschichte des Darmstädter Segelflugbaumeisters Karl-Heinz Hinz, geb. 1919, erzählt.

Es beschreibt ein Leben in der Fliegerei, das mittlerweile ein Stück Luftfahrtgeschichte Darmstadts ist und durch die Arbeit für und mit den Studierenden der Technischen Hochschule Darmstadt geprägt wurde.

Dem Leser eröffnen sich über 50 Jahre des Wirkens von Karl-Heinz Hinz mit allen Höhen und Tiefen bei der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt e.V., die seit 1920 bis in die Gegenwart erfolgreich forscht, baut und fliegt und zahlreiche wegweisende Segelflugzeugtypen vorweisen kann.

Das in festem Einband gebundene Buch zum Preis von 14,80 EUR ist im Buchhandel oder bei der Akaflieg Darmstadt e. V. (www.akaflieg.tu-darmstadt.de) erhältlich.

Drei schlechte Landungen an nur einem Tag!

Eine Passagierin flüchtete am 1. September 2007 aus dem Cockpit einer Piper TriPacer Baujahr 1959, als das Flugzeug während der dritten Notlandung an nur einem Tag die Piste des Modesto Airport in Kalifornien entlang sprang. Augenzeugen berichteten, dass der 57-jährige Pilot des Flugzeugs schon zuvor wegen leichter Rauchentwicklung unter der Cowling der Piper landete und dabei von den Feuerwehrfahrzeugen des Flugplatzes gesichert wurde. Der wackere Pilot ließ sich aber nicht erschüttern, ging in den nächsten Supermarkt, kaufte dort eine Klemme, installierte sie in seinem Flugzeug und hob gleich wieder zum zweiten Male ab. Die Rauchentwicklung nach dem Start war nun deutlich heftiger, sofort drehte er wieder um, die Feuerwehr rückte erneut aus und er landete vor ihren Augen. Immer noch nicht eingeschüchtert versuchte sich der Pilot nochmals als Mechaniker am Auspuffsystem und hob mit seiner Passagierin an Bord zum Dritten Mal ab. „Aller Guten Dinge sind drei", dieses Motto galt an diesem Tag leider nicht. Bis zur dritten und diesmal sehr harten Landung dauerte es nicht lange, die Tragflächen wackelten wild, als das Flugzeug eine dichte Rauchfahne hinter sich herziehend über die Piste sprang. Die 43-jährige Passagierin hielt es nicht länger in dem immer heißer werdenden Cockpit aus und rettete sich aus dem noch rollenden Flugzeug, wobei sie sich ein Bein brach und Hautabschrüfungen erlitt. Die TriPacer kam von der Piste ab und ihr Rumpf fing Feuer. Der Pilot konnte sich ebenfalls retten und entkam mit einer Rauchvergiftung. Die zum dritten Mal ausgerückten Feuerwehrleute konnten das Feuer löschen, aber erst nachdem das Flugzeug völlig zerstört war.

Die Luftfahrtbehörde FAA interessierte sich für den Fall und stellte dem Piloten einige vermutlich recht unangenehme Fragen zur Einschätzung des Vorfalls aus seiner Sicht. Ohne Konsequenzen wird dieser Tag sicherlich nicht bleiben, mit dem Verlust seiner Fluglizenz und einer Strafanzeige wegen Luftverkehrsgefährdung ist zu rechnen.

Die Moral von der Geschicht: Ein gesundes Selbstvertrauen ist gut, aber nie soll man seinen Schutzengel überstrapazieren. Unqualifiziertes Do-It-Yourself-Gewurschtel an Flugzeugen, auch noch mit Ersatzteilen aus dem Supermarkt, ist gefährlich. Spätestens wenn das Flugzeug zum zweiten Mal brennt, sollte man doch einen qualifizierten Mechaniker herbeirufen.

■ *Quelle: www.avweb.com*

Besser informiert!

Günstige Handlinggebühren in Griechenland

Erfolg der AOPA-Hellas

Die früher für die Allgemeine Luftfahrt sehr hohen Handlinggebühren in Griechenland wurden massiv gesenkt, dies ist dem Einsatz der AOPA-Hellas zu verdanken. Der einzige Anbieter für Handling Services, Olympic Airways, hat sich auch auf Druck der AOPA-Hellas hin bereit erklärt, eine einheitliche und gemäßigte Handlinggebühr für die Allgemeine Luftfahrt zu erheben.

Es wird jetzt eine Gebühr von 15.- EUR plus VAT erhoben, dies gilt für alle Flugzeuge der AL, für nationale und internationale Flüge. Während früher laut einer Anweisung der Luftfahrtbehörde Handling auch auf kleineren Flugplätzen Pflicht war, ist es jetzt nur noch an den 4 oder 5 großen Flughäfen vorgesehen, zu dem genannten Einheitspreis. Von einem Mitglied haben wir bereits erfahren, dass z. B. auf Samos gar keine Handlinggebühren mehr gezahlt werden müssen. Ein großer Erfolg!

Außerdem unterstützt Olympic Airways die IAOPA World Assembly 2008 in Griechenland und bietet für alle Flugzeuge der AL, die im Juni 2008 nach Athen zur World Assembly kommen, freies Handling an.

Ein entsprechendes Schreiben zur Vorlage auf den griechischen Flugplätzen finden Sie unter www.aopa.de.

Luxussteuer auf Sardinien vorläufig aufgehoben

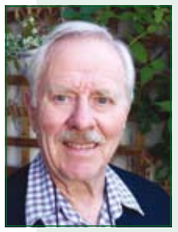
Die im Mai 2006 eingeführte Luxussteuer auf Sardinien wurde Mitte August aufgrund eines laufenden Gerichtsverfahrens und zahlreicher Proteste, unter anderem auch der IAOPA, vorläufig aufgehoben.

Wir haben im letzten Jahr darüber berichtet und dazu aufgefordert, Flüge nach Sardinien möglichst zu vermeiden.

Bei einer Landung mit einem Flugzeug der Allgemeinen Luftfahrt wurde dort eine Zusatzsteuer von 150.- EUR erhoben.

Wir halten Sie informiert!

Das AOPA-Fitnessprogramm von Fliegern für Flieger



Der Wunsch sicher und unfallfrei zu fliegen steht auf der Prioritätenliste fast aller Piloten der „Allgemeinen Luftfahrt" (AL) ganz weit oben. Bei der Analyse von Flugunfällen und besonderen Vorkommnissen im Luftverkehr kristallisieren sich jedoch immer wieder ganz bestimmte, sich oft wiederholende menschliche Defizite, selten bei der Flugvorbereitung, meistens bei der Flugdurchführung heraus. Diese kritischen Situationen sind nur sehr selten auf eine unzureichende Professionalität der handelnden Piloten zurückzuführen. In der Vielzahl der Fälle sind es ganz einfach Fehlreaktionen auf Ereignisse, die einen Piloten während des Fluges plötzlich und unvorbereitet treffen. Diese setzen dann oft eine Ereigniskette in Gang, an deren Ende eine Notsituation mit tragischem Ausgang entstehen kann. Es stellt sich also die Frage nach der Vermeidbarkeit von Fehlreaktionen bei plötzlich auftretenden streßauslösenden, kritischen Situationen. Sicherlich gibt es darauf keine allgemein gültige Antwort. Trotzdem sollte sehr intensiv darüber nachgedacht werden, ob es nicht doch Möglichkeiten gibt, einen Piloten auf außergewöhnliche Situationen vorzubereiten. Nicht ohne Grund schicken Fluggesellschaften ihre Piloten in regelmäßigen Abständen in den Simulator, um sie für solche Fälle fit zu machen. Wie aber steht es um den Piloten in der AL? Hand aufs Herz, sind Sie in der Lage auf eine plötzliche Rauchentwicklung im Cockpit schnell und angemessen zu reagieren? Genau darum aber geht es. Da uns in aller Regel ein entsprechender Simulator nicht zur Verfügung steht, müssen wir versuchen, uns auf andere Weise diesen Phänomenen zu nähern. Wichtig ist vor allen Dingen die Bereitschaft, sich mit diesen Problemen ernsthaft auseinandersetzen zu wollen und zwar mental. Wir werden also in jeder neuen Ausgabe des AOPA-Letters einen Beitrag zu einem dieser Themen veröffentlichen und ihn zur Diskussion stellen. Auch ist es in das Ermessen unser Leser/Mitglieder gestellt, eigene Erfahrungen oder Erlebnisse in Form eines Beitrages einzubringen.

Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen!

■ *Hans-Ulrich Ohl*
Fluglehrer und Fluglotse a.D.

Den ersten Beitrag finden Sie auf der nächsten Seite.

Besser informiert!

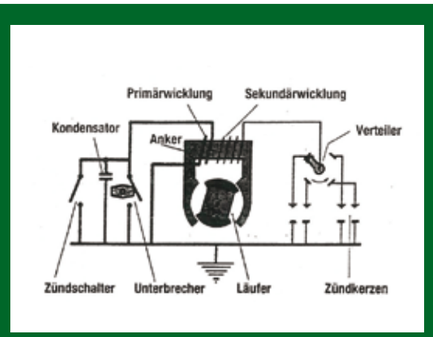
Was tun, wenn die Batterie leer ist

Zündsysteme kolbengetriebener Flugmotoren sind aus heutiger Sicht in Aufbau und Funktion erprobt und arbeiten insgesamt gesehen zuverlässig. In der täglichen Praxis verrichten sie meist klaglos ihren Dienst. Dennoch kann es durch eine plötzlich entladene Batterie zu erheblichen Anlassproblemen kommen. Da ein Zündsystem unstrittig der Herzschrittmacher eines jeden Viertaktmotors ist, sollte man schon in der Lage sein, in einer solchen Situation nicht nur über mögliche Alternativen nachzudenken, sondern diese auch umsetzen können. Eine dieser Alternativen besteht im Anreißen des Triebwerks am Propeller. Dabei ist es von Bedeutung, ob ein Propeller direkt oder über ein Untersetzungsgetriebe angetrieben wird. Bei der nun folgenden Betrachtung gehen wir davon aus, dass Kurbelwelle und Propeller eine Einheit bilden.

Anders als bei herkömmlichen Verbrennungsmotoren wird der Zündfunke bei Flugmotoren autonom erzeugt und nicht, wie es beispielsweise im Automobilbau üblich ist, über eine elektrisch gespeiste Fremderregung. Das Herzstück eines jeden Flugmotors sind zwei Zündmagnete. Sie erzeugen die erforderliche Zündspannung über zwei kleine Wechselstromgeneratoren, die am Triebwerk angeflanscht sind und von dort auch angetrieben werden. Das erfolgt im Regelfall über je ein Stirnrad auf eine Läuferwelle, die wiederum einen Naturmagneten innerhalb eines Eisenkerns rotieren lässt. Durch Induktion wird in einer um den Eisenkern angebrachten Wicklung eine niedervoltige, elektrische Wechselspannung erzeugt. In dieser als Primärwicklung bezeichneten Spule, wird naturgemäß noch keine ausreichend hohe elektrische Spannung für einen brauchbaren Zündfunken generiert. Sie hat in diesem System lediglich eine spannungsliefernde, elektrische Grundfunktion. Die eigentliche Zündspannung baut sich in einer sogenannten Sekundärspule auf, die mit einer erheblich größeren Anzahl von Windungen die Primärspule überlagert. Wird nun über einen Unterbrecher auf der Niedervoltseite ein Kontakt geöffnet, der den Stromkreis der Primärwicklung unterbricht, so kommt es zu einem schlagartigen Zusammenbrechen der Spannung innerhalb dieser Spule. Diese wiederum erzeugt in der Sekundärwicklung eine Spannungsspitze von etwa 20 000 bis 25 000 Volt, die über ein Verteilersystem an der jeweiligen Zündkerze einen Zündfunken auslöst. Wenn das Triebwerk angesprungen ist und normal arbeitet, erfolgt dieser Zündvorgang bei etwa 20° bis 25°, bevor der Kolben im Zylinder seinen oberen Todpunkt erreicht. Dieser Zündzeitpunkt garantiert den leistungsmäßig besten Wirkungsgrad eines Triebwerks. Lediglich beim Anlassvorgang wird der Zündzeitpunkt weiter nach hinten verlagert und erfolgt erst, ausgelöst durch eine mechanische Schnappkupplung, wenn der Kolben seinen oberen Todpunkt erreicht hat. Auf diese Weise wird eine Frühzündung und ein Zurückschlagen des Kolbens im Zylinder während des Anlassvorganges verhindert.

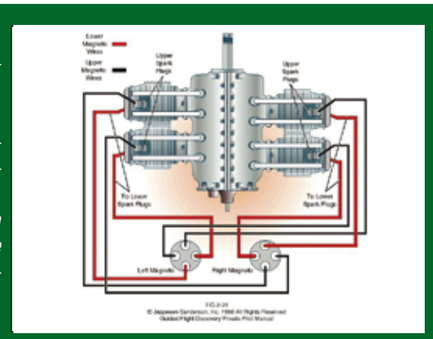
Wird also bei einem Startvorgang der Zündschlüssel in die Position „Starten" bewegt, so wird der Zündkreis ohne eine Schnappkupplung kurzgeschlossen und erzeugt keine verwertbare Zündspannung. Erst nachdem das Triebwerk läuft und der Zündschlüssel in der Position „Beide" steht, entkoppelt sich der Schnapper über eine Fliehkraftkupplung und beide Zündmagnete arbeiten danach mit einer entsprechenden 20° bis 25° Frühzündung. Dieser Zündzeitpunkt bleibt, unabhängig von Motordrehzahl und der abgegebenen Leistung, durchgehend konstant.

Was also ist zu tun, wenn Umstände eingetreten sind, die ein Starten des Triebwerks ohne Mitwirkung der eigenen, internen Batterie erforderlich werden lassen? Zwei Optionen stehen zur Wahl, entweder Anreißen von Hand am Propeller oder Starten mittels Anlasser über einen elektrischen Außenstromanschluss.



◀ *Schaltbild einer Hochspannungsmagnetzündanlage.*

Kabelverbindungen von jeweils zwei autonomen Zündmagneten zu den Zündkerzen. Rote Kabel führen zu den unten sitzenden, schwarze zu den oben sitzenden Zündkerzen an den Zylindern. ▶



Mit einer solchen Situation wurden an einem kalten Wintermorgen zwei PPL-Piloten konfrontiert, die versuchten eine auf dem Vorfeld abgestellte Cessna 152 zu starten. Bereits nach zwei Umdrehungen gab die Batterie zu erkennen, dass weitere Versuche nicht von Erfolg gekrönt sein würden. Es stellte sich also die Frage: Starten mit Fremdhilfe unter Zuhilfenahme einer Autobatterie oder Anreißen des Triebwerks am Propeller. Nach längerem hin und her entschied man sich für das Anreißen, da eine alternative Starterbatterie nicht zur Verfügung stand. Zum Glück verfügte einer der beiden Piloten über entsprechende Anreißerfahrungen aus den frühen Piper Cub Tagen, die damals noch ohne eine eigene Bordelektrik auskommen musste. Man beriet sich also, wie der Anlaßvorgang am besten zu bewerkstelligen sei. Grundsätzlich und das ist völlig unstreitig, hat immer nur der Mann am Propeller die alleinige Kommandogewalt und das während des gesamten Anreißvorgangs. Zu aller erst ist das Flugzeug gegen ein Anrollen nach erfolgtem Anspringen des Triebwerks am Hauptfahrwerk durch Bremsklötze zu sichern. Danach ist die Fläche vor dem Propeller soweit zu säubern, dass auch ein Ausrutschen oder Stolpern in diesem Bereich ausgeschlossen werden kann. Die Kleidung des anreißenden Piloten sollte eng anliegen. Lose sitzende Kleidungsstücke, wie Schals, offene Jacken oder Parkas, stellen ein unkalkulierbares Unfallrisiko dar. Sie müssen unbedingt abgelegt und am Besten in der Kabine verstaut werden. Erst wenn diese Voraussetzungen geschaffen sind, kann mit dem eigentlichen Anreißvorgang begonnen werden. Nachdem der zweite Mann auf dem Pilotensitz Platz genommen hat, sichert er zuerst das Flugzeug zusätzlich durch Betätigen oder Feststellen der Bremse. Danach überprüft der anreißende Pilot das Cockpit und stellt sicher:

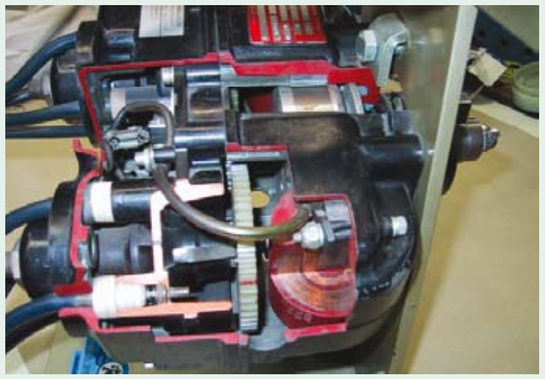
- Hauptschalter ▶ AUS
- Füße des Piloten ▶ AUF DEN BREMSEN
- Zündung ▶ AUS
- Vorwärmung ▶ AUS
- Gemischregler ▶ VOLLREICH
- Primer ▶ ENTRIEGELT und GEZOGEN
- Leistungshebel ▶ VOLLGAS
- Ruder ▶ENTRIEGELT

Der Mann im Cockpit meldet auf Nachfrage:
- ZÜNDUNG UND HAUPTSCHALTER AUS

Kommando vom Mann am Propeller:
- EINSPRITZEN

Cockpit bestätigt:
- EINSPRITZEN

Je nach Außentemperatur erfolgen nun 3 bis 6 Einspritzvorgänge. Gleichzeitig dreht der Mann vorne das Triebwerk am Propeller durch. Für den Einspritzvorgang sollte der Primer behutsam herausgezogen und kräftig hereingedrückt werden, um ein gewisses Zerstäuben des Treibstoffs im Ansaugrohr zu erreichen. Dabei gilt die folgende Regel: Je tiefer die Außentemperaturen, um so öfter ist der Primer zu betätigen. Da kalte Luft eine höhere Dichte aufweist, führt dies letztlich auch zu einem besseren Füllungsgrad in den Zylindern. Da Verbrennungsmotoren für ein problemloses Anspringen bei niedrigen Außentemperaturen einfach ein ausreichend fettes Gemisch benötigen, ist dieser Situation durch vermehrtes Einspritzen in das Ansaugrohr Rechnung zu tragen. Ist der



Seitenansicht eines Doppelzündmagneten. Vorne rechts im Bild ist die Sekundär- Zündspule, links im Bild die Verteilerkappe, dahinter der Unterbrecherkontakt.

Vorderansicht eines Doppelzündmagneten. In der Mitte des Bildes ist der Unterbrecher deutlich zu erkennen. Ein Doppelzündmagnet verfügt über nur eine Antriebwelle für beide Magnetzündsysteme.

Einspritzvorgang abgeschlossen, weist der Mann am Propeller das Cockpit an:
• Gashebel ▶ NORMAL
• Zündung ▶ EIN
(jedoch immer nur auf die Zündreihe mit der Schnappkupplung)
• Primer ▶ GEZOGEN
• Füße des Piloten ▶ AUF DEN BREMSEN

Der Mann aus dem Cockpit meldet:
• VOLLZOGEN

Nun erst beginnt der eigentliche Anreißvorgang. Der Mann vorne sollte in der Lage sein, seinen Rückzug aus dem Propellerbereich unverzüglich antreten zu können, sobald das Triebwerk angesprungen ist. Läuft der Motor, wird der Zündschalter in die Position „BEIDE" geschaltet, der Primer langsam hereingeschoben und verriegelt. Das sorgfältige Verriegeln hat seinen Grund. So wird verhindert, dass zusätzlicher Treibstoff über das sonst nicht geschlossene Ventil des Primers in die Verbrennungsräume gelangt und ein überreiches Kraftstoffgemisch produziert. Mit 800 bis 1000 Umdrehungen bei leicht abgemagertem Gemisch läuft das Triebwerk nun warm. Das kann durchaus während des Rollvorganges zur Piste erfolgen. Die Triebwerküberprüfung ist dann wieder bei vollreichem Gemisch vorzunehmen. Der nachfolgende Startlauf sollte bei tiefen Außentemperaturen jedoch immer erst erfolgen, wenn sich die Öltemperaturanzeige deutlich auf den grünen Bereich zubewegt, bei der Triebwerküberprüfung keine Unregelmäßigkeiten festgestellt werden konnten und der Motor selbst willig auf den Gashebel reagiert.

Gib es des Öfteren Anlassprobleme bei Boxermotoren, so sind die Ursachen meistens in einer falschen Triebwerkbehandlung nach erfolgter Landung und während des Abstellvorganges zu suchen, wissen Fachleute von der Röder Präzision in Egelbach zu berichten. Nach der Landung wird oft noch mit gezogener Vorwärmung und vollreichem Gemisch zum Abstellplatz gerollt. Durch die dadurch entstandenen niedrigen Verbrennungstemperaturen in den Zylindern, bedingt durch ein viel zu reiches Gemisch, verbrennt AVGAS nicht mehr vollständig und es kommt zu Bleioxidablagerungen vornehmlich an den Zündkerzen und den Schäften der Auslassventile. Diese stromleitenden Ablagerungen führen dann während des Anlassvorgangs zu einem internen Kurzschluss an der einen oder anderen Zündkerze. Darüber hinaus wirken sie korrosiv, was den Schäften der Auslassventile in aller Regel auch nicht gut bekommt. Abhilfe schafft, wer das Triebwerk vor dem Abstellen kurzfristig für rund 20 Sekunden bei 1800 bis 2000 U/Min und reichlich abgemagertem Gemisch laufen läßt. Durch die nun wieder ansteigenden Temperaturen im Verbrennungsraum kann das im AVGAS enthaltene Additiv Ethylendibromid seine Wirkung entfalten und die vorhandenen Bleioxidablagerungen abbrennen. Danach sollten bei 1000 bis 1200 U/Min die einzelnen Zündreihen kurz auf Funktionalität überprüft werden. Den Abschluss stellt dann eine Kurzschlussüberprüfung des Zündsystems dar, indem der Zündschlüssel kurzfristig in die „Aus"-Position bewegt wird. Erst danach wird das Triebwerk endgültig durch betätigen des Gemischreglers stillgelegt. Durch dieses Verfahren werden nicht nur die sensiblen Teile eines Triebwerks und die Batterie nachhaltig geschont, auch das Anlassverhalten lässt sich auf diese Weise erkennbar verbessern. Während des angesprochenen Prüflaufs sollte das Flugzeug möglichst so positioniert werden, dass niemand mehr als unvermeidbar belästigt wird.

■ *Hans-Ulrich Ohl*

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten Oktober/ November 2007 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

30-jährige Mitgliedschaft
Rolf Janiak

25-jährige Mitgliedschaft
Dr. Rolf Herpens
Dr. Klaus Unrau
Simon Leinen
Fred Günter Holz
Michael Fuchs
Gertraud Budäus
Wolfgang Slangen
Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Eberhard Braun
Winfried Blatz
Siegfried Czarnetzki

Nur noch Abschreibung des tatsächlichen Wertverlustes

Mehr Spielraum nach Entscheidung des Bundesfinanzhofs

Das Hamburger Forschungsinstitut für Wirtschaft und Steuern (HWS) unter Leitung von Prof. Dres. Schröder weist in einer Pressemitteilung auf eine weitreichende und für die gesamte Geschäftsluftfahrt in Deutschland immens wichtige Änderung der deutschen Rechtsprechung hin. Diese betrifft den Begriff der Aufwendungen im Rahmen der Angemessenheit der Flugzeugkosten gemäß § 4 Abs. 5 Nr. 7 EstG.

Über die Interpretation des Begriffes "Aufwendungen" herrscht zwischen der Finanzverwaltung und dem Hamburger Forschungsinstitut für Wirtschaft und Steuern (HWS) ein langjähriger Streit. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt bundesweit die Auffassung, dass zu den Aufwendungen nicht nur die tatsächlich angefallenen Kosten der Nutzung eines Flugzeuges gehören, sondern auch der Ansatz der AfA, weil dieser Ansatz nach Handels- und Steuerrecht geboten ist.

Das HWS vertritt eine gegenteilige Auffassung. Danach konnte der Bundesfinanzhof (BFH) bei der Abwägung zwischen den Vorteilen der Nutzung des Flugzeuges gegenüber den „Aufwendungen" (der Flugzeugnutzung) nur in betriebswirtschaftlicher Sichtweise diejenigen Aufwendungen meinen, die tatsächlich als Kosten der Nutzung relevant wurden. Ergo ist die AfA nicht anzusetzen, wenn gemäß Gutachten eines vereidigten Sachverständigen ein Wertverzehr nicht vorliegt.

Dieser Meinungsstreit ist jetzt zugunsten des HWS entschieden worden. Der BFH hat in einem Beschluss zu einer Nichtzulassungsbeschwerde (NZB) entschieden, dass im Falle des Werterhalts eines Geschäftsflugzeuges gemäß Gutachten eines vereidigten Sachverständigen nur die tatsächlich anfallenden Kosten „als Aufwendungen der Flugzeugnutzung" angesetzt werden dürfen. Zum gleichen Ergebnis kommt das Finanzgericht Stuttgart. Auch hier hatte der Kläger (Geschäftsflieger seit 1990) vorgetragen, dass gemäß Sachverständigengutachten ein Wertverzehr nicht vorliege. Auch in dieser Entscheidung werden nur die tatsächlich entstandenen Kosten den Vorteilen der Nutzung gegenübergestellt.

Der Begriff der Angemessenheit der Kosten der Flugzeugnutzung gemäß § 5 Abs. 4 Nr. 7 EStG muss nun neu definiert werden, da die AfA im Falle des Beweises eines fehlenden Wertverzehrs nicht mehr in die Kosten der Flugzeugnutzung hinein gerechnet wird. Den „Vorteilen der Flugzeugnutzung" aus der Sicht des Unternehmers stehen nur diejenigen Aufwendungen gegenüber, die tatsächlich angefallen sind.

Eine weitreichende und wichtige Entscheidung im Sinne der Geschäftsluftfahrt, denn das Transportmittel „Geschäftsflugzeug" ist damit in der Regel anderen konkurrierenden Transportmitteln überlegen.

Prof. Schröder weist darauf hin, dass daraus jeder Geschäftsflieger zum Schutz gegen die Willkür von Betriebsprüfern die zwingende Schlussfolgerung ziehen sollte, beim zuständigen Finanzamt eine verbindliche Auskunft über die Angemessenheit der Kosten zu beantragen.

Weitere Informationen zu diesem Thema erhalten Sie beim:

Hamburger Forschungsinstitut für Wirtschaft & Steuern
Leitung: RA Prof. Dres. Schröder

Tel. +49 (0) 40 / 41 42 38 75
Mobil: +49 (0) 173 / 892 63 08

ahs@geschaeftsflugzeuge.de

Anzeige

Flugplatz Fyresdal in Norwegen
mit restaurierter Piste

Einige unserer Leser haben den Flugplatz Fyresdal (ENFY) bei unseren Fly-Outs oder auf eigene Faust schon kennen und schätzen gelernt. Das Konzept des Airparc Fyresdal hat Piloten vieles zu bieten: Nicht nur einen Flugplatz ohne Landegebühren unweit der traumhaften Fjordlandschaft Norwegens, sondern auch das freundliche Fyresdal Hotell, das nur eine Meile entfernt von der Piste am wunderschönen Fyresvatn See gelegen ist, wo auch oft Wasserflugzeuge anlegen. Fliegen wie in Alaska oder Canada, und das nur wenige Meilen nördlich von Deutschland.

Was uns bislang etwas Gedanken gemacht hat war der Zustand der Piste. Von den insgesamt 1.400 m waren etwa 300 m auf beiden Enden nur zum Überrollen im Notfall zu verwenden. Die 800 m in der Mitte waren, sagen wir mal sehr wohlwollend, in einem gerade noch akzeptablen Zustand.

Die Flugplatzbetreiber haben jetzt aber die notwendigen finanziellen Mittel zur Renovierung der Piste erhalten und auf 800 x 15 m neuen Asphalt aufgetragen.

Mehr Informationen erhalten Sie unter www.airparc.com. Der Platz hat allerdings 24h PPR, rufen Sie also vorher bitte an. Das macht auch Sinn, denn manchmal ist das Hotel auch komplett ausgebucht, und bis zum nächsten Hotel laufen Sie viele Tage durch die Wildnis!

Grau kann auch schön sein: Frischer Pistenbelag

Fliegeridylle am Airparc Fyresdal

Young Pilots
im A330-Simulator

„Flaps set...brakes released...cabin report received... ECAM take-off - no blue...let's go!" Und schon geht es los: die Turbinen wirbeln auf, es wird laut, die Maschine ruckelt und gleitet nach einigen Sekunden sanft in die Luft.

So hört und fühlt es sich an, wenn ein Flugzeug gerade gestartet ist! Jedoch saßen am 13. September 2007 keine fertig ausgebildeten Verkehrspiloten im Cockpit des Flugsimulators am Zentrum für Flugsimulation Berlin (ZFB) an der Technischen Universität Berlin, sondern Jugendliche im Alter von 16-22 Jahren, Mitglieder der youngpilots, der Jugendgruppe des Pilot/Controller Club Berlin-Brandenburg e.V. PCCB!

Dirk Briesemeister, Konstantin Klug und Niclas Kakomanolis hatten die Möglichkeit, im Airbus A330-Simulator für 2 Stunden lang ihr Können unter Beweis zu stellen. In dieser Zeit wurden sie in Platzrunden, low approaches, engine failures und den verschiedensten Wetterbedingungen in der virtuellen Nähe von Berlin Tegel bis an ihre Leistungsgrenze geführt.
Bis zuletzt hatte sich jeder einzelne intensiv auf die Mission vorbereitet, um den 150 Tonnen schweren Airbus heil an den Boden zu bringen. Dabei half unter anderem auch das Briefing mit dem A330 Piloten Thomas Kärger, welcher entscheidend zum großen Lernerfolg der Session beitrug.

„Es ist immer wieder erstaunlich, wozu Jugendliche mit Enthusiasmus und guter Vorbildung durch PC Simulatorprogramme im Stande sind", so der 47 jährige Flugkapitän zu den Berufseinsteigern.

Denn jeder der drei hat als Berufsziel Pilot zu werden.

Wie bei jeder Ausbildung verliefen noch nicht alle Procedures optimal, doch die tollen Erlebnisse und der Ehrgeiz, die mächtige Maschine zu beherrschen lässt die Youngpilots auf weitere erfolgreiche Sessions im Simulator hoffen. Die übrigen youngpilots konnten von den Erlebnissen und Berichten der drei glücklichen angehenden Piloten profitieren und alle bedanken sich ganz herzlich!

Ermöglicht wurde der Simulatorbesuch durch Professor Giemulla, Präsident der AOPA!

Die youngpilots sind 15 Jugendliche aus Berlin und Umgebung. Sie haben es sich zum Ziel gesetzt, ihre Ausbildung entscheidend selbst mit zu gestalten. Dabei können sie sich auf die Untertsützung durch Piloten des PCCB und verschiedener Flugschulen verlassen, welche das Projekt unterstützen (www.youngpilots.de).

Auch die AOPA unterstützt die Jugendlichen bei der Teilnahme an Flugrallyes und eben solchen Simulatorbesuchen, welche enorme Erkenntnisse und Erfahrungen bieten.

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger
Wir versichern Ihnen einen guten Flug.
http://peschke-muc.de
Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Flugplatzfest Egelsbach

Ein Tag für die ganze Familie

Unter dem Motto" Flugplatz zum Anfassen" hatte die Flugplatz Egelsbach GmbH am 9. September zum Flugplatzfest nach Egelsbach geladen.

Es wurde ein Fest für Jung und Alt. Bei freiem Eintritt konnten sich die Besucher über den Flugplatz informieren und ein attraktives Programm erleben.

Nahezu alle am Flugplatz Egelsbach ansässigen Unternehmen und Vereine waren mit dabei und vermittelten ein Bild von den umfangreichen Dienstleistungen, die auf dem Flugplatz erbracht werden.

Auch die AOPA-Germany war wieder mit dem „AOPA-Mobil" vor Ort und stand den Besuchern Rede und Antwort - nicht nur den Egelsbacher Bürgern, die sich in erster Linie für Ausstattung und Leistung des gemieteten Wohnmobils interessierten, sondern auch vielen Piloten und denen die es werden wollen.

Quizfrage

Was tun Sie, wenn dieser Hubschrauber im Flug neben Ihnen auftaucht?

1. Sie rasten die Frequenz 122,80 und nehmen Kontakt zum Polizeihubschrauber auf.
2. Sie tippen die 12280 in Ihr Handy ein und beschweren sich bei der Polizei.
3. Sie ärgern sich über die Werbung von Call-Centern und rufen die 12280 nicht an.
4. Sie rufen Ihren Telefonjoker Dr. Wolfgang Schäuble an.

Ein Highlight des Festes waren die Flugvorführungen der in Egelsbach stationierten Polizeihubschrauberstaffel, die eindrucksvoll ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellte. Aber auch die Demonstration von Flugsimulatoren und die Vorführung der Flugmodelle des Modellflugvereins Dietzenbach fanden regen Zuspruch.
Bei Rundflügen in den Maschinen der Egelsbacher Vereine hatten die Besucher die Gelegenheit selbst einmal „in die Luft zu gehen". Dies war sicher auch eine gute Möglichkeit, um mit den Piloten ins Gespräch zu kommen und Berührungsängste zur Allgemeinen Luftfahrt abzubauen.
Eine Podiumsdiskussion über die Bedeutung des Flugplatzes, Livemusik, spezielle Attraktionen für Kinder und eine Tombola mit vielen Gewinnen rundeten die gelungene Veranstaltung ab.

Vorsicht bei der Umrüstung auf Mode S Transponder

Schon seit 2005 sind die Termine für die Umrüstung der Flugzeugflotte in Deutschland bekannt: Für IFR ist es März 2007, für VFR März 2008.

Falls die Umrüstung noch nicht erfolgt ist, wird es also höchste Zeit, sich Gedanken darüber zu machen. Dabei ist durchaus Vorsicht geboten, wenn man sich nicht auskennt lauern Kostenfallen. Mit dem Kauf eines zertifizierten Transponders ist das Thema noch lange nicht erledigt, denn auch der Einbau in die Flugzeugzelle muss zertifiziert werden.

Worauf ist zu achten:
In der Regel ist die Entwicklung der Umrüstung eines Kleinflugzeuges von Transponder Mode A/C auf Mode S eine geringfügige Änderung (minor change). Eine große Änderung (major change) wäre etwa die Einrüstung eines Transponders Mode S in ein Flugzeug über 5,7 t oder schneller als 250 KTS, wofür üblicherweise Zusatzantennen eingebaut werden müssen.

Geringfügige Änderungen kann ein anerkannter (Part 21 J) Entwicklungsbetrieb selbst zulassen, ohne Einbeziehung einer Behörde. Jede andere natürliche oder juristische Person muss sich eine solche Änderung von der EASA genehmigen lassen (Part 21 D). Hierzu sind alle erforderlichen Nachweise zur Prüfung einzureichen.

Mancher Flugzeugeigentümer ist der Meinung das auch selbst leisten zu können. Nach unseren Erfahrungen müssen wir jedoch dringend von solchen Alleingängen abraten, so mancher vormals Selbstbewusste wurde angesichts der abzuarbeitenden Papierberge sehr kleinlaut und kehrte reumütig zu seinem luftfahrttechnischen Betrieb zurück. Wenn Sie dennoch glauben das leisten zu können, schauen Sie sich die Unterlagen vorher bitte genau an. Liegt bereits für die gewünschte Kombination aus Flugzeug und Transponder eine Zulassung vor, kann diese von einem dafür zugelassenen Betrieb (Part 145) beliebig oft reproduziert werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass dieser Betrieb die offizielle Unterstützung des Halters der Zulassung besitzt.

Hierdurch entstehen Kosten, die an den Flugzeughalter weitergegeben werden. Wir haben uns erkundigt, im Regelfall werden zwischen EUR 500,- und EUR 1.000,- für die Zulassung erhoben. Der Preis reduziert sich bis auf etwa 200,- EUR, wenn die Zulassung mehrmals vorgenommen wird und die Kosten auf mehrere Flugzeugeigner gesplittet werden können, was bei gängigen Mustern wie etwa einer Cessna 172 mit einem Standardtransponder zu erwarten ist. Solche Zulassungen werden auch durchaus zwischen den Betrieben gehandelt.

Günstig ist es, wenn der Avionikhersteller bereits die Einbaugenehmigung für verschiedene Flugzeugmuster vorgenommen hat.

Vorbildlich ist hier die **Filser Electronic**, die den Transponder TRT800A in Zusammenarbeit mit einem Entwicklungsbetrieb bereits für etliche Muster zertifiziert hat (siehe AOPA-Letter 04/07).

Auch **Garrecht Avionik GmbH** hat sich bei uns gemeldet und erklärt, dass sie in Kürze für ihren Transponder VT-02 einen Minor Change Approval Letter mit zugelassener Einrüstanleitung, Flight Manual Supplemental und Maintenance Manual Supplemental kostenlos veröffentlichen werden, und zwar für die Typen C152, C172 und PA28. Weiter ist auf der Homepage www.garrecht.com zu lesen: „Für weitere ca. 60 Flugzeugtypen wird die Nachweisführung durch ein Partnerunternehmen durchgeführt. Die Erlaubnis zur Nutzung wird gegen einen Kostenbeitrag im erträglichen Rahmen (ca. 200 EUR je Flugzeug) ermöglicht werden. Weitere Kosten oder gar EASA-Gebühren fallen nicht an."

Also:
Fragen Sie bei Ihrem Avionikhändler nicht nur nach dem Transponder, sondern auch gleich nach der Zulassung des Transponders in Ihrem Flugzeug, lassen Sie sich ein Komplettangebot für die Umrüstung machen. Misstrauen ist leider auch durchaus angebracht, es ist schon vorgekommen, dass ein geschäftstüchtiger Avionikbetrieb den Transponder „einfach so" einbauen will. Bestehen Sie deshalb für Ihre L-Akte auf ein „Minor Change Approval" von der EASA oder einem anerkannten Entwicklungsbetrieb, das die korrekte Zulassung des Transponders in Ihrem Flugzeug dokumentiert.

Was tut die AOPA-Germany? Die EASA Gebührenordnung ist ein Ärgernis, aber kurzfristig lässt sich nicht an ihr rütteln. Wir können Ihnen aber anbieten eine „Börse" für Transponderzulassungen einzurichten, dabei unterstützen Angebot und Nachfrage zusammenzuführen. Mailen Sie uns, welches Flugzeugmuster mit welchem derzeitigen Transponder Sie besitzen und welche Transponder in Frage kommen. Wir stellen dann den Kontakt zwischen Ihnen her, damit Sie mit Sammelzulassungen die Kosten reduzieren können.

Anzeige

IAOPA eNews

IAOPA Secretariat Continues to Press for Modification of ICAO ELT Requirement

ICAO Annex 6, Part II will require carriage of a 406 MHz ELT of any type in all existing general aviation aeroplanes operating internationally after 1 July 2008. IAOPA has opposed this standard for several years for a number of reasons and continues to seek alternative forms of compliance for the standard. Poor equipment reliability, lack of installation standards that would assure activation and operation, and lack of a credible cost-benefit analysis to make a case of ELT carriage have been offered to ICAO several times with no effect.

As an alternative to the ELT requirement for existing aircraft, which may be a portable unit not attached to the aircraft, IAOPA has advocated the carriage of a personal locator beacon (PLB). These units are small, lightweight, relatively inexpensive, truly portable and built to the same specifications as ICAO mandated ELTs. Their portability will allow them also to be used for emergency locating services other than aeronautical purposes. Australia and New Zealand have authorized their use in general aviation aircraft and Canada and the UK are considering them.

IAOPA has submitted a petition to ICAO advocating the use of PLB in lieu of ELT, to be considered at an upcoming international search and rescue conference to be held in early September.

AOPA-Spain Initiates Agreement with their Government to Investigate Ultralight Accidents

Until recently, ultralight accidents in Spain were only known to the government if voluntarily reported by the ultralight community; even then the accidents were not investigated. This arrangement did not provide either the government or the ultralight community with adequate information regarding the circumstances or causes of accidents. As a consequence, safety awareness and knowledge within the ultralight community suffered.

Beginning two years ago, AOPA-Spain proposed to the Commission on Investigation of Accidents and Incidents of Civil Aviation (CIAIAC) to join with the ultralight community in investigating ultralight accidents and incidents so that their activities could be made safer. An agreement was recently signed between CIAIAC and the Royal Aeronautical Federation of Spain (RAFE), the air sports sanctioning organization within Spain, to collaborate on technical and organizational issues to investigate and determine causes of ultralight accidents and incidents. RAFE will supply technical experts to conduct investigations and analyze data generated prior to sending it to CIAIAC for confirmation and codification. Eventually, other air sport activities will be covered under this agreement, including gliders and other types of air sport vehicles.

AOPA-Spain president Marlies Campi noted that, „This is a very important achievement for AOPA-Spain, one that we have been working on for two years. Prior to this CIAIAC would only publish an annual report of accidents that had been reported. This agreement will mean that for the first time in Spain's ultralight history, accidents and incidents will be reported, studied, and safety recommendations made."

IAOPA and FAI Join in Requesting Modification of ICAO Language Proficiency Requirements

IAOPA and the Fédération Aéronautique Internationale (FAI) have joined forces in requesting that ICAO modify their stringent language proficiency standards for VFR pilots. In a joint working paper to be considered at the upcoming triennial ICAO Assembly, both organizations requested that the highest deliberative body of ICAO modify the requirement for language proficiency level 4 for VFR operations. The working paper noted, in part, „The requirement for a pilot to meet the high levels of language proficiency specified in the new standard while operating under VFR and in non-complex airspace is unnecessary for the safety and efficiency of the air traffic control system. The high costs and time required to meet this requirement cannot be justified for the few times a VFR pilot may be required to contact an air traffic control facility.

„Qualifying for level 4 language proficiency will require hundred of hours and thousands of dollars in training and costly testing for each of the hundreds of thousands of pilots who may only occasionally use language in their brief international flights as required by the ICAO standard. Language training, testing and proficiency for an estimated 500,000 general aviation pilots who fly internationally is estimated to cost $1.5 billion over the next three years.

„Reconsider the IAOPA petitions to modify the language proficiency standards for VFR operations. Employ risk analysis techniques to properly consider the factors involved in the decision process."

IAOPA Representative to ICAO and FAI President Pierre Portman will work together to advocate this cause with Assembly delegates and jointly present the paper at the 18-28 September meeting in Montreal.

Termine

Alle Angaben ohne Gewähr

Oktober 2007

▶ 01. Oktober 2007
Sea Survival - Überleben auf See
Info: www.aopa.de

▶ 04. - 07. Oktober 2007
11. Nord-Ost-Trainingscamp
in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

19. - 29. Oktober 2007
5. Fliegertreffen am Nil
Info: a.ring@bautext.de

▶ 27. - 28. Oktober 2007
AOPA-Fluglehrerfortbildung
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

November 2007

▶ 10. November 2007
AOPA-Sprechfunkrefresher
mit Claus P. Kindt
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

▶ 24. November 2007
AOPA-Atlantikseminar mit Arnim Stief
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

Januar + Februar 2008

▶ 19.01. + 16.02.2008
AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen
Info: www.aopa.de

Arbeitskreise

Der AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater" trifft sich im Jahr 2007 zu folgenden Terminen **im Steigenberger-Hotel Langen:**

Samstag **10.11.2007,** um 10:00 Uhr

Interessenten können sich bei dem Leiter des Arbeitskreises RA Wolfgang Hirsch unter Tel. 0711 23733-0 oder Fax: 0711 23733-17 melden.

Schon mal vormerken:
▶ 02. - 09. August 2008
30. AOPA-Trainingscamp
in Eggenfelden (EDME)
Info: www.aopa.de

Anzeige

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

1 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

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

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

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

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

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

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

AOPA-Package:
Artikel 1-3 zum Preis von **35,00 EUR** statt der regulären 42,00 EUR!

1

2

3

4

5

7

6

AOPA-Shop

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse

Name | AOPA-ID
Straße
PLZ | Ort
Land

Zahlungsart

☐ Bankeinzug
Kto-Nr. | BLZ
Kontoinhaber
☐ VISA/ Mastercard – **Bestellungen aus dem Ausland nur per Kreditkarte**
Kreditkartennummer
Gültig bis
☐ per Vorabüberweisung/Scheck – **Bankverbindung/ Anschrift siehe nächste Seite**

Versandkosten für Produkte 4+5 bis maximal 5 Stück betragen 2,00 EUR, für alle anderen 7,50 EUR. Alle Artikel inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten

Bestellung

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

Bestellbestätigung

Datum | Unterschrift

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
SIEBERT Luftfahrtbedarf
Sky Fox
FRIEBE FLUGBEDARF

Fliegerwitze

Ein fünfjähriger Junge kommt ins Flugzeugcockpit, setzt sich hin und schaut zu.

Die Zeit vergeht.

Der Kapitän rückt sich seine Sonnenbrille zurecht.

Die Zeit vergeht.

Zehn Minuten später fragt der Kapitän den kleinen Jungen: „Na Kleiner, willst du auch mal Pilot werden?"

Der Junge antwortet: „Nee, ich nicht, aber mein Bruder - die faule Sau..."

Während des Fluges rumpelt und knarzt es in der Kabine.

Ein Passagier erbleicht, der kalte Schweiß steht im auf der Stirn, er krallt seine Finger in den Sitz.

Sein Sitznachbar: „Beruhigen sie sich. Ich fliege oft und kann ihnen sagen, die Jungs im Cockpit wissen schon was sie tun."

Daraufhin der verängstigte Passagier: „Naja, ich bin Pilot und weiß was die da vorne tun!"

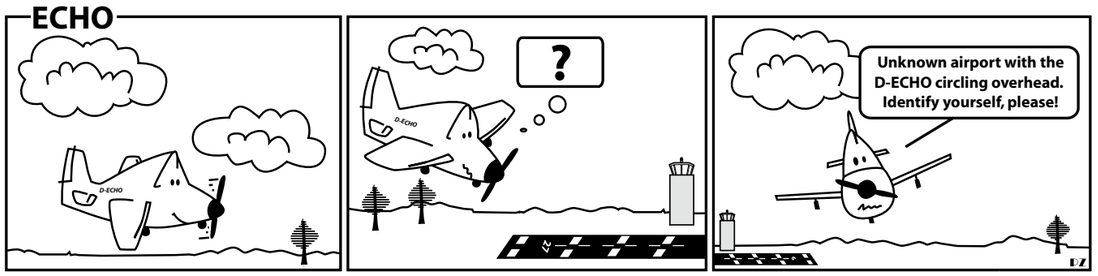
„Stewardess!"

„Ja, mein Herr?"

„Ich möchte mich über diese Airline beschweren! Jedes Mal, wenn ich fliege, bekomme ich denselben Sitzplatz. Ich kann den Film nicht sehen und habe keine Fensterblenden, sodass ich nicht schlafen kann!"

„Captain, halten Sie den Mund und landen Sie die Maschine!"

Bilderrätsel – Finden Sie die 10 Fehler im rechten Bild.



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 2007
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage 10.000 Exemplare
3. Quartal 2007 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 Adobe 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 Mitgliedbeiträge 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

ILA
Berlin · Brandenburg

The focal point of aerospace.

Berlin Air Show

27. Mai – 1. Juni 2008

www.ila-berlin.de

Hosted by: LAND BRANDENBURG

Wenn Europa Ihr Markt ist, dann ist die ILA Ihre Messe. Mit der Berlin Air Show sind Sie näher am Kunden in Deutschland und vor allem näher an den Entscheidungsträgern in den sich dynamisch entwickelnden Ländern Mittel- und Osteuropas.

Deutschland zählt zu den wichtigsten Wachstumsmärkten der Business & Corporate Aviation. Das neue **ILA Corporate Aviation Center** wird auf die hohen Anforderungen im High-End-Bereich abgestimmt.

Das **ILA HeliCenter** versteht sich als internationales Kompetenzzentrum rund um den Drehflügler. Als „Messe in der Messe" bietet es den Anbietern von Hubschraubern mit HeliHalle, Chalet-Bereich, Static Display und einem eigenen Heliport beste Bedingungen für die Präsentation von Fluggerät.

Die **ILA General Aviation Avenue** ist längst zu einem Markenzeichen der ILA geworden. Die Dichte des Angebots, die kurzen Wege von Stand zu Stand und die eigene Messehalle für GA-Ausrüster und GA-Zulieferer machen die Avenue bei Ausstellern und Fachbesuchern gleichermaßen beliebt

BDLI Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

Messe Berlin