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

AOPA LETTER

Ausgabe 06/2007 | Dezember - Januar 07/08 | Heftpreis 2,80 Euro

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

06/07

Neuer AOPA-Erfolg

Mineralölsteuerfrei fliegen im Werkverkehr!

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!

- **Privatisierung der DFS wird immer unwahrscheinlicher**
- **8. AOPA-Musterverfahren gegen die ZÜP gewonnen**

Fliegerisch fit!

- **Ruf der Wildnis Teil 3 – Fly-Out wieder nach Norwegen**
- **AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen**

Besser informiert!

- **Fliegen ohne Flugleiter jetzt auch in Marl-Loemühle**
- **Nur noch ein Jahr? Aktuelle Notizen zum Schicksal des Flughafens Tempelhof**

Inhaltsverzeichnis

AOPA-Intern

- Editorial 2
- AOPA-Geschäftsstelle zwischen den Jahren geschlossen 3
- Mitglieder werben und Prämie verdienen 30
- Wir danken... 33

Stärker vertreten!

- Steuerfrei fliegen! – Es funktioniert 4
- Privatisierung der DFS wird immer unwahrscheinlicher 6
- Tauglichkeitsintervalle Klasse 2 jetzt eindeutig zugunsten der Piloten geregelt 7
- Tag der AOPA-Vereine am 29.09.2007 8
- 8. AOPA-Musterverfahren gegen die ZÜP gewonnen 10
- Der Vorlagebeschluss des VG Darmstadt gegen die ZÜP ist jetzt beim BVerfG 11
- Do you speak English? ICAO gewährt mehr Zeit für die Einführung von Sprachtests 12

Fliegerisch fit!

- Rückblick auf das 11. AOPA-Trainingscamp in Stendal 14
- Ruf der Wildnis Teil 3 – AOPA-Fly-Out 2008 wieder nach Norwegen 16
- Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen 17
- AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR“ in Schönhagen am 19.01.2008 und 16.02.2008 18
- AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 09.02.2008 18
- Umfrage Mooney Maintenance Class 2008 18
- TFC-Simulatorcamp in Essen-Kupferdreh vom 14. - 16.03.2008 19
- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig vom 29. - 30.03.2008 19

Besser informiert!

- Buchbeschreibung „Frankfurt Flughafen – Ein Tag in der Airport- City“ 20
- Recht(s) so 20
- Becker Avionics erleichtert Umrüstung auf Mode-S-Transponder 21
- Internationaler Jugendaustausch IACE 2008 21
- 14. Oldtimertreffen auf der Hahnweide 22
- Weiterer Erfolg für die DA42 OPALE 23
- Fliegen ohne Flugleiter jetzt auch in Marl-Loemühle 24
- Pilotinnen mit neuer Präsidentin 24
- Schulung für US-Berechtigungen 25
- Nur noch ein Jahr? Aktuelle Notizen zum Schicksal des Flughafens Tempelhof 26
- Der nächste Winter kommt bestimmt! Von der vermeintlichen Last im Winter ein Triebwerk zu starten 28

Rubriken

- IAOPA-News 31
- Unterhaltung 32
- Termine 2007 33
- AOPA-Shop 34
- Impressum/ Mitgliedsantrag 35

Liebe Fliegerfreunde,

das Jahr 2007 neigt sich dem Ende entgegen. Traditionell ist dies die Zeit für einen Rückblick auf das Geschehene und den Ausblick auf die Herausforderungen des nächsten Jahres.

Für die AOPA wurde das Jahr 2007 dominiert von den Auseinandersetzungen gegen die unsinnigen Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach dem Luftsicherheitsgesetz, die zum Aufregerthema Nr. 1 geworden sind. Inzwischen wurde sogar schon die Zuverlässigkeit von Besatzungsmitgliedern in Frage gestellt, die als 17-jährige erwischt wurden, als sie mit einem gefälschten Schülerausweis schwarz mit dem Bus gefahren sind. Unser Widerstand zeigt Wirkung: ZÜP-Verweigerer erhielten in AOPA-Musterprozessen ihre Lizenzen zurück, das Verwaltungsgericht Darmstadt hat das Bundesverfassungsgericht angerufen und Verfassungsbedenken angemeldet. Leider ist eine schnelle Entscheidung nicht zu erwarten, wir werden auch weiterhin bei Politik und Verwaltung für ein ausgewogenes Sicherheitspaket werben, das seinen Namen auch verdient und zentral auf den Ideen des Airport-Watch-Programms der AOPA-USA aufbaut.

Ein Erfolg von noch nicht abzuschätzender Tragweite ist die Entscheidung des Finanzgerichts Düsseldorf vom 31. Oktober zur Mineralölsteuer. Für alle Flüge, die im Zusammenhang mit gewerblich veranlassten Reisen stattfinden, muss ebenso wie für alle Flüge im gewerblichen Schulverkehr und der Arbeitsluftfahrt keine Mineralölsteuer mehr gezahlt werden! Insgesamt wird die AL um fast 30 Mio. EUR entlastet! Bislang weigerte sich der Zoll, eine EU-Richtlinie entsprechend umzusetzen. Diese Gerichtsentscheidung zeigt auf, dass es kein schlüssiges Konzept zur Finanzierung unserer Infrastruktur gibt. Dass nur noch Flüge ohne gewerblichen Hintergrund Mineralölsteuer zahlen müssen, ist nicht einzusehen. In den USA zahlen alle Flüge, auch die Airlines, eine moderate Steuer auf Kraftstoff, und damit werden die Flugsicherung und die Flugplätze zum Wohle aller Beteiligten finanziert.

Auch unsere Kampagne zum Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ zieht immer größere Kreise. Vor einigen Jahren waren die Luftfahrtbehörden der Länder noch strikt abweisend, doch inzwischen schrumpft die Front derer, die FoF rigoros ablehnen, immer weiter. Auch in Marl-Loemühle wird es neuerdings praktiziert, das neue Flugplatzmanagement konnte die bislang zurückhaltende Luftfahrtverwaltung in NRW von den Vorteilen und der Unbedenklichkeit des Verfahrens überzeugen.

Aber auch 2008 wird sicherlich wieder sehr fordernd werden. Wir hoffen, dass der Flugplatz Fürstenfeldbruck, zu deren Gesellschaftern die AOPA mit dem Fliegerclub München und der IHK zählt, in den nächsten Wochen die Betriebsgenehmigung erhält und dass damit der AL im Großraum München endlich die Heimat gegeben wird, die sie zu einer positiven Entwicklung braucht: 1500m Piste, Betrieb 7 Tage in der Woche, großzügige Abstellflächen und eine blockadefreie Zufahrt. Der Antrag auf Betriebsgenehmigung ist mit allen Unterlagen inklusive Umweltgutachten eingereicht, so dass wir derzeit nur auf die Antwort der Genehmigungsbehörde warten können.

Ein anderer Brennpunkt bleibt der Flughafen Berlin-Tempelhof, für dessen Erhalt derzeit ein Volksbegehren läuft. Wir sind zuversichtlich, dass die ICAT die notwendigen Stimmen für seinen Erhalt mobilisieren wird, und dass sich die Senatsverwaltung Berlins dem Votum nicht entziehen wird. Das Fly-In zur Offenhaltung des Stadtflughafens in 2007 war ein großer Erfolg. Wir hoffen, auch in 2008 und danach Sternflüge nach Tempelhof durchführen und den Fortbestand des traditionsreichen und ökonomisch so wichtigen Flugplatzes feiern zu können.

Aber auch im Bereich Flugsicherung wird es neue Herausforderungen geben. Im Flugsicherungsprojekt SESAR treten wir dafür ein, dass die europäische AL auch in Zukunft ihre Freiheiten im enger werdenden Luftraum behält und mit Avionik ausgestattet wird, die nutzbringend und bezahlbar ist. Auch wir wollen spätestens in 2020 moderne elektronische Möglichkeiten zur Kollisionsvermeidung und Wetterinformationen in unseren Cockpits erhalten.

Das zu erwartende Scheitern der DFS-Kapitalprivatisierung wird unsere Arbeit keinesfalls erschweren, sondern ganz im Gegenteil verhindern, dass wir uns auch noch gegen die Interessen von Investoren im Hintergrund durchsetzen müssen.

In unserem Streit mit Eurocontrol und der DFS gegen die Zwangseinrüstung von 8.33kHz Funkgeräten erhalten wir Unterstützung von der Europäischen Kommission. Die Kommission weigert sich nach fortgesetzten Protesten der IAOPA, das von der Flugsicherung geforderte sofortige Mandat für die 8,33-Einrüstung auch unterhalb von FL195 zu erteilen und fordert stattdessen, zunächst alle Möglichkeiten eines effizienteren Frequenzmanagements konsequent auszunutzen. Das ist genau unsere Position und ein großer Erfolg für die AL, denn wir wollen erst in 2020 auf Funkgeräte umrüsten, die dann aber beides beherrschen: 8.33 und den bis dann neu zu schaffenden digitalen Datenstandard. Denn unsere Handys funktionieren schließlich auch nicht mehr analog, und übertragen zusätzlich zur Stimme ganz nebenbei wenn gewünscht auch noch Nachrichten und Bilder.

Aber wir kooperieren auch durchaus gut und vertrauensvoll mit unseren Behörden. Gemeinsam mit dem BMVBS arbeiten wir z.B. an einem Konzept, das eine unbürokratische Umsetzung der neuen Anforderungen der ICAO an das Englisch-Sprachvermögen ermöglicht, ohne unsere Crews unnötig zu belasten. Auch bei der EASA, die für die AL wichtige Vorschriften zur Lizenzierung und Zulassung erarbeitet, ist die IAOPA voll eingebunden.

Generell heißt es für uns dicke Bretter aufzubohren und einen langen Atem zu haben. Dafür brauchen wir möglichst viele Mitglieder, die unsere Arbeit finanziell tragen. Deshalb bleiben Sie uns bitte als Mitglieder erhalten und motivieren Sie Ihre fliegenden Kollegen, doch auch Mitglied bei uns zu werden: Die Prämie für ein geworbenes Mitglied beträgt immerhin 40,- €, wie wir finden ein doch ganz interessanter Anreiz für ein Werbegespräch.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen, auch im Namen des AOPA-Vorstandes und der Mitarbeiter der Geschäftsstelle, ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und einen Guten Rutsch ins Neue Jahr!

Dr. Michael Erb
Geschäftsführer der AOPA-Germany

AOPA-Geschäftsstelle zwischen den Jahren geschlossen

Die AOPA-Geschäftsstelle bleibt vom 24.12.2007 bis zum 01.01.2008 geschlossen. In dringenden Fällen sind wir per Email unter **mail@aopa.de** zu erreichen.

Ab dem 02.01.2008 stehen wir Ihnen wieder zu den normalen Bürozeiten zur Verfügung.

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

Erfolg im Kampf gegen Mineralölsteuer – Befreiung jetzt auch für den Werkverkehr

Das Finanzgericht Düsseldorf ist das erste Gericht[1], das am 31. Oktober das Hauptzollamt Köln[2] verurteilt hat, Mineralölsteuer auf AVGAS für die Flüge im Werksflugverkehr in voller Höhe zu vergüten[3]. Der Kläger ist Eigentümer einer Mooney M20M, die er im steuerlichen Betriebsvermögen eines gewerblichen Einzelunternehmens betreibt; das Flugzeug ist langfristig „naß" verchartert an eine GmbH, deren Gesellschafter und Geschäftsführer der Kläger und sein Bruder sind, abgerechnet wird nach Flugminuten[4]. Es ist praktisch, dass der Geschäftsführer des Charterers das Flugzeug auch fliegen darf, und dies auch tut.

Das Gericht hat im Wesentlichen ausgeführt:

Der Kläger hat in richtlinienkonformer Auslegung des § 50 Abs. 1 Mineralölsteuerverordnung Anspruch auf Vergütung der Mineralölsteuer, die in dem Preis des für die Durchführung der geschäftlichen Flüge des Charterers angeschafften AVGAS enthalten war. Art. 14 Abs. 1 Buchst. b) der Energiesteuerrichtlinie[5], die seit dem 1. Januar 2004 anwendbar ist, fordert als höherrangiges Gemeinschaftsrecht für eine Steuerbefreiung nämlich lediglich, dass die Energieerzeugnisse als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt verwandt werden; diese Befreiung ist nicht nur für Luftfahrtunternehmen vorgesehen. Die Vercharterung des Flugzeugs einschließlich der Betriebsstoffe gegen Entgelt ist eine entgeltliche Erbringung einer Dienstleistung[6], jedenfalls wurde das Flugzeug für kommerzielle Zwecke genutzt. Die Aufzählung der Regelbeispiele in Artikel 14 Abs. 1 Buchst. b) der Richtlinie schließt einen Rückgriff auf den allgemeinen Tatbestand der Nutzung des Luftfahrzeugs für kommerzielle Zwecke nicht aus. Der EuGH hat zum Begriff der Schifffahrt im Sinne von Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe c) der Richtlinie 92/81 bereits entschieden, dass jede Schifffahrt zu kommerziellen Zwecken in den Anwendungsbereich der in dieser Bestimmung vorgesehene Befreiung von der harmonisierten Verbrauchssteuer fällt. Die Bestimmung unterscheidet nicht nach dem jeweiligen Zweck der Schifffahrt, weil die Wettbewerbsverzerrungen, die durch die Richtlinie verhindert werden sollen, unabhängig von der Art der betreffenden gewerblichen Schifffahrt auftreten. Der Senat hat keine Bedenken, die vom EuGH entwickelten Grundsätze auf die vergleichbare Bestimmung des Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe b) der Richtlinie 2003/96 zu übertragen. Das Gemeinschaftsrecht sieht eine Einschränkung des Anwendungsbereichs des Artikel 14 Abs. 1 Buchstabe c) Richtlinie 2003/96 auf bestimmte Arten kommerzieller Zwecke nicht vor. Im Streitfall ist unschädlich, dass der Kläger das von ihm dem Charterer berechnete Entgelt nicht für die Beförderung von Passagieren oder Waren, sondern für das zur Verfügung stellen des Luftfahrzeugs einschließlich der Betriebsstoffe erhalten hat. Es reicht aus, dass das Luftfahrzeug als solches für kommerzielle Zwecke genutzt worden ist, ohne dass es darauf ankommt, wofür der Charterer das Entgelt letztlich entrichtet hat. Das Gericht stützt sich auf die Entscheidung des Bundesfinanzhofs in dem Barkassenfall[7], in dem dieser es für die Annahme eines kommerziellen Zwecks als ausreichend angesehen hat, dass die Barkasse als Werbemaßnahme bei der Begleitung einer Regatta in unmittelbarem Zusammenhang mit der gewerblichen Tätigkeit des Versicherungsunternehmens stand, ohne dass dieses hierfür ein Entgelt von Dritten erhielt.

Das Gericht musste aus zwingenden Gründen des deutschen Prozessrechts die Revision zum Bundesfinanzhof zulassen, weil seine Entscheidung von einer Vorentscheidung des Bundesfinanzhofs abweicht und offenbar von grundsätzlicher Bedeutung ist: das Urteil des Gerichts wird immerhin zu einem Steuerausfall von rd. 27 Mio. € für den Bundeshaushalt[8] führen. Das Gericht hat das Urteil dem Kläger am 12. November ,07 gestellt, es ist davon auszugehen, dass auch der Beklagte das Urteil am selben Tag erhalten hat. Der Beklagte hat jetzt einen Monat Zeit, um die Revision einzulegen, die er in einem weiteren Monat begründen muss. Es kann nicht abgeschätzt werden, ob das Ministerium das beklagte Hauptzollamt anweist, eine Revision einzulegen und zu begründen; die Finanzbehörden neigen allerdings dazu, auch in aussichtslosen Fällen eine Entscheidung des Bundsfinanzhofs herbei zu zwingen.

Leider müssen wir uns alle noch weiter gedulden, bis die Revision eingelegt ist, und der Bundesfinanzhof darüber entschieden hat. Bis dahin ist es wichtig, dass die Vergütungsanträge kontinuierlich bei den zuständigen Hauptzollämtern eingereicht werden: wie auch bisher kann die Vergütung für das Kalendervierteljahr, das Kalenderhalbjahr oder auch das Kalenderhalbjahr beantragt werden; wesentlich ist allerdings, dass die Vergütung nur bis zum Ende des Jahres beantragt werden kann, das auf das Kalenderjahr folgt, in dem der Kraftstoff verwandt worden ist. Bis Ende diesen Jahres müssen also Anträge für das Jahr 2005 gestellt werden, und zwar „formvollendet" auf amtlichem Vordruck mit allen vorgeschriebenen Angaben: es ist immer ausgesprochen bedauerlich, wenn ein berechtigter Antrag aus formellen Gründen zurückgewiesen wird.

Ich weise daraufhin, dass die Entscheidung einen Fall betrifft, in dem Flugbenzin verwandt worden ist; auch die anderen Verfahren betreffen Flugbenzin. Es wäre ausgesprochen hilfreich, wenn auch ein Verwender von Autobenzin (Ultraleichtflugschulen?) oder von Diesel sich entschließen könnte, ein Vergütungsverfahren einzuleiten.

Nach dem jetzt erlangten grundlegenden Erfolg sollte es möglich sein, ein Gericht auch noch davon zu überzeugen, dass die Art des Kraftstoffes nicht entscheidend ist für die Erlangung der Steuerbefreiung, sondern ausschließlich die kommerzielle Verwendung des Treibstoffs.

Auf der Grundlage dieser Entscheidung sollte es darüber hinaus möglich sein, die von den Bodendiensten in den Kraftfahrzeugen (Flugzeugschlepper, Passagierbusse, Gepäckkarren, etc.) verbrauchten Kraftstoffe in die Steuerbefreiung einzubeziehen: auch diese Kraftstoffe werden „für die Luftfahrt" verwandt, eine Begrenzung des entscheidenden Begriffs „private nichtgewerbliche Luftfahrt" auf die „Nutzung eines Luftfahrzeugs" gem. § 60 Abs. 2 EnergieStV lässt sich aus der EG - Energiesteuer – Richtlinie jedenfalls nicht herleiten.

Der Urteilsfall gab leider nicht die Möglichkeit, auch noch über die Vergütung der Mineralölsteuer auf Motorenöl zu entscheiden. Gerade das neue System der Energiesteuer gibt gute Gründe für die Auffassung, dass auch Motorenöl für Flugzeuge ein „Energieerzeugnis (ist) zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt" i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Buchst. b) Energiesteuer – Richtlinie.

■ *WP / StB Prof. Dr iur. Gustav K.L. Real*

* Mehr zum Autor unter www.Real-Audit.de

1 Drei weitere Klagen, von denen eine schon wesentlich früher eingereicht worden war, sind noch nicht entschieden, ein Termin zur mündlichen Verhandlung ist noch nicht einmal absehbar.

2 Dieses Hauptzollamt ist zuständig für den Sitz des Vercharterunternehmens, das den Kraftstoff erworben und die Mineralölsteuer wirtschaftlich getragen hat.

3 Ein Vergütungsfall liegt vor, wenn der Antragsteller die Steuer zwar wirtschaftlich getragen, aber nicht selbst unmittelbar an die Behörde geleistet hat, sondern mittelbar über einen Unternehmer, hier also über den Verkäufer des Kraftstoffs; ein Erstattungsfall liegt vor, wenn der Berechtigte die Steuer zunächst selbst an die Behörde geleistet hat, wie etwa im Fall der Überzahlung von Einkommen- oder Körperschaftsteuer: wurde hier zuviel gezahlt, kommt eine Erstattung in Betracht.

4 Schon immer war der wirtschaftliche Nutzen dieser Konstruktion für den Flugzeugeigentümer fraglich, die Gewerblichkeit mangels Teilnahme am allgemeinen wirtschaftlichen Geschäftsverkehr jedenfalls bei der Langzeitvercharterung mindestens zweifelhaft. Eine Haftungsbegrenzung kommt wegen der besonderen Regeln des LuftVG nicht wirklich in Betracht; der private Vermieter kann die gleichen Kosten als Werbungskosten absetzen, die der gewerbliche Vermieter als Betriebsausgaben absetzen könnte, kann sich aber bereits ein Jahr nach der Anschaffung zusätzlich noch über einen steuerfreien Veräußerungsgewinn freuen. Es besteht allerdings das Problem der Finanzierung der MwSt, die nur der gewerbliche Vermieter sofort abziehen kann, nicht hingegen der private Vercharterer.

5 Richtlinie 2003 / 96 des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnisse und elektrischem Strom

6 Das Gericht bezieht sich hier offenbar auf die zivilrechtliche Bedeutung des Begriffs; Treibstoff für aerial work war schon lange steuerbefreit.

7 In: BFH NV 2006, 2132

8 Statistisches Bundesamt, 2006, Fachserie 14 Reihe 9.3 Finanzen und Steuern: Mineralölsteuer für 2005, Tabelle 3.2 Steuersollbeträge, Zeilen 10,11

Steuerbefreiung: Für wen sie gilt und wie man sie erhält

Seit 2005 haben wir unsere AOPA-Mitglieder darauf aufmerksam gemacht, daß der deutsche Zoll gegen die EU–Richtlinie 92/81 vom 19. Okt. 1992 verstößt, welche eindeutig Grundlage des deutschen Rechts sein muß. Die zwingende Befreiungsvorschrift in Art. 8 dieser Richtlinie ist deutlich weiter formuliert, als die Umsetzung des deutschen Rechts erfolgte:

„Befreit ist Mineralöl zur Verwendung als Kraftstoff für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt".

Jetzt wurde durch das Finanzgericht Düsseldorf endlich klargestellt, daß Werkverkehr nicht unter die private nichtgewerbliche Luftfahrt fällt. Also:

Alle Flüge die im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit durchgeführt werden, alle Geschäftsreisen der Allgemeinen Luftfahrt, sind mineralölsteuerbefreit!

Dabei kommt es nicht auf die Größe des Unternehmens oder des Flugzeugs an. Wer mit einem gewerblichen Auftrag unterwegs ist, bekommt seine Mineralölsteuer zurück!

Sowieso eindeutig steuerbefreit waren bislang schon:

- Der gewerbliche Luftverkehr (Airlines, Lufttaxi, Luftfracht)
- Gewerbliche Schulflüge
- Arbeitsluftfahrt (Kran-, Werkstatt- und Sprühflüge, etc)

Wie Sie die Mineralölsteuer zurückerhalten und am AOPA-Erfolg teilhaben, steht im geschützten Mitgliederbereich unserer Homepage www.aopa.de. Dort finden Sie auch die Antragsformulare zum Download. Bei Fragen hilft auch die AOPA-Geschäftsstelle.

Privatisierung der DFS wird immer unwahrscheinlicher

AOPA-Pressemitteilung vom 01.11.2007

Nachdem bereits Bundespräsident Horst Köhler die Unterschrift unter das Gesetz zur Privatisierung der Flugsicherung auf Grund von Verfassungsbedenken verweigert hatte, erlitt das Vorhaben einen weiteren herben Rückschlag. Auf dem SPD-Bundesparteitag in Hamburg wurde beschlossen, „keinesfalls einer nochmaligen Gesetzesinitiative zur Privatisierung der für die Luftsicherheit und die Lenkung des Luftverkehrs zuständigen Behörde zuzustimmen".

Verschiedene Verbände der Linienluftfahrt äußerten umgehend ihr Unverständnis, mit einer DFS im Staatseigentum seien unnötige Umwegflüge und Warteschleifen zu erwarten.

Die AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt, lehnt jedoch genau wie ihr internationaler Dachverband IAOPA, die größte Pilotenvereinigung der Welt mit über 450.000 Mitgliedern, Privatisierungsbestrebungen bei Flugsicherungsorganisationen grundsätzlich ab. Dagegen sprechen nicht nur verfassungsrechtliche Bedenken, die die Übertragung von Hoheitsaufgaben an Kapitalgesellschaften betreffen, sondern auch pragmatisch-ökonomische Bedenken.

Bei Flugsicherungsunternehmen handelt es sich grundsätzlich um Anbieter einer monopolistischen Leistung, da nicht mehrere Unternehmen in einem Luftraum in Konkurrenz treten können. Zur Wahl stehen deshalb das Modell eines Monopols im Staatseigentum oder das Modell des Monopols im Privateigentum.

Die Privatisierung von Monopolen ist ökonomisch immer ausgesprochen problematisch, was auch im Fall der DFS-Privatisierung vom Bundesverkehrsministerium nicht bestritten wird. Deshalb soll auch ein Bundesaufsichtsamt über die Tätigkeiten der privatisierten Flugsicherung wachen, drohenden Monopolmissbrauch verhindern.

Jedoch ist unser Staat bereits bei der Kontrolle des privatisierten Gas- und Strommarktes völlig überfordert, viele Bundestagsabgeordnete beklagen den Verlust jeglicher Kontrolle über die steigenden Preise, obwohl Verbraucherschutz- und Kartellbehörden ständig versuchen korrigierend auf Fehlentwicklungen des Marktes einzuwirken und den Wettbewerb zu beleben. Warum will man nach denkbar schlechten Erfahrungen auf dem Energiemarkt jetzt auch noch das Wagnis unternehmen die Flugsicherung zu verkaufen?

Zwei Scheinargumente werden dabei immer wieder vorgetragen:

1) Eine private Flugsicherung arbeitet effizienter

Dieses Argument ist schlicht falsch und lässt sich leicht widerlegen: Die effizienteste Flugsicherung der Welt ist die rein staatliche FAA in den USA, die pro Flug ca. 50% günstiger arbeitet als die europäische Flugsicherung. Die mit Abstand teuerste Fugsicherung Europas in den Jahren 2002 bis 2005 ist die bereits privatisierte britische NATS, was aber von den Befürwortern der DFS-Kapitalprivatisierung verschämt verschwiegen wird. Private Monopolisten arbeiten leider nie effizient und kostengünstig, da hilft auch keine staatliche Kontrolle!

2) Europas Flugsicherung muss grenzübergreifend tätig werden

Das stimmt tatsächlich, die europäische Flugsicherung ist in über 30 unabhängige Organisationen zersplittert. Das sind deutlich zu viele, das hat man im Projekt Single European Sky festgestellt. Diese Fragmentierung stellt den Hauptgrund für die hohen Kosten dar.

Allerdings darf man daraus nicht ableiten, dass nur private Flugsicherungs-Unternehmen in Europa grenzübergreifend tätig werden und den Flickenteppich der Flugsicherungen aufheben können!

Zutreffend ist viel mehr, dass die Privatisierung der nationalen Flugsicherungsbehörden enorme verfassungsrechtliche Probleme aufwirft, die dem überaus wünschenswerten Zusammenwachsen der Flugsicherung im Wege steht, wie man es aktuell auch in Deutschland feststellen kann. Viele europäische Staaten könnten der Übertragung von Hoheitsrechten auf eine europäische überstaatliche Flugsicherung, etwa unter Kontrolle der Europäischen Kommission, sicherlich zustimmen. Die europäischen Fluglotsen haben hierzu bereits ein sehr vielversprechendes Modell mit Namen MOSAIC entwickelt. Was jedoch gesamteuropäisch nicht zustimmungsfähig sein wird, ist die Übertragung von Hoheitsrechten der Flugsicherung auf ausländische Kapitalgesellschaften.

Die Privatisierung der DFS ist für die Entwicklung der Flugsicherung schädlich, weil

- sonst auf Grund ihrer Monopolsituation und des Drucks ihrer Kapitalgeber mit einer deutlichen Erhöhung der Preise zu rechnen ist.
- sie das zwingend notwendige Zusammenwachsen der europäischen Flugsicherungen behindert.

Zudem darf die DFS nicht zum Spielball wirtschaftlicher Interessen ihrer Kapitalgeber werden. Die Linienfluggesellschaften haben vor allem deshalb ein Interesse an einer Kapitalbeteiligung an der DFS, weil sie dadurch verstärkt Einfluss auf deren Entscheidungen nehmen können. Wenn in der Verwaltung der DFS ungefähr 30% der Arbeitsplätze abgebaut werden sollen, dann haben die Kapitalgeber natürlich auch Einfluss auf Entscheidungsprozesse. Welcher Arbeitnehmer will schon riskieren, bei seinem Gesellschafter unangenehm aufzufallen, wenn jeder dritte Arbeitsplatz gestrichen werden soll? Genauso, wie es undenkbar ist, dass sich Speditionen bei der Autobahnpolizei einkaufen, sollte es auch undenkbar sein, dass sich Fluggesellschaften bei der Flugsicherung einkaufen.
Die DFS muss, um auch in Zukunft kosteneffizient agieren und unabhängig entscheiden zu können, weiterhin im Staatseigentum bleiben, bis sie möglichst bald in eine gesamteuropäische Flugsicherung integriert wird!

Glaspalast weiter im Staatseigentum: DFS Unternehmenszentrale Langen

Tauglichkeitsintervalle Klasse 2 jetzt eindeutig zugunsten der Piloten geregelt

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 30.10.2007 eine Klarstellung verfasst. Das Schreiben ist eine Reaktion auf eine Anfrage der AOPA-Germany e.V. an das Bundesverkehrsministerium vom 02.10.2007.

Hintergrund der Anfrage war: Teilweise wurde bei manchen Fliegerärzten und auf Veranlassung mancher (nicht aller) Behörden bei Piloten der Klasse 2 z. B. von 39 Jahren Alter die Zeugnislaufzeit auf den 42. Geburtstag begrenzt, statt der bis zum 40. Lebensjahr geltenden 5 weiteren Jahre und beim 59-jährigen auf den 61. Geburtstag statt der weiteren 2 Jahre.

Wir hatten das Ministerium angeschrieben, nachdem wir von einem AOPA-Mitglied erfahren hatten, dass das RP Karlsruhe die Laufzeiten entgegen der Regelung in § 24 d LuftVZO verkürzt hatte.

Das Bundesverkehrsministerium hat nunmehr mit dem Anschreiben an die AOPA vom 25.10.2007 und dem Schreiben vom 30.10.2007, gerichtet unmittelbar an das Innenministerium Baden-Württemberg, reagiert. Das RP Karlruhe hatte anschließend selbst eine Anfrage an das Verkehrsministerium gerichtet. Das AOPA-Mitglied hat nunmehr die verlängerte Tauglichkeit erhalten.
Sein Fliegerarzt hatte ursprünglich die verlängerte Tauglichkeit bestätigt. Dieser Fliegerarzt sollte vom RP Karlsruhe verpflichtet werden, ein Medical mit dem kurzen Intervall auszustellen.

Die AOPA-Empfehlung lautet: Ein Pilot, dessen Tauglichkeit im bisherigen Medical nach dem 40., bzw. nach dem 60. Lebensjahr endet, sollte überlegen, eventuell noch vor diesem Geburtstag die Tauglichkeit verlängern zu lassen. Er gewinnt dadurch Zeit und Geld.
Beispiele für die ab sofort allgemein geltende Regelung in der Klasse 2:

- Pilot beim Doc bis zu einem Tag vor seinem 40. Geburtstag: Zeugnislaufzeit 5 Jahre
- Pilot beim Doc an oder nach seinem 40. Geburtstag: Zeugnislaufzeit 2 Jahre
- Pilot beim Doc bis zu einem Tag vor seinem 60. Geburtstag. Zeugnislaufzeit 2 Jahre
- Pilot beim Doc an oder nach seinem 60. Geburtstag. Zeugnislaufzeit 1 Jahr

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

Tag der AOPA-Vereine am 29.09.2007

AOPA-Mitgliedsvereine trafen sich in Egelsbach

Derzeit sind 60 Luftfahrtvereine in der AOPA-Germany organisiert. Diese Vereine hatte die AOPA-Germany am 29.09.2007 zum ersten „Tag der AOPA-Vereine“ eingeladen.

Insgesamt 31 Vertreter von Luftfahrtvereinen waren anwesend und informierten sich im Hangar von Diamond Aircraft am Flugplatz Egelsbach über aktuelle Themen der Allgemeinen Luftfahrt. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem direkten Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Vereinen.

Geleitet wurde der Tag der AOPA-Vereine von Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA-Germany. Dieser eröffnete auch die Vortragsreihe am Vormittag und referierte zu „Fliegen ohne Flugleiter“. Das Interesse an diesem Thema ist nach wie vor ungebrochen und war dementsprechend auch bei den anwesenden Vereinsvertretern sehr hoch. Dr. Michael Erb betonte, dass die AOPA-Germany ihre Mitgliedsvereine gerne bei der Beantragung von Fliegen ohne Flugleiter unterstützt, bei der Erstellung von Konzepten behilflich ist und entsprechende Gespräche mit den zuständigen Luftfahrtbehörden führt. Langfristiges Ziel ist, dass Fliegen ohne Flugleiter auch in Deutschland ein für die Allgemeine Luftfahrt selbstverständliches Verfahren wird – mit der entsprechenden Veröffentlichung in der AIP.

AOPA-Vizepräsidentin RAin Sibylle Glässing-Deiss brachte die Zuhörer anschließend in Sachen Zuverlässigkeitsüberprüfung auf den neuesten Stand. Auch wenn die ZÜP mittlerweile vor dem Bundesverfassungsgericht ist und mehrere Musterverfahren erfolgreich durchgeführt wurden, hat die AOPA noch einen mühsamen Weg vor sich. Denn es gibt 23 teils sehr kleine Luftfahrtbehörden in den Bundesländern und keine einheitliche Behördenpraxis, darüber hinaus 34 Verwaltungsgerichte mit unterschiedlicher Rechtssprechung. RA Sibylle Glässing-Deiss empfahl allen Anwesenden, die den Antrag zur ZÜP unterschreiben müssen oder wollen, unbedingt ihren Unmut oder Protest zu formulieren und eventuelle Zahlungen unter Vorbehalt zu leisten.

Jo Konrad (Beirat der AOPA-Germany und DULV-Präsident) bei seinem Vortrag

Jo Konrad, Präsident des DULV und Beirat der AOPA-Germany informierte im Anschluss über die Regulierungsvorhaben der EASA für die Allgemeine Luftfahrt. Jo Konrad vertritt die IAOPA in der EASA-Arbeitsgruppe MDM.032, deren Aufgabe es ist, leichtere Durchführungsbestimmungen und Richtlinien für den privaten Luftverkehr auf nicht komplexen Luftfahrzeugen zu entwickeln. Ziel ist u.a. die Einführung einer vereinfachten Privat-Piloten-Lizenz, die von nationalen Behörden oder sogenannten Assessment Bodies herausgegeben werden soll und unterhalb des PPL-A angesiedelt ist. Erleichterungen beim Medical (Hausarztmodell) werden ebenfalls diskutiert.

Der Vortrag von Wolfram Klass, Geschäftsführer von Diamond Aircraft Deutschland, befasste sich mit den Möglichkeiten der Diamond-Flotte im Vereinsansatz. Wolfram Klass stellte nicht nur interessante Finanzierungsmodelle für die DA20, DA40 und HK36 vor. Der Hangar, in dem die Veranstaltung stattfand, bot gleichzeitig die Möglichkeit, die neuesten Diamond-Flugzeuge gleich vor Ort in Augenschein zu nehmen.

Der Nachmittag stand ganz im Zeichen der Diskussion und des Erfahrungsaustauschs zwischen den teilnehmenden Vereinen. Ralf Valerius, Finanzvorstand des Aero Clubs Odenwald regte die Gründung eines AOPA-Arbeitskreises „Flugvereine“ an und zeigte die Möglichkeiten und Ziele einer solchen Arbeitsgruppe auf. Der Vorschlag wurde von allen Anwesenden begrüßt. In Kleingruppen wurden anschließend die Erwartungen an einen solchen Arbeitskreis zusammengetragen. Durchgehender Wunsch war die generelle Verbesserung der Kommunikation zwischen den Vereinen. Eine verstärkte Vereinskooperation in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung sowie gegenseitige Unterstützung in steuerlichen und rechtlichen Fragen wurde angeregt.

Im abschließenden Vortrag stellte Willi Hartmann, Geschäftsführer des Frankfurter Vereins für Luftfahrt, in seinem Vortrag „Vereine im Wandel der Zeit: Auf dem Weg zum Dienstleister“ sehr anschaulich die Probleme dar, mit denen heute (fast) jeder Verein zu kämpfen hat. Sei es die „Ihr müsst mal machen Mentalität“ vieler Mitglieder, die geringe Bereitschaft zur Mitarbeit oder die Versuche, stetig steigenden Kosten entgegenzuwirken – mancher Vereinsvorstand hat sich mit Sicherheit in diesem Vortrag wiedererkannt.

Um diesen Problemen dennoch begegnen zu können und dem Anliegen der Teilnehmer nach einer besseren Vernetzung der Vereine Rechnung zu tragen, hat die AOPA-Germany auf ihrer Website mittlerweile einen geschützten Vereinsbereich und ein internes Forum eingerichtet. Weiterhin wird derzeit ein eMail-Verteiler aufgebaut, um die Kommunikation zwischen den Vereinen zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Der nächste „Tag der AOPA-Vereine“ in großer Runde ist für das Jahr 2008 geplant. Parallel dazu haben verschiedene Vereine vereinbart, sich intern und im kleinen Kreis regelmäßig zu treffen. Die diesjährige Veranstaltung trägt also bereits Früchte!

Die Teilnehmer im Hangar von Diamond Aircraft in Egelsbach

Fröhliche Weihnachten und ein gutes neues Jahr.

Wir wünschen allen Mitgliedern, Geschäftspartnern und Freunden der AOPA-Germany frohe Weihnachten und für 2008 Glück, Gesundheit, Erfolg und many happy landings!

Ihre AOPA-Germany

Wir haben uns dazu entschlossen wie in den vergangenen Jahren keine Weihnachtsgrußkarten zu verschicken, sondern die dadurch gesparten Kosten einem guten Zweck zugute kommen zu lassen.

AOPA-GERMANY Der Verband für alle Piloten. Vom UL bis zum Biz-Jet.

8. AOPA - Musterverfahren (OVG Berlin) gegen die ZÜP gewonnen

2. Instanz Eilverfahren – Keine Rechtsgrundlage für die ZÜP bei noch gültiger Lizenz
Weiterer Erfolg vor einem Obergericht

Nach dem kürzlich am 05.09.2007 vor dem VGH Mannheim Az. 8 S 800/07 gewonnenen Beschwerdeverfahren (2. Instanz Eilverfahren gegen den Sofortvollzug) haben nunmehr die Berliner Richter ebenfalls in einem Musterverfahren zugunsten der Piloten entschieden. Die aufschiebende Wirkung der noch anhängigen Anfechtungsklage wurde wieder hergestellt. Es handelte es sich ebenfalls um einen ZÜP-Verweigerer mit weißer Weste.

Die erste Instanz im Eilverfahren in Berlin war bedauerlicherweise zunächst zu ungunsten des Piloten entschieden worden.

Die Berliner Richter haben sehr umfassend die formale Rechtslage geprüft. Entscheidend für den Erfolg gegen die Senatsverwaltung war, dass nach Ansicht des Gerichtes keine Rechtsgrundlage für die ZÜP bei bestehenden und noch gültigen Lizenzen besteht. Sie haben vielmehr nach intensiver Erörterung sämtlicher bisher geltender, bzw. abgeänderter oder neu erlassener Vorschriften betont, dass eine ZÜP nur verlangt werden kann bei Neuerwerb, aber auch bei Verlängerung einer Lizenz. Bei der fünfjährigen Laufzeit gültiger Lizenzen liegen keine Voraussetzungen zur ZÜP-Verpflichtung vor.

Das Gericht hat ausgeführt, dass „die Rechtsfolgen einer unterbliebenen Antragstellung für den in § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG genannten Personenkreis gerade nicht geregelt sind. Einem Eingriff in bestehende Erlaubnisse nach § 7 LuftSiG fehle die Ermächtigungsgrundlage. Dies bedeutet aber auch, dass nach Ansicht des Berliner Gerichtes bei einer Verlängerung eine ZÜP verlangt werden kann und muss.

Sie haben jedoch insbesondere die mit Wirkung vom 01.06.2007 neu erlassene Luftsicherheitszuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung zur Basis ihrer Entscheidung gemacht. Sie haben in ihrer Entscheidung betont, dass nach § 3 1 II Ziff. 4 LuftSiZÜV keine Rechtsgrundlage zur Erzwingung eines Antrages besteht. Insbesondere ist dort gerade nicht formuliert, dass Piloten, die bereits eine Lizenz besitzen, sich dieser Überprüfung unterziehen müssen.

Bedauerlicherweise, aber nach ihrer Rechtsansicht in konsequenter Weise hat das OVG Berlin dann in einem weiteren AOPA-Musterverfahren (Eilverfahren) in der Beschwerdeinstanz gegen einen weiteren Berliner Piloten entschieden. Dieser Pilot hatte seine Lizenz am 23. März 2005, und somit erst nach Inkrafttreten des LuftSiG verlängern lassen. Nach Ansicht des Gerichts hätte die Luftfahrtbehörde damals die Verlängerung nur nach Vorliegen der ZÜP erteilen dürfen. (Im damaligen Zeitpunkt wurde allerdings von fast keiner Behörde eine ZÜP verlangt)

Das OVG Berlin hat ansonsten den Erfolg der beiden Hauptsacheklagen für offen gehalten. Mit einer Entscheidung in beiden Hauptsacheverfahren ist wohl erst im Laufe des Jahres 2008 zu rechnen.

Mit keinem Wort hatte sich das OVG Berlin auf den Beschluss des VGH Mannheim bezogen. Dort war vor allem die fehlende konkrete Gefährdung durch den dortigen Piloten und der fehlende Nachweis einer vom Piloten ausgehenden Gefahr thematisiert worden (siehe auch unser Bericht zum Mannheimer Verfahren in den AOPA-News vom 17.09.2007).

Wir haben somit eine weitere Entscheidung, die wieder völlig andere rechtliche Gesichtspunkte bringt. Die obergerichtliche Klärung der Hauptsacheverfahren und insbesondere die Klärung durch das Verfassungsgericht ist dringend erforderlich. Bisher wurden meist nur formale Gesichtspunkte erörtert, nicht aber die uns Piloten bewegende Frage der Grundrechtsverstöße.

Die ZÜP muss weg!!!

Fazit: Wichtig ist, dass nunmehr zwei Obergerichte gegen die ZÜP entschieden haben. Es ist zu erwarten, dass sich die, zu diesen Gerichten gehörenden Landesbehörden nunmehr an diese Entscheidungen halten. Die ersten einbehaltenen Lizenzen wurden in Baden-Württemberg und Hessen bereits an die Piloten zurückgeschickt, obwohl diese Verfahren noch nicht im Hauptsacheverfahren entschieden sind.
Wir wissen nicht, ob sich ab jetzt andere Länderbehörden nunmehr zumindest mit der Aufforderung /Wiederholung zur ZÜP zurückhalten. Wir haben wiederum alle Behörden und Ministerien angeschrieben. Soweit Sie als Piloten Ihre Lizenz nicht gefährden wollen, unterschreiben Sie einen neuen ZÜP- Antrag nur unter Protest. Wir haben unseren Musterprotest gerade aktualisiert.

Die Chronologie der von der AOPA gewonnenen Musterverfahren sowie die weiteren Berichte hierüber finden Sie hier:
http://www.aopa.de/news/zuep-news/

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

Der Vorlagebeschluss des VG Darmstadt gegen die ZÜP ist jetzt beim BVerfG

Der Vorlagebeschluss vom 27.06.2007, Az.: 5 E 1854/06 (3) (39 Seiten) , wurde jetzt formuliert und am 05.11.2007 zugestellt.

Das VG Darmstadt begründet die Vorlage leider nur mit der Frage der fehlenden Bundesratszustimmung. Sämtliche anderen im Rahmen der Musterklagen vorgebrachten Argumente wurden dem Bundesverfassungsgericht nicht zur Entscheidung vorgelegt. Die uns Piloten insbesondere und als Bürger dieses Staats berührenden Fragen der Vereinbarkeit mit den sonstigen materiellen Grundrechten wurden zwar erörtert, jedoch nicht als entscheidungserheblich angesehen. Das VG Darmstadt hat hierzu lediglich formuliert: „Es mögen einige Aspekte gewisse Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit hervorrufen."

Das VG Darmstadt hätte allerdings das BVerfG gar nicht anrufen dürfen, wenn es z.B. die anderen Argumente der bislang erfolgreichen Klagen der VG Stuttgart, Karlsruhe und Berlin für anwendbar gehalten hätte. Eine Anrufung des BVerfG ist nur zulässig, wenn die Entscheidung nur noch von einer formellen oder materiellen Grundrechtsfrage abhängig ist.
Im Übrigen enthält der Vorlagebeschluss jedoch in Kurzform fast sämtliche unserer in den Musterklagen vorgebrachten Argumente der Schriftsätze. Der Beschluss ist extrem formalistisch formuliert und nicht leicht lesbar.

Das BVerfG muss jetzt über die Annahme dieser Vorlage entscheiden. Dies wird sicher etliche Monate in Anspruch nehmen. Sollte das BVerfG das Verfahren dann an sich ziehen, wird es wohl leider auch wieder mehrere Jahre bis zu einer Entscheidung dauern.

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

Anzeige

mt-propeller
The Winner's Propeller!
Entwicklung und Herstellung
Überholung und Reparatur
Über 60 STC's weltweit
Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: + 49-(0)9429-9409-0
Fax: + 49-(0)9429-8432
e-mail: sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

Anzeige

FASZINATION FLIEGEN

Wir präsentieren Ihnen die ganze
WELT DES FLIEGENS
sowie News und Hintergrundberichte aus der Militär- und Zivilluftfahrt, Exklusives über die Raumfahrt, aktuelle Reportagen von den großen Luftfahrtmessen, Highlights der Luftfahrtgeschichte, Top-Hits für den Modellbauer.

Ja, ich möchte FLiEGER REVUE kennenlernen. Schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Schnupperpreis von nur 8€. Das Probeabo soll automatisch in ein Jahresabo übergehen, wenn ich nicht eine Woche nach Lieferung des dritten Heftes abbestelle.

❑ *Mit der Abbuchung von meinem Konto bin ich einverstanden!*

NAME, VORNAME
STRASSE, NR.
PLZ, ORT
BANKLEITZAHL KONTO-NR.
BANK
DATUM, UNTERSCHRIFT

Diese Bestellung kann innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung einer schriftlichen Mitteilung an:
FLiEGER REVUE Oraniendamm 48, 13469 Berlin, Tel.: (030) 41909 -516, Fax: -599
www.fliegerrevue.de leserservice@fliegerrevue.de

DATUM, UNTERSCHRIFT

Do you speak English?

ICAO gewährt mehr Zeit für die Einführung von Sprachtests - Deutschland versucht den 5. März 2008 als Einführungstermin zu halten

Die ICAO hat auf Warnungen reagiert, dass einige Staaten die verschärften Sprachprüfungen von Piloten und Controllern zum 5. März 2008 nicht umsetzen können.

Durch einer ICAO-Resolution, die Ende September während der 36. ICAO-Assembly in Montreal verabschiedet wurde, haben die ICAO-Staaten nun mehr Zeit für die Implementierung der neuen Anforderungen. Um Verzögerungen dennoch so gering wie möglich zu halten, hält die ICAO am 5. März 2008 als Meilenstein für die Einführung von Sprachtests fest. Staaten, die die Anforderungen zu dem genannten Stichtag nicht erfüllen, müssen stattdessen Implementierungspläne mit einem Zeitplan vorlegen aus dem hervorgeht, wann und wie die Forderungen der ICAO umgesetzt werden. Eine maximale Verschiebung des Einführungstermins von drei Jahren wird von der ICAO akzeptiert. Parallel dazu müssen die Einführungspläne von den jeweiligen Staaten auf der Website der ICAO veröffentlicht werden. Die nationalen Luftfahrthandbücher sind ebenfalls mit einem entsprechenden Hinweis auf die Abweichungen zu versehen.

Die ICAO-Resolution besagt weiterhin, dass alle Staaten auch den Piloten, die ihr Sprachniveau noch nicht nachgewiesen haben, bis 5. März 2011 den Einflug in den Luftraum gewähren sollen. Auch Controllern soll gestattet sein, ihre Tätigkeit wie bisher auszuüben.

Die Arbeitsgruppe der ICAO, die sich mit der Einführung der Sprachtests befasst, äußert sich zu den Verschiebungen wie folgt: „Der 5. März 2008 ist ein MUSS um den Prozess der Einführung ins Rollen zu bringen, auch wenn klar ist, dass es eine Reihe von Staaten gibt, die den Termin nicht halten können. Mit einer generellen Aussetzung der Anforderungen wären wir in drei Jahren genau da, wo wir jetzt sind. Stattdessen erlauben die neuen Richtlinien, der ICAO zum März 2008 die Gründe für eine Verspätung mitzuteilen und einen Zeitplan vorzustellen, der innerhalb von drei Jahren umgesetzt werden kann."

Wie sieht es mit der Umsetzung in Deutschland aus?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist bemüht, die neuen ICAO-Richtlinien pünktlich zum 5. März 2008 anzuwenden. Das heißt, dass nach derzeitigem Stand alle Anwärter des AZF und BZF I ab diesem Stichtag nach den neuen Verfahren geprüft werden. Der Prüfungsverlauf wird dann wie folgt aussehen:

Zunächst erfolgt die bekannte Prüfung für den Erwerb des Funksprechzeugnisses, die sich aus einem theoretischen Teil (Phase I) mit Multiple Choice Fragen und einem praktischen Teil (Phase II) mit simuliertem An- und Abflug sowie der Übersetzung eines fachbezogenen englischen Textes zusammensetzt. Neu sind die zwei folgenden Prüfungsabschnitte: Phase III prüft das Hörverstehen des Bewerbers. Dabei wird ein kurzer Text mit Luftfahrtbezug in englischer Sprache abgespielt – aus vier Antwortalternativen auf Deutsch muss die richtige ausgewählt werden. Im letzten Teil (Phase IV) wird im Rahmen einer freien Unterhaltung zu einem denkbaren Luftfahrtszenario die Sprachfähigkeit und freie Rede des Prüflings getestet.

Für Luftfahrzeugführer, die bereits im Besitz eines Sprechfunkzeugnisses sind, sollen ab dem 5. März 2008 Übergangsregelungen gelten. Die entsprechenden Übergangsbescheinigungen werden in Zukunft von der zuständigen Erlaubnisbehörde ausgestellt, allerdings ist zuvor eine Rechtsänderung notwendig, deren Inkrafttreten noch nicht abzusehen ist.

Das BMVBS hat die AOPA-Germany in die Entwicklung der Testverfahren mit eingebunden. Alle Beteiligten sind dabei bestrebt, die internationalen Vorgaben so nutzerfreundlich wie möglich umzusetzen.

Eine Alternative zur Einführung der neuen Teststandards gibt es leider nicht, da das System von der ICAO gefordert wird und die Gefahr besteht, dass deutsche Lizenzen bei Nichterfüllung im Ausland in Zukunft nicht mehr anerkannt werden.

Ob der 5. März allerdings tatsächlich als Einführungstermin gehalten werden kann, bleibt abzuwarten.

■ *Kathrin Diederich*

Stärker vertreten!

Was müssen Sie können, um Ihre Sprachfähigkeit nachzuweisen?

Der Anhang zum ICAO-Abkommen sieht 6 Leistungsstufen vor. In Zukunft müssen Piloten, die am internationalen Luftverkehr teilnehmen, zumindest Stufe 4 nachweisen. Diese Voraussetzungen müssen Sie erfüllen:

Aussprache: Erkennbarer Akzent ist zulässig. Gelegentlich muss ein geübter Zuhörer aufmerksam sein, um zu verstehen, oder er muss gelegentlich nachfragen.

Struktur: Grammatikalische Strukturen und Satzfolgen werden kreativ gebraucht und gewöhnlich gut beherrscht. Fehler treten auf, besonders in ungewöhnlichen oder unerwarteten Situationen, aber diese haben keinen Einfluss auf die Bedeutung.

Wortschatz: Wortschatz und Ausdrucksgenauigkeit sind im Normalfall ausreichend, sich wirksam bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen zu verständigen. In der Regel erfolgreiche Umschreibung, wenn Ausdrücke fehlen, oder in ungewöhnlichen oder unerwarteten Umständen.

Sprachfluss: Sprachdehnungen in angemessener Geschwindigkeit. Gelegentlich Verlust des Sprachflusses beim Übergang von erprobten Phrasen zu spontaner Verständigung, was aber eine wirksame Verständigung nicht verhindert. Füllwörter lenken nicht ab.

Verständnis: Das Verständnis ist meist genau bei allgemeinen, bestimmten und arbeitsbezogenen Themen. Im Fall der Konfrontation mit sprachlichen oder situationsbedingten Komplikationen mag das Verständnis langsamer sein oder Kommunikationsstrategien erfordern.

Dialogfähigkeit: Antworten kommen gewöhnlich sofort, sind angemessen und aufschlussreich. Die Verständigung wird aufgenommen und aufrechterhalten selbst beim Auftreten unerwarteter Ereignisse. Reaktion auf offensichtliche Missverständnisse durch Kontrolle, Bestätigung oder Richtigstellung.

Quelle: LBA – Verstehen und verstanden werden (www.lba.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.

Rückblick auf das 11. AOPA-Trainingscamp in Stendal

Am 3. Oktober 2007 war es wieder soweit: Anreise nach Stendal zum 11. Trainingscamp der AOPA-Germany. Leider versprach ein Tiefdruckgebiet über der Ostsee diesmal keinen störungsfreien Ablauf des Trainingsbetriebes: Bei den bisherigen 10 Camps mit je drei Flugtagen ist insgesamt erst ein Tag Totalausfall aus Wettergründen zu beklagen gewesen. Ein Tiefdruckgebiet, fast stationär über der Ostsee, schaufelte feuchte Luft in den Nordosten Deutschlands mit nächtlicher Nebelbildung, Stendal blieb nicht verschont. Von den Anmeldungen zum Camp haben wir unser selbst festgelegtes Ziel erreicht: 20 Trainees mit 10 eigenen Flugzeugen haben sich angesagt, 4 Flugzeuge wurden für Teilnehmer ohne eigenes Flugzeug gechartert. 14 Fluglehrer wurden eingeladen, um den Teilnehmern einen Full-Service zu garantieren, im Tag- und Nachtflugbetrieb, so war es geplant. Aus unseren bisherigen Erfahrungen ist es optimal die Privatflugzeuge für die ganzen drei Tage mit einem Lehrer zu besetzen, während auf den Charterflugzeugen ein Lehrer ein Team von zwei Trainees betreut. Dieses Konzept hat sich bewährt, selbst fliegen und in Ruhe den Trainingsablauf des Crewkollegen zu beobachten ist ein gutes Lernkonzept.

Ein weiters Tief im Süden Deutschlands versperrte durch aufliegende Bewölkung über den Mittelgebirgen den Anflug nach Stendal; drei Teilnehmer mit eigenem Flugzeug fielen gänzlich aus, einer wagte nach sichtlicher Verbesserung der Wetterlage am Sonnabend einen Kurzbesuch am letzten Trainingstag. Bedingt durch die verringerte Teilnehmerzahl wurden vier Fluglehrer arbeitslos. Ich möchte mich bei Ihnen herzlich bedanken für die Bereitschaft zu kommen, aber auch für die Akzeptanz der kurzfristigen Absage wegen der durch das Wetter verminderten Teilnehmerzahl.

Die vom Wetter etwas eingeschränkte Wunschliste der Trainees reichte vom Refreshertraining mit Flugzeit für die Scheinverlängerung bis zu IFR-Training Enroute und IFR Approaches.

Leider wurde auch die bisher in allen Camps reichliche Fotoausbeute unserer Flugteams vom Nebel und Dunst erheblich betroffen. Die Bilddokumente aller Trainees wurden wie in jedem Camp unserem Groundmanager Christof Curati auf den AOPA-Laptop überspielt und dann allen Trainees und Fluglehrern zur Verfügung gestellt, sowohl als bleibende Erinnerung an unsere Camps, wie auch als Motivationsansatz wiederzukommen!

Auch andere Flugplätze wurden angeflogen, so Berlin Tempelhof, Schönefeld und Rostock Laage - insbesondere für GCA Approaches. Herzlichen Dank dafür an die Flugsicherung der Bundeswehr in Laage, die alle IFR-Anflugverfahren ermöglicht, besonders die von unseren Trainees erwünschten GCA-Approaches.

Lässt das Wetter einen Flugbetrieb nicht zu, hat die AOPA genügend Möglichkeiten – gestützt durch die Kompetenz ihrer Fluglehrer und deren beruflicher Tätigkeiten – ein Schlechtwetterprogramm im Saal mit interessanten Themen zu gestalten:

Karsten Severin und Dietmar Nehmsch – Mitarbeiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung – berichteten über einen tödlichen Flugunfall, bei dem ein VFR- Flug zum IFR-Flug wurde. Selbstüberschätzung und Entscheidungsfehler führten zum völligen Kontrollverlust über das Flugzeug.

Jochen Pieper behandelte eines seiner innovativen Lieblingsthemen: „Flying the Glass Cockpit“ mit der Vorstellung der beiden derzeit verfügbaren Systeme: Avidine Entegra und Garmin 1000 (die auch Inhalt der Fluglehrerfortbildungen der AOPA sind). Cessna wird in seinem neuen Trainingsflugzeug Cessna 162 Skycatcher das Garmin 300 verwenden, die Cessna 172 R und S gibt es als Neuflugzeug nur noch mit Garmin 1000 Glascockpit.

Einige Trainees nutzen unsere Camps mit unseren Fluglehrern zum Erfliegen der Flugzeit für die Scheinverlängerung, das hat nichts mit mangelndem Selbstvertrauen zu tun, wie manche abfällig bemerken. Unsere Fluglehrer sind alle Profis: Sicher und umsichtig zu fliegen ist unser wichtigstes Trainingsziel! Mit wenig Erfahrung sollte man sich in die Obhut von Profis begeben – unser Training soll „Gesundes Selbstvertrauen“ mit einer „realistischen Einschätzung von Risiken“ vermitteln, „gemessen an den eigenen fliegerischen Fähigkeiten“.

Die Flugplatzgaststätte „Zum Fliegerhorst“ versorgte uns wieder ausgezeichnet vom Frühstück bis zum Abendbrot. Den Abschluss eines jeden Camps bildet das obligatorische Abschlussessen: diesmal Forelle blau und Spanferkel!

Herzlichen Dank für die Unterstützung und den guten Service durch das Stendaler Flugplatzteam – wir kommen gerne wieder!

■ *Jochen Pieper*
Beirat der AOPA-Germany

Nebel in Stendal
Bis zum Mittag ging nichts

Hier der Tower auch mal ohne Nebel

Die Instrumente des Charterflugzeugs Cessna 172 R

Trainees und Fluglehrer des 11. AOPA-Trainingscamps in Stendal

Anzeige

IMAS FRIEDRICHSHAFEN

Internationale Messe für Gebrauchtflugzeuge Friedrichshafen, Bodensee

18./19. April 2008

Die ideale Plattform für den Verkauf Ihres Flugzeuges

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Messe Friedrichshafen GmbH
Neue Messe 1
88046 Friedrichshafen, GERMANY
Tel.: ++49(0)7541-708-363
Fax: ++49(0)7541-708-110
E-mail: imas@messe-fn.de

www.imas-friedrichshafen.de

Ruf der Wildnis Teil 3 - AOPA-Fly-Out 2008 wieder nach Norwegen

Die Nachfrage auf unser Norwegen Fly-Out war in 2005 und 2006 so groß, daß wir leider nicht alle Interessenten mitnehmen konnten. Im Jahr 2008 gibt es eine neue Chance, und zwar über Pfingsten, von Donnerstag, den 8. Mai, bis Sonntag den 11. Mai. Unser „Ausgangslager" für alle Ausflüge ist wieder Fyresdal (ENFY) im Süden des Landes, etwa 100 km nördlich von Kristiansand. In Fyresdal haben zwei Holländer, Rian Jacobs und Toncko Zwolsmann, das Hotel und den Flugplatz erworben und zum Airparc Fyresdal verbunden. Hier werden wir zu Gast sein und bestimmt wieder so herzlich aufgenommen wie in den Vorjahren.

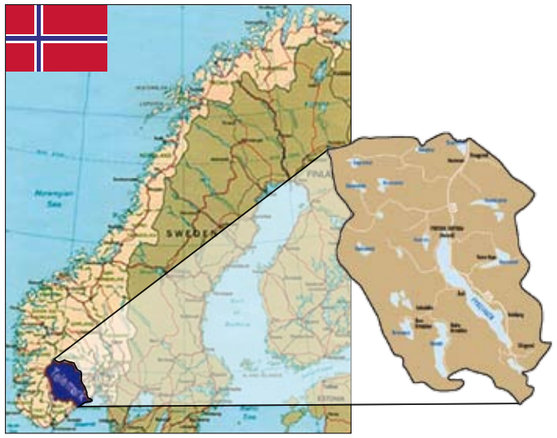
Unseren Fly-Out-Teilnehmern hat man wieder ein sehr günstiges Angebot gemacht: 245,- EUR kosten pro Person drei Übernachtungen im Doppelzimmer inkl. 3 x Frühstück und 3 x Dinner (ohne Getränke). Wenn Sie ein Einzelzimmer wollen, werden 40,- EUR Zuschlag erhoben. Familienzimmer sind auch vorhanden, die Kosten betragen pro Person im 4-Bett Zimmer 160,- EUR. Die Landegebühren in ENFY sind im Preis enthalten, ebenso die Fahrten zwischen Hotel und Flugplatz. Ihre Anmeldung erfolgt über uns direkt beim Hotel, eine Kreditkartennummer muß zur Reservierung angegeben werden, „No-Shows" müssen nur 15% des Paketpreises zahlen. Gut zu wissen, weil wir als VFR-Piloten von guten Wetterbedingungen abhängig sind. Allerdings herrschen von Anfang Mai bis Ende Juni in Norwegen die stabilsten VFR-Wetterbedingungen, die Chancen stehen also gut.

An jedem Morgen werden wir ein Briefing abhalten, bei dem wir unsere Piloten mit den neuesten Wetterdaten versorgen und gemeinsam Ziele für unsere Ausflüge auswählen, etwa die Fjorde, Bergen, Stavanger, Sogndal oder Oslo. Fluglehrer geben Ihnen Tips für die Flugplanung. Die Zollabfertigung wird bei An- und Abreise direkt am Flugplatz Fyresdal abgewickelt (bislang kam bei uns noch nie ein Zöllner vorbei). Sogar eine Wasserflugschule wird Flüge anbieten. Die Flugzeuge werden am Bootsanlegesteg des Hotels festmachen und für Schnupperkurse bereit stehen!

Die Piste von ENFY, die früher an den Enden noch deutliche Frostschäden hatte, ist jetzt deutlich besser "in Schuß", 800m Asphalt sind frisch aufgetragen.

Avgas kostet in Norwegen umgerechnet nur etwa 0,85 bis 1,20 EUR, Tanken dort schont also den Geldbeutel. In Fyresdal kann man Mogas tanken, Avgas gibt es dort nur aus dem Kanister, in geringen Mengen und recht teuer. Aber Kristiansand (ENCN) liegt nur 60 NM im Süden, Notodden (ENNO) 40 NM im Nord-Osten, beide Plätze verfügen über Sprit und auch über IFR-Verfahren. Sie wollen mitfliegen? Machen Sie mit, melden Sie sich an! Aber beeilen Sie sich, denn die Nachfrage nach unseren Fly-Outs ist immer sehr groß!

Die Anforderungen an Teilnehmer: Sie müssen den englischen Sprechfunk gut beherrschen, keine Angst vor kurzen Pisten haben und sollten bereits erste Erfahrungen mit Flügen im Gebirge gesammelt haben.



Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen

☐ **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

☐ **AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 09.02.2008**

Kosten: 40 € für AOPA-Mitglieder, 60 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 5 / Max. 10

Ich möchte folgende Sprechfunkverfahren in der Praxis üben (Mehrfachnennungen möglich):

☐ AZF ☐ BZF I ☐ BZF II

☐ **TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 14. - 16.03.2008**

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

☐ **AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig vom 29. - 30.03.2008**

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

☐ **AOPA-Flyout nach Norwegen vom 08. - 11.05.2008**

Kosten: 160 € für AOPA-Mitglieder, 220 € für Nichtmitglieder – Flugzeuge: Min. 10 / Max. 25

Wieviele Unterkünfte brauchen Sie?

☐ Einzelzimmer ☐ Doppelzimmer Sie fliegen ☐ VFR ☐ IFR

Angaben zum Flugzeug

Typ | Kennung

Wieviele Plätze haben Sie noch frei?

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 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.

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

Umfrage Mooney Maintenance Class 2008

Dieser Lehrgang ist für den September 2008 geplant. Um zu erfahren, mit wie vielen Interessenten gerechnet werden kann, wird ein Feedback von Ihnen benötigt. Bitte nehmen Sie dazu an der Umfrage teil: **http://mooney.aopa.de**

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 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.

AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 09.02.2008

mit Michael Sinz

Wegen der großen Nachfrage bieten wir am 09.02.2008 ein weiteres Seminar zur Sprechfunkauffrischung an.

Das Seminar richtet sich an alle, die eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten. Denn unverständliche und umständliche „Funkerei“ ist für alle Beteiligten nicht nur lästig, sie kann auch leicht zum Sicherheitsrisiko werden.

Je nach Wunsch wird in diesem Seminar der Stoff des AZF, BZF I und/oder BZF II behandelt (bitte entsprechend auf der Anmeldung vermerken).

Dozent ist Michael Sinz, FIS-Lotse im Center Langen, der bei allen Fragen fachkundig mit Rat und Tat zur Seite steht.

Datum: 09. Februar 2008
von 9:00 - 18:00 Uhr

Ort: Egelsbach
In der Geschäftsstelle der AOPA-Germany

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

Anmeldeschluß ist der 09.01.2008.

TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 14. - 16.03.2008

Gemeinsam mit dem TFC Aviation Service Center in Essen-Kupferdreh wird die AOPA-Germany vom 14. - 16. März 2008 ihr Simulatortraining durchführen. Diese Veranstaltung richtet sich an IFR- und engagierte VFR-Piloten, die ihre fliegerischen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Profis verbessern wollen, die ansonsten Airlinepiloten Type Ratings auf der Boeing 737 geben oder junge ATPL-Absolventen auf Crew Coordination vorbereiten. Geflogen wird auf Simulatoren vom Typ Seneca III (mit Sichtsystem, FNPT II), einem topaktuellen Garmin/Avidyne-Glascockpit, TB20 (mit Sichtsystem) und Seneca (generisch, FNPT ohne Sichtsystem). Weiterhin stehen allgemeine IFR-Theorie und Crew Resource Management auf dem Ausbildungsplan. Die Unterbringung erfolgt im Übernachtungsheim der TFC (ehemaliges Offizierscasino).

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

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

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

(Preise inklusive MwSt.).

Anmeldeschluß ist der 14.02.2008.

AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig vom 29. - 30.03.2008

Die Veranstaltung wird organisiert und moderiert von Jochen Pieper. Beginn ist am Samstag, dem 29.03.2008 um 09:00 Uhr in den Räumen der BFU in Braunschweig mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch Jochen Pieper. Ende soll gegen 19:00 Uhr sein. Sonntag, den 30.03. 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))

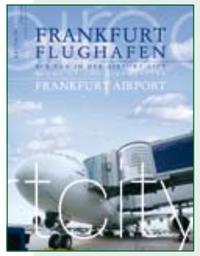
Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle genehmigten FI-Fortbildungslehrgang innerhalb der Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung (3 Jahre). Dieses gilt für (FI A/H) (IRI A/H).

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

Anmeldeschluß ist der 29.02.2008.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 17.

Buchbeschreibung – „Frankfurt Flughafen – Ein Tag in der Airport- City“



Das Umfeld internationaler Verkehrsflughäfen übt auf uns Menschen immer wieder eine ganz eigene Faszination aus. Gleich ob als Fluggast oder Fluggastabholer, ob als Besucher oder am Flughafen Tätiger, man spürt ganz einfach das Besondere und ist gefangen von dieser einzigartigen Atmosphäre. Doch wie aber sieht es eigentlich hinter den Kulissen eines solchen Megaflughafen aus? Wie funktioniert die Logistik bei den vielen verschiedenen großen und kleinen Fluggesellschaften und ihren Passagieren, wie das Zusammenspiel der unterschiedlichsten Firmen und Organisationen in den Terminals, auf dem Vorfeld und an den Start- und Landebahnen. Und wie sind diese vielen unterschiedlichen Aufgaben und Abläufe von Mensch, Technik und Maschinen vernetzt, um einen Flugbetrieb mit mehr als eintausend Starts und Landungen pro Tag reibungslos zu ermöglichen?

Zwei Menschen haben sich auf die Suche gemacht, um eine Antwort auf diese vielen Fragen zu finden. Mit Kamera und Notizblock bewaffnet waren sie auf dem Frankfurter Flughafen unterwegs, um das einzufangen, was uns an Fragen beschäftigt.

Herausgekommen ist ein Bildband mit knapp 450 Bildern auf 136 Seiten aus dem Alltag des größten deutschen Flughafen. Gabi Winter als Texterin und Jochen Günter mit der Kamera haben es durch Text und Bilder verstanden, die Menschen und ihre teils sehr unterschiedlichen Tätigkeiten dem Beschauer nahe zu bringen und ein eindruckvolles Bild vom Alltag auf dem Frankfurter Flughafen zu zeichnen.

Der Bildband ist im B3 Verlag unter dem Titel „Frankfurt Flughafen – Ein Tag in der Airport City“ zum Preis von € 24.90 (ISBN 978-3-938783-38-2) erschienen und ist direkt beim B3 Verlag, Frankfurt/M, als auch im Buchhandel zu beziehen.

Recht(s) so

Piloten, die VFR unterwegs sind und primär terrestrisch navigieren, nutzen gerne Autobahnen, Bahnlinien, Flüsse und Kanäle sowie Küstenlinien zur Orientierung. Insbesondere bei nicht optimalen Wetterbedingungen „hangelt“ man sich gerne an diesen Landmarken entlang – eine Praxis, die unzweifelhaft sinnvoll ist, sofern weder die luftrechtlich geregelten noch die persönlichen Minima dabei unterschritten werden.

Die besonders hohe Gefahr von Zusammenstößen mit anderen Teilnehmern des Luftverkehrs muss dem Flugzeugführer in dieser Situation immer vor Augen sein. Nicht nur, dass konfliktträchtiger Verkehr bei schlechter Sicht erst sehr spät erkannt werden kann, „der andere“ kommt womöglich exakt von vorne, weil er derselben Leitlinie folgt – nur eben in entgegen gesetzter Himmelsrichtung. Noch dazu konzentrieren sich beide darauf, ihren „roten Faden“ nicht aus dem Auge zu verlieren, es besteht die Tendenz zu ungenügender Luftraumbeobachtung.

Um die beschriebene Kollisionsgefahr zu reduzieren, gilt in Deutschland das ungeschriebene Gesetz des „Rechtsfluggebots“, d.h. das Flugzeug bleibt deutlich rechts von der Navigationslinie. Die jeweilige Landmarke ist praktisch wie ein Mittelstreifen im Straßenverkehr anzusehen, die möglichst nicht „berührt“ und nur in Ausnahmen überflogen werden sollte.

Auch weil in den meisten Fällen der verantwortliche Pilot links sitzt und nur von diesem Platz aus die für das Folgen der Leitlinie erforderliche Sicht nach unten links möglich ist, ist diese Regelung zweckmäßig.

Hält sich auch der entgegenkommende Verkehr an diese Regel, werden die beiden Luftfahrzeuge aneinander vorbei fliegen.
Ein- und Ausflugstrecken kontrollierter Flugplätze sind häufig ebenfalls nach diesem Muster konzipiert. Nur ein Beispiel von vielen ist die Whiskey-Route von und nach Berlin-Tempelhof. An- und abfliegender Verkehr bleibt hier jeweils rechts vom Teltowkanal.

Innerhalb einer Kontrollzone sind Anweisungen der Flugverkehrskontrolle selbstverständlich auch dann zu befolgen, wenn diese gegen die Rechtsflug-Regel verstoßen. Beispielsweise lassen die Lotsen küstennaher Plätze den abfliegenden Verkehr gerne aus Lärmschutzgründen die Küste überfliegen, bevor die Kurve eingeleitet wird. Führt diese Kurve nach rechts, so dass das Flugzeug links von der Küstenlinie fliegt, sollte der Flugweg nach dem Verlassen der Kontrollzone auf die rechte Seite verlegt werden.

Das Rechtsfluggebot als „Regel des gesunden Fliegerverstandes“ hat sich in den meisten europäischen Ländern durchgesetzt, ohne jedoch als verbindliche Regelung verankert zu sein. Ausnahme: ausgerechnet Großbritannien, am Boden als Linksverkehr-Nation bekannt, hat in der Luft den Rechtsverkehr verbindlich festgelegt („Rules of the Air Regulations“ von 1996).

■ *Oliver Schröder*

Becker Avionics erleichtert Umrüstung auf Mode-S-Transponder

Ab dem 1. April des nächsten Jahres müssen nun auch VFR-Flieger den neuen Standard erfüllen, wenn sie sich frei im deutschen Luftraum bewegen wollen. Viele sehen darin eher eine lästige und vor allem kostspielige Pflicht als einen echten Fortschritt. Becker möchte für die neue Technik und das damit verbundene Sicherheits-Potential werben. Ist die Umrüstung auch am Boden erst einmal flächendeckend vollzogen, bedeutet Mode-Sierra den Einstieg in eine völlig neue Ära.

Mit der absehbaren Erweiterung auf ADS-B wird Mode-S dem Piloten eine nie da gewesene Fähigkeit zur Air-to-Air Überwachung verschaffen und ihm in Echtzeit umfassende Verkehrsinformationen über den gesamten ihn umgebenden Luftraum an die Hand geben.

Um die Umrüstung so bequem wie möglich zu machen, hat Becker auf der Basis der seit Jahrzehnten bewährten extrem kompakten und zugleich robusten Technik nun auch einen 160 mm Mode-S-Transponder entwickelt, der von der EASA 21O.717 zugelassen wurde. Er arbeitet mit einem externen Adressmodul, auf dem die Daten des Luftfahrzeugs sicher gespeichert werden können. Ein weltweit einzigartiges Verfahren, das Programmierungsfehler ausschließt und überdies erhebliche Vorteile bei der Wartung bietet. Für die meisten Kleinflugzeuge ist die Sendeleistung der Klasse 2 ausreichend, es gibt den Becker Transponder aber auch in der Klasse I, die über 15.000 ft zugelassen ist. Passend zum Klasse 2 Transponder bietet Becker einen ultra-kompakten Becker Altitude Encoder.

Für den King KT76A hat Becker ein voll pin-kompatibles Retrofit entwickelt und zugelassen, daß eine Neuverkabelung komplett überflüssig macht.

Und auch zum leidigen Kapitel der Zulassung des Mode-S hat Becker eine äußerst kostengünstige Lösung: für alle gängigen Flugzeugbaureihen bietet Becker in Zusammenarbeit mit einem Entwicklungsbetrieb (JAR 21) ein sogenanntes “Minor Change Approval”. Mit einer solchen Zulassung des Becker Transponders für die jeweilige Flugzeugbaureihe entfallen nicht nur die EASA Gebühren für das „Minor Change“- Zulassungverfahren, auch die Rechnung ihres Einbaubetriebs (JAR 145) dürfte erheblich niedriger ausfallen, da der umfangreiche Papierkrieg mit der EASA schlicht und einfach entfallen kann.

Internationaler Jugendaustausch IACE 2008

Der Club der Luftfahrt von Deutschland e.V. (CdL) organisiert seit vielen Jahren mit wesentlicher Unterstützung der Deutschen Luftwaffe und der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie die deutsche Beteiligung am internationalen Jugendaustausch IACE (Air Cadet Exchange). Im Jahr 2008 plant der CdL, diesen Jugendaustausch im Zeitraum vom 22. Juli bis 6. August 2008. Nach derzeitiger Planung können Jugendliche, die an der Luftfahrt besonders interessiert sind, in verschiedenen Gruppen die Länder und Einrichtungen der Luftfahrt in Frankreich, Großbritannien, Israel, Niederlanden, Schweiz und in den USA kennen lernen. Reisen im Gastland, Aufenthalt bei Gastfamilien, Stadtbesichtigungen und Freizeitunterhaltung ergänzen das Programm. Voraussetzungen für Bewerbung und Teilnahme sind: Lebensalter zwischen 18 und 20 Jahren, gute Gesundheit, sichere Sprachkenntnisse in Englisch, ausgeprägtes Interesse an der Luftfahrt (z.B. Segelflieger, Pilot, Studium der Luft- und Raumfahrt, Mitglied eines Luftsportvereins). Zu den Kosten der Teilnahme ist ein Eigenbetrag von 550 Euro zu leisten. Angemessene Bekleidung wird erwartet. Alle weiteren Kosten und Aufwendungen werden durch den Veranstalter getragen. Interessierte werden gebeten, eine schriftliche Bewerbung mit tabellarischem Lebenslauf und Passbild bis 15. Januar 2008 zu senden. Weitere Infos und Adresse unter www.club-der-luftfahrt.de oder www.iacea.com.

Anzeige

14. Oldtimertreffen auf der Hahnweide
vom 7. bis 9. September 2007

In schöner Tradition und seit 1981 nunmehr in 14. Auflage fand am ersten Wochenende im September das Oldtimertreffen auf der Hahnweide statt. Alle zwei Jahre wird aus dem sonst eher beschaulichen Segelfluggelände, idyllisch gelegen südwestlich von Stuttgart an den Ausläufern der Schwäbischen Alb, der Treffpunkt für Freunde historischer Flugzeuge aus ganz Europa. Zwischenzeitlich im gleichen Atemzug genannt mit den beiden großen Meetings in Großbritannien und Frankreich, Duxford und La Ferté Alais, zählt das Oldtimertreffen auf der Hahnweide zu den interessantesten Veranstaltungen seiner Art und macht den Veranstaltungsort weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Geboten wird eine interessante Präsentation der vielfältigsten fliegerischen Traditionen und der seltene Anblick von zumeist originalen und liebevoll erhaltenen fliegenden Exponaten aus gut 100 Jahren Luftfahrt.

Der diesjährige Auftakt am Freitag war gekennzeichnet durch sehr schlechtes Wetter, so dass einige der zum Teil von weit her anfliegenden Piloten erst am Samstagmorgen eintrafen. Trotz der widrigen Umstände waren einige Highlights zu verzeichnen: Die angekündigte Sechserformation aller noch in Europa fliegenden Ju 52 konnte zwar wegen eines technischen Defekts nur in der bereits vom letzten Mal bekannten 5-er Kette vorgeflogen werden. Aber auch das ist ein sehr seltener Anblick und für viele Gäste die Anreise wert, ebenso die Ankunft der Mustang P-51 und der JAK-11 aus Frankreich mit eindrucksvollem tiefen Überflug. Neu war in diesem Jahr, dass die Hangar-Party schon am Freitagabend stattfand. Schön anzusehen war nach Einbruch der Dunkelheit die beleuchtete Flightline der aufgereihten Oldtimer. So war es auch lange nach Sunset noch möglich, die Flugzeuge anzuschauen und mit Piloten, Veranstaltern und Gästen in Kontakt zu treten.

Der Samstag brachte eine Wetterbesserung und es füllten sich schnell sowohl die Abstellpositionen durch weitere eintreffende Teilnehmerflugzeuge wie auch die Zuschauerbereiche. Auch am Sonntag - bei nochmals besserem Wetter - waren die Plätze vor den alten Schmuckstücken dicht gefüllt. Der Veranstalter registrierte 260 eingeflogene Maschinen an diesem Wochenende. Das Flugprogramm lief ohne Unterbrechung über beide Tage und reichte historisch von den Wurzeln der Motorfliegerei mit dem Nachbau der Blériot XI La Manche von Mikael Carlson bis zum von Walter Eichhorn vorgeflogenen Youngtimer, der strahlgetriebenen L-29 Delfin. Aufgelockert wurden die Vorflüge durch Kunstflug-Einlagen, der Vorstellung historischer Segelflugzeuge am Boden und in der Luft sowie dem Formations-Fallschirmabsprung aus einer Pink Skyvan. Die abgedruckten Bilder sprechen für sich und bedürfen keiner weiteren Aufzählung.

Die veranstaltende Fliegergruppe Wolf-Hirth e.V. aus Kirchheim unter Teck bietet mit vielen tatkräftigen Helfern, hohem Engagement und professionellem Einsatz ein Fliegerfest der Extraklasse. Bei moderaten Eintrittspreisen eine echte Attraktion für Piloten und Zuschauer und eine tolle Werbung für die Fliegerei. Leider erst in zwei Jahren, vom 4. bis 6. September 2009 heißt es wieder auf der Hahnweide „Clear the Prop!"

Torsten Meier

Weiterer Erfolg für die DA42 OPALE

Im norwegischen Übungsgebiet Rena Range wurde mit dem Erprobungseinsatz des Systems OPALE eindrucksvoll demonstriert, dass dieses durch die Kooperation zwischen Diamond Aircraft und Rheinmetall Defence Electronic realisierte System bereits in der ersten Ausbauphase selbst hochgestellte Anforderungen erfüllt. Die DA42 OPALE (Optional Piloted Aircraft Long Endurance) konnte ihr enormes Potenzial als Plattform für Überwachungs- und Aufklärungsaufgaben bereits mehrfach beweisen. Jetzt gibt es mit der Teilnahme an einer NATO-Übung vom 01.-14.09.2007 in Norwegen einen weiteren wichtigen Erfolg – die Bestätigung ihrer Leistungsfähigkeit auf anspruchsvoller, internationaler Ebene.

Die OPALE wurde in Norwegen im Rahmen des Demonstrationsvorhabens „Trial Quest 2007" eingesetzt. Zweck dieser Demonstration war es, die NATO Übung „BOLD AVENGER", die größte fliegerische NATO Übung im Jahr 2007, auf realistische Weise operationell mit intelligenten Überwachungs- und Aufklärungs- sowie so genannten ‚Command and Control' Elementen zu unterstützen. Insgesamt waren 13 Nationen beteiligt sowie die NATO C3 Agentur (NC3A – NATO Consultation, Command and Control Agency). Zu den wesentlichen Zielen der Demonstration zählten:

- Demonstration der Vorteile des integrierten Einsatzes unterschiedlicher Sensorik in Szenarios wie Terroristenbekämpfung, NATO Verteidigungseinsätze und Auslandseinsätze von multinationalen Verbänden.
- Demonstration und Validierung von gemeinsamen Standards.
- Demonstration der Vorteile und Fähigkeiten durch die gemeinsame Nutzung von NATO Informationen.

Das System OPALE wurde während der Einsatzübung in die MAJIIC Architektur eingebunden, die als internationales Projekt die Vernetzung verschiedenster Informationsquellen sicherstellt. Es musste hierzu definierte Aufklärungsaufgaben wahrnehmen, die mittels Aufklärungsplänen vorgegeben wurden. In diesem Zusammenhang wurden zeitnah und standardkonform Standbilder und Videosequenzen des Infrarot Sensors produziert und in die gemeinsame Datenbank gestellt, so dass die militärischen Benutzer in der Lage waren, die Aufklärungsergebnisse in Rena, dem Sitz des Land Component Command, lokal auszuwerten, zugleich aber auch in einer umfassenderen Perspektive in Oerland, dem weit entfernten Sitz des Air Component Command.
Zusätzlich wurden in der Bodenkontrollstation zeitnahe und präzise Meldungen zu den angeforderten Sensoranfragen bereitgestellt. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem Konvois, zivile PKWs, verstecke Gebäude, vermutete Waffenschmuggler, Geiselnahmen und Truppenbewegungen aufgenommen bzw. überwacht. Insgesamt wurden alle Einsätze plangerecht und reibungslos abgewickelt. Die Erwartungen an das System OPALE konnten voll erfüllt werden bzw. wurden teilweise übertroffen. Auch im Verbund mit kanadischen Bodensensoren sowie dem französischen GMTI Sensor (Ground Moving Target Indicator) stellte die OPALE ihr Leistungsvermögen eindrucksvoll unter Beweis. Es ging darum, die Vorteile des gleichzeitigen Einsatzes verschiedener Sensoren und Systeme wie GMTI, Infrarot und Elektrooptik zu erproben und zu kombinieren. Dabei war die OPALE nicht nur immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Sie beeindruckte auch durch Sensorqualität und zuverlässige Datenübertragung. So konnte OPALE im Verbund mit den anderen Sensoren z.B. Konvois frühzeitig detektieren.
Zur Zeit wird die OPALE für die Erprobung weiterer Sensorik vorbereitet. Sie wird damit einen wesentlichen Beitrag zur Vergrößerung des Spektrums der Einsatzmöglichkeiten von ISR-Sensoren (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance) in standardisierten, vernetzten Systemen leisten.

Anzeige

VdL - Verband der Luftfahrtsach-verständigen 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

Fliegen ohne Flugleiter
jetzt auch in Marl-Loemühle

In Deutschland gibt es einen weiteren Flugplatz, der Fliegen ohne Flugleiter betreibt! Am Flugplatz Marl-Loemühle wurde während der letzten Wochen ein automatisches Landeinformationssystem installiert und am 10. Oktober 2007 in Betrieb genommen.

In Marl-Loemühle darf nun zu betriebsarmen Zeiten innerhalb der regulären Öffnungszeiten ohne Flugleiter geflogen werden. Fliegen ohne Flugleiter ist nicht zulässig, wenn am Platz Kunstflug stattfindet oder Fallschirmspringer abgesetzt werden.

Fliegen ohne Flugleiter ist in Marl nicht nur - wie häufig üblich - auf am Platz stationierte Maschinen beschränkt. Jedes Luftfahrzeug, für das der Platz zugelassen ist, darf ohne Flugleiter starten und landen. Dabei ist darauf zu achten, dass jeder Pilot den übrigen Verkehr durch Blindmeldungen über seine Absichten informiert.

Zum Einsatz kommt das Fluginformationssystem msFIS. Dieses orientiert sich an der Länge des eingehenden Funkspruchs und sendet daraufhin die entsprechenden Informationen aus. Bei längeren Ansagen, wie z.B. dem Initial-Call eines Piloten mit Flugzeugtyp, Positionsangabe und Startflugplatz bekommt dieser die komplette Landeinformation mit aktiver Piste, Wind und QNH übermittelt. Kürzere Positionsmeldungen in der Platzrunde werden nur mit dem aktuellen Wind beantwortet.

Auch wenn die Infofrequenz nicht besetzt ist, steht am Boden ein Servicemitarbeiter der Flugplatz Loemühle GmbH zur Verfügung, der Piloten mit Rat und Tat unterstützt, im Notfall Erste Hilfe leisten oder weitere Rettungsmaßnahmen einleiten kann.

Das Hauptflugbuch muss in Marl-Loemühle selbstverständlich auch beim Fliegen ohne Flugleiter geführt werden. Dabei ist jeder Pilot für die erforderlichen Eintragungen selbst verantwortlich. Kleine Abweichungen beim Schätzen der Abflugzeit werden akzeptiert. Eventuell aufgegebene Flugpläne müssen vom Piloten selbstständig über FIS geöffnet und geschlossen werden.

Weitere Informationen zu Fliegen ohne Flugleiter in Marl-Loemühle können auf der Internetseite www.flugplatz-loemuehle.de abgerufen werden.

Die AOPA-Germany empfiehlt allen Platzhaltern, die sich für Fliegen ohne Flugleiter interessieren oder dem ganzen Verfahren eventuell auch kritisch gegenüber stehen: Fliegen Sie doch einfach mal einen Flugplatz wie Marl-Loemühle oder Schönhagen, auf dem Fliegen ohne Flugleiter auch für platzfremde Maschinen zulässig ist an und probieren Sie das System in der Praxis aus! Probieren geht ja bekanntlich über Studieren und Sie haben gleichzeitig ein neues Ziel für Ihren nächsten Ausflug!

Pilotinnen mit neuer Präsidentin

Stabwechsel an der Führungsspitze der Fliegerinnen. Hedwig Sensen (59) löst Heidi Galland (66) als Präsidentin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) ab.

Die gebürtige Oberpfälzerin Hedwig Sensen verwirklichte ihre Interessen mit ihrer Berufswahl zunächst als Maschinenbautechnikerin und später als Verkehrsflugzeugführerin. Viele Jahre flog sie für verschiedene Unternehmen in der General Aviation.

Hedwig Sensen lebt in München. Als Pilotin widmet sie sich seit einigen Jahren ausschließlich der privaten Fliegerei und arbeitet als freiberufliche Führerin im Deutschen Museum und in der angeschlossenen Flugwerft Schleißheim.

Als wesentliche Ziele ihrer Präsidentschaft benennt Hedwig Sensen die Förderung der Nachwuchs-Pilotinnen. Sie will vor allem auch junge Fliegerinnen für die VDP gewinnen. „Die meisten Luftfahrt-Berufe stehen Frauen heute zwar offen, aber ein Netzwerk, wie es die VDP darstellt, ist durch nichts zu ersetzen“, ist Hedwig Sensen überzeugt.

Die AOPA-Germany dankt Heidi Galland für viele Jahre guter und vertrauensvoller Zusammenarbeit. Wir freuen uns auf eine weiterhin harmonische und fruchtbare Kooperation mit der neuen VDP-Präsidentin Hedwig Sensen.

Schulung für
US-Berechtigungen

In Deutschland gibt es zahlreiche US-Fluglehrer, die ihre Leistungen anbieten. Unproblematisch, wenn sie einen lizenzierten Piloten als Safetypilot begleiten oder ein Flight Review zum Gültig halten der US-Lizenz abnehmen. Problematisch wird es jedoch, wenn in Deutschland Unterricht für eine US-Lizenz erteilt wird.

In letzter Zeit kursierten viele widersprüchliche Gerüchte, ob ein Inhaber einer amerikanischen Lehrberechtigung in Deutschland auf einem N-registrierten Flugzeug Flugstunden für US-Lizenzen geben darf. Die Aussagen der Landesluftfahrtbehörden waren zum Teil widersprüchlich und reichten von „Strafbar“ bis zu „kein Problem, solange das Flugzeug für Ausbildung versichert ist.“ Da im Falle eines Falles, d. h. bei einer Anzeige gegen einen Flugschüler oder einen Fluglehrer vor Gericht die harten Fakten und nicht die mündliche Aussage einer Landesbehörde zählen, tat Rechtssicherheit dringend Not. Wir haben deshalb eine entsprechende Anfrage an das Luftfahrt-Bundesamt gesandt. Hier die klare Stellungnahme vom 26.10.07:

Ihre Anfrage, ob eine Ausbildung zum Erwerb einer Lizenz (PPL) und/oder Berechtigung (IR) nach ausländischem Recht (FAR) in Deutschland von Fluglehrern, die nicht im Besitz einer deutschen Lizenz mit entsprechender Lehrberechtigung sind, durchgeführt werden kann, muss verneint werden.

Begründung:
§5 (Ausbildungserlaubnis) Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) besagt, dass derjenige einer Erlaubnis bedarf, der es unternimmt, Luftfahrer auszubilden. Abs. 3 legt fest, dass die praktische Ausbildung von Luftfahrern nur von solchen Personen vorgenommen werden darf, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) besitzen.

Damit ist es grundsätzlich nicht zulässig, dass Fluglehrer, die nur im Besitz einer ausländischen Lizenz mit Lehrberechtigung sind, Ausbildungsflüge in Deutschland durchführen. Bleiben somit nur die Lehrberechtigten übrig, die auch eine deutsche Lehrberechtigung für die beabsichtigte Ausbildung besitzen.

Nach §30 LuftVZO (Ausbildungserlaubnis) Abs. 1 darf die Ausbildung von Luftfahrern zum Erwerb einer Lizenz nur in Ausbildungsbetrieben oder registrierten Ausbildungseinrichtungen durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen. Eine Ausbildung außerhalb eines Ausbildungsbetriebes ist nur in besonderen Fällen möglich. Zum einen ist dies nach §30 Abs. 2 LuftVZO der Fall bei Inhabern einer Lizenz für Luftfahrer zum Erwerb einer Berechtigung für weitere Luftfahrzeugmuster, Luftfahrzeugklassen oder Ballonarten, die nicht durch JAR-FCL 1 deutsch bzw. JAR-FCL 2 deutsch erfasst werden. Zum anderen können gem. JAR-FCL 1.261 (c) (3) ebenfalls Ausbildungslehrgänge nach JAR-FCL 1 für eine Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge oder Reisemotorsegler von einem FI(A) oder CRI(A) außerhalb einer Ausbildungseinrichtung durchgeführt werden. Grundsätzlich bedürfen diese Lehrgänge aber auch der Genehmigung durch die zuständige Stelle (§5 LuftVG).

Auch die Frage, ob deutsche Ausbildungsbetriebe oder registrierte Ausbildungseinrichtungen Ausbildungen zum Erwerb von FAA-Lizenzen und Berechtigungen durchführen dürfen, ist nach unserer Auffassung grundsätzlich zu verneinen. §1a Abs. 2 LuftVG eröffnet zwar die Anwendung ausländischen Rechts im deutschen Hoheitsgebiet, der hier betrachtete Fall steht aber deutschem Recht entgegen.

Die Auffassung des Luftfahrt-Bundesamtes wurde durch das BMVBS bestätigt.

■ *Dr. Klaus-Jürgen Schwahn*
Vizepräsident der AOPA-Germany
Geschäftsführer Flugplatz Schönhagen

Anzeige

Nur noch ein Jahr?

Aktuelle Notizen zum Schicksal des Flughafens Tempelhof

In seiner Autobiographie „…und das ist auch gut so." erzählt Klaus Wowereit von seiner Jugend, seinem Leben, über Berlin, über seine politischen Ambitionen. Über Tempelhof, über die geplante Schließung des City-Airports, auf zweihundertachtundachtzig Seiten, kein Wort. Verdrängung? Schuldbewußtsein? Die Einsicht, sich in eine verfahrene Situation hineinmanövriert zu haben?

Im vergangenen Frühjahr hat es sich der Regierende Bürgermeister verbeten, dass über Tempelhof weiter diskutiert wird. Wie schade. Nun darf man nicht mehr. In Begegnungen bei Theaterpremieren, Empfängen, auf Beerdigungen oder Geburtstagen ist Klaus Wowereit immer umgänglich, freundlich und man kann sich mit ihm angenehm, heiter und locker unterhalten. In Sachen Tempelhof ist er unzugänglich.

Klaus Böger, ehemaliger Schulsenator und einer der zahllosen Luftfahrtexperten des Senats, hat einmal gesagt: Sechs Landebahnen für eine Stadt sind vier zu viel. Das lesen oder hören zu müssen, kostet Kraft. München kämpft gerade um seine dritte Runway, Frankfurt am Main ringt um die vierte. Amsterdam-Schiphol hat sechs Landebahnen, Chicago O`Hare sieben. Sollte Tempelhof geschlossen werden, haben wir, da in Schönefeld wegen der Baumaßnahmen für lange Zeit nur noch eine Bahn in Betrieb sein wird, nur noch drei, nach der Schließung von Tegel wirklich nur noch zwei Bahnen. Und dann? Bei einem Zwischenfall auf einer Landebahn wird erst einmal der gesamte Flughafen geschlossen. In Tegel ist vor Jahren einmal eine Maschine aus Paris von der Landebahn abgekommen. Der Platz war einen Tag gesperrt, dreitausendfünfhundert Passagiere konnten in Tempelhof und Schönefeld landen. Als vor Jahren in Düsseldorf ein Terminal ausbrannte, übernahmen die Flugplätze Mönchengladbach und Dortmund für Wochen einen Teil der Flüge. Ich könnte viele andere Fälle aufzählen. Auch bei dichtem Nebel oder Unwetter ist Schönefeld zu. Dann dürfen die Berliner in Leipzig, Hannover oder Schwerin landen.

München übrigens plant eine Transrapidbahn vom Hauptbahnhof, in dem, nach Edmund Stoiber, alle Münchener wohnen, zum weit entfernten Flughafen Franz-Josef Strauß. Die umstrittene Schnellverbindung wird - vorerst - einskommaacht Milliarden Euro kosten. Hätte man die Stadtflughäfen Riem oder Neubiberg beibehalten, wäre diese Ausgabe unnötig. Berlin lernt nicht von anderen.

Nichts gegen den Ausbau von Schönefeld zu einem repräsentativen Flughafen. Alles gegen das unselige Wort vom Single-Airport, also einem einzigen für eine Mehrmillionenstadt. In Washington, einer Berlin in vielem vergleichbaren Stadt, kann man vom Dulles Airport, vom National und von Washington-Baltimore aus nach New York und anderswohin fliegen.

Es ist ein menschenverachtendes und zynisches Kalkül, die Einwohner der Bundeshauptstadt, einer Mehrmillionenstadt, zu einer bloßen Verfügungsmasse zu machen, die dorthin zu fahren hat, wo man seine Kräfte am profitabelsten bündeln kann. Das bedeutet eine oft nun viel längere und, im deutschen Straßenverkehr, gefährliche, unfallträchtige Anfahrt. Stau. Parkplatznot. Unfälle. Parkplätze, die vielfach teurer sind als der Urlaub, den man gerade antritt. Weite Wege und erschöpfender Streß am Flughafen.

Für Berlin bedeutet das: für die Einwohner des nördlichen und westlichen Berlin, der westlichen Mark Brandenburg und Mecklenburgs wird der Single-Airport, noch dazu bei Dauerstau auf der neuen Flughafenautobahn – man denke nur an die Stadtautobahn zwischen Wilmersdorf und Tegel - bis zu dreieinhalb oder vier Stunden Anfahrt nach Schönefeld bedeuten, aber dann dürfen sie in sechsundvierzig Minuten nach München fliegen. Darüber spricht kein Politiker.

Die Behauptung, Tempelhof gefährde BBI, den Großflughafen Berlin-Brandenburg, ist töricht und an den Haaren herbeigezogen.

Das Argument, Tempelhof sei defizitär und werde vom Markt nicht angenommen, ist so unwahr. Das Defizit müsste nicht sein, es wurden ja in den letzten Jahren Fluglinien mit erheblichem Druck nach Schönefeld und Tegel abgedrängt, um Tempelhof auszutrocknen. Und ein Großteil des angeblichen Defizits resultiert aus dem fast leer stehenden fast größten Gebäude Europas, das füglich leer gehalten wird. Im Sommer 2005 wollte ein Gastronom das wunderschöne, auch leer stehende Aussichtsrestaurant pachten. Ihm wurde ein Vertrag für höchstens ein Jahr angeboten. Dafür investiert kein Unternehmer Hunderttausende.

Ich zahle, mit einem viersitzigen Flugzeug, in Dresden und Hannover zwanzig Euro Landegebühr, in Tempelhof siebzig bis achtzig, also das dreieinhalbfache bis vierfache. Das ist Wucher. Der City-Airport soll ja durch überhöhte Gebühren leergekriegt werden, dessen Leerstand man dann beklagt. Wer, übrigens, die Allgemeine Luftfahrt, speziell die Privatpiloten, als nutzlos diffamiert, erweist sich als rettungslos provinziell. Ich habe ausgerechnet, dass die USA bei einer viermal so großen Bevölkerung wie Deutschland, zehnmal so viele Piloten haben. Eine angebliche Luftfahrtnation braucht möglichst viele Menschen, die etwas vom Fliegen verstehen.

Die Bahn wollte Tempelhof mit übernehmen, ein amerikanischer Unternehmer wollte in Tempelhof eine Klinik errichten, wenn der Flugbetrieb weiter bestehe, er wurde als reicher Onkel aus Amerika disqualifiziert und nicht einmal zu einem Gespräch aufgefordert.

Niemand ist legitimiert, Berlins Herzstück und Kronjuwel zu vernichten, wenn er keine Ahnung hat, was aus dem Gelände werden soll, ja, wenn er sogar, mit eingestandener Unbedarftheit, die Bevölkerung auffordert, mit Ideen zur Neugestaltung beizutragen.

Tempelhof kostet also Geld. Nach seiner Schließung aber wird es noch viel, viel mehr kosten, wenn es nicht zur Müllkippe oder zum Dealertreff werden soll. Der erste und bisher letzte offizielle Plan des früheren Senators Peter Strieder sah vor, Tempelhof unter maßvoller Bebauung mit Wohnhäusern, Gewerbe und einer Art Disney- oder Legoland zu einem Wiesenmeer zu machen. Ein Wiesenmeer und ein wunderbares Biotop ist Tempelhof ja schon jetzt, als Flughafen, man blicke nur von der Stadtautobahn darauf hinunter. Dieses Wiesenmeer kann durch seine maßvolle Bebauung nur kleiner werden. Leerstehende Wohnungen und Gewerbebauten haben wir genug. Die maßvolle Bebauung vermindert ja auch nur die Bedeutung des Flughafengeländes als ökologisch wertvollste Fläche von Berlin. Die maßvolle Bebauung wird die umliegenden Bezirke durch den verstärkten Straßenverkehr weiter belasten. Schon jetzt erlebt der Tempelhofer Damm vielfach stehenden Verkehr, vormittags in der einen Richtung, nachmittags in der anderen. Nach der maßvollen Bebauung: viel Vergnügen. Alle unqualifizierten Reden und Ausreden der Verantwortlichen scheinen mir nur die Gier nach der Immobilie zu verbergen.

Bei der Beschwörung des Defizits wird füglich komplett außer Acht gelassen, was Tempelhof der Stadt Berlin und ihren Einwohnern an Aufträgen und damit an Geld einbringt. Sportler und Gesangsstars landen zu Großveranstaltungen in Tempelhof, weil es zentral gelegen ist, Manager fliegen nach Tempelhof und vielleicht nur nach Tempelhof, weil sie nach ihrer Besprechung oder Verhandlung unmittelbar wieder zurückfliegen können. Nach der Schließung von Tempelhof würden viele ihre Aufträge woanders hin vergeben.

Und Schönefeld als Single-Airport würde die ersten Jahre vielleicht verkehrstechnisch verkraften: aber oft nicht zur gewünschten Anflug- oder Abflugzeit. Vor jedem Start, vor jeder Landung kommt der Slot, das zu genehmigende Zeitfenster, das heiß umkämpft ist und mit dem sogar gehandelt wird. Ein Manager, ein Wirtschaftspartner Berlins, der höchst ungünstige Zeitvorgaben für sein Eintreffen und seinen Abflug erhält, der stundenlang herumsitzen muß, bis er eintreffen oder abfliegen darf, wird sich von Berlin abwenden. Deshalb, auch deshalb muß Tempelhof geöffnet bleiben. Als Luftfahrtmuseum würde es ein sinnloses Dasein fristen.

Berlin ist – noch – weit aufkommensschwächer als München oder Frankfurt. Aber wer das zum Maßstab macht, glaubt nicht an die Zukunft Berlins. Erstaunlich, dass sich das Berliner Politiker leisten können.

Berlins Infrastruktur würde durch die Schließung von Tempelhof irreparabel geschädigt werden. Es gäbe nie wieder einen City-Airport, über den viele andere Städte glücklich sind – oder wären. Auch Berliner, die nicht direkt etwas mit der Luftfahrt zu tun hätten, würden die Auswirkungen der Schließung zu spüren bekommen.

In der Berliner Flughafenfrage werden alle, die ihre Pläne aus undurchsichtigen und nicht nachvollziehbaren Gründen gegen Berlin durchsetzen wollen, noch sehr viel Kummer und Ärger haben. Sie könnten noch eine Kehrtwendung vollziehen.

Das Volksbegehren für Tempelhof wird dadurch behindert und schwieriger gemacht, dass man nun sein Votum nicht einsenden kann sondern zu den Bürgerämtern und zu einigen Volkshochschulen oder Bibliotheken muß, um zu unterschreiben. Darauf hofft der Senat. Ich hoffe, dass die Berliner im eigenen Interesse jedwede Bequemlichkeit vermeiden und sich aufraffen, die Unterschrift dort zu leisten, wo es nun möglich ist. Bis zum 14. Februar können sie das, hoffentlich tun sie es früher.

Das Kürzel des Berliner City-Airports Tempelhof ist eigentlich nicht THF. Sondern, mit seiner ICAO-Kennung, EDDI. EDDI ist einer der wichtigsten Berliner überhaupt. Ich appelliere an Berlin, seinen EDDI gebührend zu verteidigen.

■ *Horst Pillau*

Der Autor Horst Pilau, aufgewachsen in Berlin, ist seit 1959 als freier Schriftsteller tätig. Sein erster Erfolg war das zusammen mit Curth Flatow verfasste Bühnenstück „Das Fenster zum Flur".

Für die Fernsehshow Dalli Dalli schrieb und inszenierte Pillau kurze Theaterstücke, bei denen die Kandidaten versteckte Fehler herausfinden sollten.

Besser informiert!

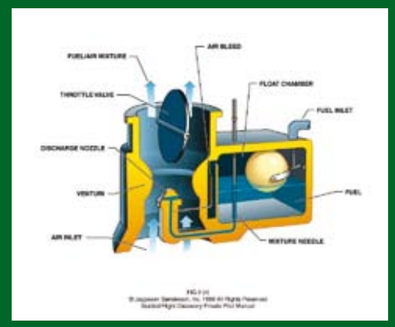
Der nächste Winter kommt bestimmt!

Von der vermeintlichen Last im Winter ein Triebwerk zu starten

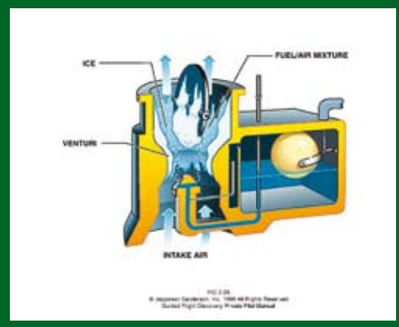
Es war kalt, bitterkalt sogar. Der Himmel zeigte sich trotz Bodendunst in strahlendem Blau. Überall in der Natur glitzerte der nächtliche Frost in der milden Morgensonne. Drei junge Piloten waren fest entschlossen, diesen schönen Wintermorgen zu einem ausgedehnten fliegerischen Rundflug in eine tiefverschneite Winterlandschaft zu nutzen. Am Flugzeug angekommen entfernte man zuerst den Rauhreif von den Tragflächen, dem Leitwerk und der Cockpitscheibe, bevor man einen ersten Versuch unternahm, das Triebwerk zu starten. Ein- bis zweimal wurde eingespritzt, um danach sofort den Zündschlüssel zu betätigen. Das Ergebnis war niederschmetternd. Unter Stöhnen und Ächzen schaffte der Anlasser ganze zwei Umdrehungen bevor er seine Bemühungen das Triebwerk zu starten spontan und unwiderruflich einstellte. Ziemlich ratlos suchte man nach einer Lösung den Motor doch noch in Gang zu bringen. Die Rettung nahte in Form eines Batterie-Starterwagens des am Platz beheimateten Luftfahrtnehmens. Als der Mechaniker die näheren Umstände des missglückten Anlassversuchs erfuhr, war er doch ziemlich geschockt über ein so lückenhaftes fachliches Basiswissen. Was nun erfolgte war Professionalität pur. Zuerst wurden unter Anleitung des Mechanikers die nassen Zündkerzen herausgeschraubt, getrocknet und erwärmt, bevor ein nochmaliger Startversuch vorbereitet und unternommen wurde. Nach insgesamt 20 Minuten lief dann der Lycoming Vierzylinder problemlos in der morgendlichen Wintersonne. Was war da schiefgelaufen? Was hätte man anders machen müssen, um ein stark unterkühltes Triebwerk aus eigener Kraft erfolgreich anspringen zu lassen?

Kalte Luft weist eine ungleich höhere Dichte als warme Luft auf. Haben wir es dann auch noch mit einem relativ hohen Außenluftdruck zu tun, benötigt ein Triebwerk aufgrund der sich daraus ergebnen Dichtehöhe ein ausreichend fettes Gemisch, um es erfolgreich starten zu können. Doch der Reihe nach!

Erst nachdem ein Flugzeug von Rauhreif, Eis oder Schnee befreit worden ist, kann mit der eigentlichen Anlassprozedur begonnen werden. Um den Anlasser zu entlasten, wird dringend empfohlen, das Triebwerk am Propeller mindestens drei- bis viermal durchzudrehen. Zuvor ist das Flugzeug jedoch gegen ein unbeabsichtigtes Wegrollen zu sichern. Im Cockpit müssen der Schnellstop gezogen, der Zündschalter auf „AUS" geschaltet und die Bremsen gesetzt sein. Während des Durchdrehvorganges wird im Cockpit mittels des Primers fünf- bis sechsmal eingespritzt. Danach muss dann der eigentliche Anlassvorgang zügig eingeleitet werden. Den Gashebel in die Startstellung bringen, den Gemischregler in die Vollreichposition schieben, den Primer gezogen halten, den Hauptschalter einschalten und das Triebwerk mit Hilfe des Anlassers starten. Nach spätestens zwei Umdrehungen muss der Motor angesprungen sein.



AIR INLET ▶ Lufteinlaß
VENTURI ▶ Auslöser des Venturieffekts
DISCHARGE NOZZLE ▶ Treibstoffdüse
THROTTLE VALVE ▶ Drosselklappe
FUEL/AIR MIXTURE ▶ Treibstoff/Luftgemisch
ICE ▶ Eis
AIR BLEED ▶ Zapfluft
FLOAT CHAMBER ▶ Treibstoffkammer
FUEL INLET ▶ Treibstoffzufuhr
FUEL ▶ Treibstoff
MIXTURE NEEDLE ▶ Gemischreglung



Um das Triebwerk auch nach dem Anspringen mit ausreichend Treibstoff zu versorgen, schiebt man den Primer langsam und gefühlvoll nach vorne, um ihn anschließend zu verriegeln. Nach einer kurzen Warmlaufphase bei nicht mehr als 1000 U/Min wird die Vergaservorwärmung ausgeschaltet. Das Triebwerk kann danach ganz normal weiterbetrieben werden.

Kommt es beim Anlassen einmal zu einem Vergaserbrand, ist zuerst der Schnellstop (Gemischregler) zu ziehen, um dann den Brandhahn zu schließen. Danach ist der Leistungshebel in die Vollgasstellung zu bringen. Der Anlasser bleibt während des gesamten Vorgangs aktiviert, damit der verbleibende Resttreibstoff über das Ansaugrohrsystem in die Zylinder transportiert werden kann. In den meisten Fällen wird das Feuer nach wenigen weiteren Umdrehungen verlöschen. Sollte das Triebwerk während dieser Aktion anspringen, so wird es nach wenigen Umdrehungen auf Grund des gezogenen Schnellstops wieder zum Stillstand kommen. Danach muss das Triebwerk sofort auf mögliche Brandschäden untersucht werden. Ein erneuter Startvorgang darf erst nach entsprechender Freigabe durch eine Fachwerkstatt vorgenommen werden. Wenn nicht zwingend erforderlich, sollte auf die Verwendung von Löschpulver verzichtet werden, da dies zu einer erheblichen Verunreinigung des Triebwerks und seiner Nebenaggregate führt. Wird der Einsatz jedoch einmal unumgänglich, so sollte bei stehendem Triebwerk versucht werden den Brandherd gezielt und durch möglichst kurze Löschstöße zu bekämpfen. Ist kein Feuerlöscher greifbar, jedoch eine nasse Decke vorhanden, so hat man zumindest eine faire Alternative den Brand auf diese Weise zu ersticken.

Herbst, Winter und Frühjahr bereiten Piloten von Flugzeugen mit Vergasermotoren durchaus auch schon mal Probleme durch eine mögliche Vergaservereisung. Der Vergaser hat die Aufgabe Luft und Treibstoff zu einem zündfähigen Gemisch zu vereinen. Konstruktionsbedingt wird die Luft dafür im Vergaser zuerst einmal beschleunigt, um einen Unterdruck zu erzeugen (Venturi – Effekt). Durch den sich anschließenden Expansionsprozess kühlt sie sich dann um mehrere Grad Celsius ab. Gleichzeitig wird der Luft im Vergaser durch die Verdunstung des Treibstoffs zusätzlich Wärme entzogen. Dadurch kommt es in einem Vergasersystem zu einem Temperaturverlust von bis zu 18° C. Beträgt die Außentemperatur beispielsweise 16° C und ist zu 80% gesättigt, so befinden sich rund 12 g Wasserdampf in einem Kubikmeter Luft. Kühlt sich diese Luft im Vergaser nun um besagte 18° C auf -2° C ab, so ist sie dann nur noch in der Lage etwa 4 g Wasserdampf zu speichern. Die übrigen 8 g Wasserdampf werden im Vergasersystem in Form von Wasser ausgeschieden und führen auf Grund der Minustemperaturen zu Eisablagerungen im Innenraum des Vergasers. Als Konsequenz stellt sich ein schleichender Leistungsverlust durch eine kontinuierliche Unterversorgung der Zylinder mit einem zündfähigen Gemisch ein. Ohne den Leistungshebel zu verändern muss nun unter Einsatz der Vergaservorwärmung dieses Eis wieder abgetaut werden, um zu normalen Leistungsverhältnissen zurück zu kehren. Erst nachdem sich die Motordrehzahl bei einem Flugzeug mit Festpropeller wieder erkennbar erholt hat, dürfte das Schlimmste überstanden sein. Trotzdem empfiehlt es sich noch eine zeitlang mit gezogener Vorwärmung weiterzufliegen, um durch ein Aufheizen des Vergasersystems positive Betriebstemperaturen sicherzustellen. Sobald die Drehzahl bei einem Festpropeller erneut abzufallen beginnt, kommt das beschriebene Verfahren erneut zur Anwendung. Flugmotoren mit Treibstoffeinspritzung müssen sich mit diesem Problem nicht auseinander setzen.

Anders jedoch bei Vergasermotoren mit einer elektrischen oder mechanischen Drehzahlreglung des Propellers. Hier käme es bei einer akuten Vergaservereisung zu keinem Drehzahlabfall, da dieser Leistungsabfall über die sich ändernde Propellerblattverstellung kompensiert werden würde. Die entstandene Vergaservereisung ist jedoch an der Ladedruckanzeige (Manifold Pressure) im Cockpit zu erkennen. Fällt der hier eingestellte Wert um mehr 1/2 Zoll Hg ab, muss die Vergaservorwärmung sofort aktviert werden. Wer also während dieser Jahreszeit aufmerksam und umsichtig beobachtet und handelt, wird kaum einen Anlass haben, sich mit den spezifisch winterbedingten Problemen auseinander setzen zu müssen.

■ *Hans-Ulrich Ohl*

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt
Von Fliegern – für Flieger

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

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

Ab sofort erhalten alle AOPA-Mitglieder für jedes neu geworbene 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 VFR Kartenset Deutschland 2008 bestehend aus 6 Jeppesen VFR-GPS Karten.

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

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

Argumente für eine Mitgliedschaft in der AOPA-Germany:

Die AOPA vertritt Ihre politischen Interessen!

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

Die AOPA wird für Sie aktiv bei:

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

Die AOPA berät und informiert Sie!

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

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

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

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

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!

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

- Seit 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

IAOPA eNews

Joint Efforts Work to Save Finnish Airport

The story is the same the world over: a valuable, active general aviation airport close to the heart of a major city becomes a target for closure and conversion to a large housing project. The current case is the Malmi Airport (EFHF) near central Helsinki, an airport so revered that it is listed as one of the 100 most endangered cultural sites in the world from 2004-2006. More importantly, it is the only close-in general aviation airport available to the Helsinki metropolitan area. The government's alternative is to provide a new airport some 50 km distant from Helsinki.

AOPA-Finland has joined with the Friends of Malmi Airport (FoMA) in a protracted effort to keep this useful airport. This effort has broad-based support from within Finland, as evidenced by an open petition to save the airport that has been signed by more than 45,000 people. FoMA points out that the historically valuable aerodrome also provides a base for the Border Guard, Rescue Department, Air Force, and Police activities. It is also a spacious nature and bird oasis in northeastern Helsinki.

AOPA-Finland's Klaus Bremer notes, "This airport is essential to general aviation in all of Finland and Northwestern Europe. We must save this invaluable airport."

View the FoMA web site and sign the petition to save this valuable general aviation asset.

ICAO Language Proficiency Standard Clarification

The recent 36th ICAO Assembly developed a resolution mitigating the impact of the ICAO Annex 1 standard which will require a high level of language proficiency for pilots flying internationally. The significant portions of the resolution are: "The Assembly -

"...Urges Contracting States to waive the permission requirement under Article 40* of the Convention, in the airspace under their jurisdiction for pilots who do not yet meet the ICAO language proficiency requirements, for a period not exceeding three years after the applicability date of 5 March 2008, provided that the States which issued or rendered valid the licences have made their implementation plans available to all other Contracting States;

"Urges Contracting States not to restrict their operators, conducting commercial or general aviation operations, from entering the airspace under the jurisdiction or responsibility of other States where air traffic controllers or radio station operators do not yet meet the language proficiency requirements for a period not exceeding three years after the applicability date of 5 March 2008, provided that those States have made their implementation plans available to all other Contracting States..."

* ICAO Convention "Article 40 -- Validity of endorsed certificates and licenses --

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported."

Therefore, while the applicability date of the standard remains as written, States will be able to waive the language proficiency requirements under the provisions noted.

CAA UK Evaluates JAR FCL Revalidation Requirements for Safety Improvement

Since the Joint Aviation Authorities Flight Crew Licencing scheme was adopted by European States in 1999 questions have been raised regarding the safety value of its increased revalidation requirements. A recent CAA UK Safety Regulation Group study reports that the more stringent FCL revalidation requirements have had no significant effect on the number of serious incidents and accidents involving general aviation aircraft in the UK.

Licence revalidation prior to 1999 required a PPL holder to have completed at least five hours of flying during the 13 month period for which the licence was valid, of which at least three hours was as pilot-in-command. After 1999 a pilot must have completed at least 12 hours of flight (including 12 landings and take-offs) during the second half of the two year period for which the licence was valid, of which at least six hours as pilot-in command, and a one hour training flight.

Interestingly, while the number of serious incidents and accidents specifically involving an experience or training issue did not significantly change on single-engine piston aircraft, a substantial number of occurrences for both pre- and post-FCL groups were due to the pilot having little experience on a particular type of aircraft.

Fliegerwitze

Passagiere warten in einer Maschine, damit diese den Flughafen verlässt. Der Eingang öffnet sich und zwei Männer in Pilotenuniformen kommen den Gang entlang. Beide tragen verdunkelte Augengläser. Einer der beiden führt einen Blindenhund an der Leine, und der andere tappt sich seinen Weg mit einem weißen Stock den Gang entlang. In der Maschine entfalten sich laute und nervöse Gespräche, trotzdem gehen die Männer ins Cockpit, schließen die Tür und starten die Triebwerke. Die Passagiere werfen sich nervöse und flüchtige Blicke zu, und suchen irgendein Zeichen, dass es sich hierbei um einen schlechten Scherz handle. Aber die Maschine zieht schneller und schneller die Flugpiste entlang, und die Leute auf den Fensterplätzen realisieren, dass gerade aus am Ende der Flugpiste nur noch das Meer ist. Als es so aussieht, dass die Maschine nie im Leben abheben würde, und im Meer versinken wird, füllt sich auf einmal die Kabine mit panischem Geschrei. Aber in diesem Moment hebt die Maschine sanft in die Luft ab. Im Cockpit dreht sich der Co-Pilot zum Piloten und sagt, „Du weißt Bob, eines Tages werden die Leute zu spät schreien, und dann werden wir alle sterben."

Auf einem winzigen Flughafen in einem exotischen Land soll ein Flugzeug starten.

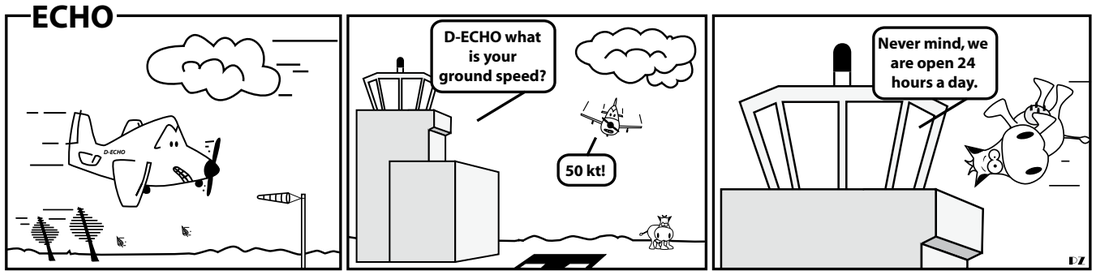
Mit gemischten Gefühlen hören die Passagiere wie der Pilot ruft: „Ich fliege nicht mit der verdammten Kiste, wenn der Motor nicht ausgetauscht wird!"

Nach einer Viertelstunde startet das Flugzeug.

„Was, so schnell ist der Motor ausgetauscht worden?" fragt ein Fluggast die Stewardeß.

Darauf die Stewardeß: „Der Motor nicht - aber der Pilot..."

Bilderrätsel – Finden Sie die 10 Fehler im rechten Bild.



Termine 2008

Alle Angaben ohne Gewähr

Januar

▶ 19.01.2008
AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen – Teil 1
Info: www.aopa.de

Februar

▶ 09.02.2008
AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach
Info: www.aopa.de

▶ 16.02.2008
AOPA-Refresher „Flight Briefing VFR und IFR" in Schönhagen – Teil 2
Info: www.aopa.de

März

▶ 14. - 16.03.2008
TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh
Info: www.aopa.de

15. - 16.03.2008
OUV-Wintertagung in Darmstadt
Info: www.ouv.de

▶ 29. - 30.03.2008
AOPA-Fluglehrerfortbildung in Braunschweig
Info: www.aopa.de

April

18. - 19.04.2008
IMAS – Internationale Messe für Gebrauchtflugzeuge in Friedrichshafen
Info: www.imas-friedrichshafen.de

Mai

▶ 08. - 11.05.2008
AOPA-Flyout nach Norwegen
Info: www.aopa.de

▶ 15. - 18.05.2008
12. AOPA-Nord-Ost-Trainingscamp in Stendal (EDOV)
Info: www.aopa.de

27.05. - 01.06.2008
ILA – Berlin Air Show
Info: www.ila-berlin.de

Juli

18. - 20.07.2008
Tannkosh 2008 in Tannheim
Info: www.tannkosh.de

August

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

August

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

September

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

Oktober

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

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

Anzeige

Wir danken...

...unseren Jubilaren in den Monaten Dezember 2007/ Januar 2008 für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.

35-jährige Mitgliedschaft
Wolfgang Hensel

30-jährige Mitgliedschaft
Helmut Frick
Gerhard Fleissner

25-jährige Mitgliedschaft
Waldemar Erich Türk
Reiner Meyer-Degering
Hermann Grossekämper
Michael R. Lengrüsser
Reiner Rosenthal
Herrmann Babbel
Hans Joachim Scheel
Horst Schell
Wolfgang Müller
Richard Georg Zeller

Arbeitskreise

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

Samstag **16.02.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **17.05.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **13.09.2008,** um 10:00 Uhr
Samstag **08.11.2008,** 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Weihnachtsaktion:
Bestellungen bis zum 20.12.2007
sind versandkostenfrei
Mindestbestellwert 10,00 EUR

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. Bis 20.12.2007 entfallen die Versandkosten ab einem Bestellwert von 10,00 EUR.

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

Impressum

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

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

Verantwortlich für den Inhalt
Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

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

Druck und Vertrieb
MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise
Mediadaten 2008
http://mediadaten.aopa.de
Druckauflage 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