

05/08



Neue EASA-Pläne: Piloten alle sechs Jahre zur Wiederholungsprüfung?

www.flieg-doch-mal.de – Alle Infos über die Allgemeine Luftfahrt

Stärker vertreten!

- Neue ZÜP-Urteile der Verwaltungsgerichte
- Steuerfrei fliegen? – Kein „Ruhe des Verfahrens“!

Fliegerisch fit!

- AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach
- Neues AOPA-Seminar: Alles zum Flugzeugkauf

Besser informiert!

- German Historic Flight – Je älter, desto schöner
- Probleme mit Transpondern von Filser/Funkwerk



EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

**EXPERIENCE THE
PASSION OF FLYING**

**INTERNATIONALE FACHMESSE
FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT**

2. – 5. APRIL 2009

Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.de

Ab 2009
jährlicher Turnus



Platin-Sponsor



Gold-Sponsor

aerokurier

FLUGREVUE





Dr. Michael Erb, Geschäftsführer

EASA in der Kritik

Die EASA haben wir für ihre Aktivitäten und Pläne zur Förderung der Allgemeinen Luftfahrt schon häufig gelobt. Jetzt muss sie sich aber deutliche Kritik gefallen lassen: Die Durchsicht des aktuellen Entwurfs mit Namen NPA 2008-17b zur Neuregelung von Fluglizenzen enttäuscht uns schon sehr. Alle Details können wir hier nicht besprechen, aber durchaus die Highlights.

So ist zum Beispiel geplant, dass alle Piloten, auch PPL-A Inhaber, nach sechs Jahren einen sog. Proficiency Check mit einem Examiner ablegen müssen, um weiter fliegen zu dürfen. Auf Deutsch: Sie müssen einen Überprüfungsflug mit einem Flugprüfer bestehen. Ebenso müssen sich alle Fluglehrer und Class-Rating-Instruktoren überprüfen lassen, die Überprüfung steht für sie bei jeder zweiten Scheinverlängerung an. Bislang mussten Privatpiloten nach JAR-FCL alle zwei Jahre einen Übungsflug mit einem Fluglehrer ablegen, was durchaus sinnvoll war und sich auch bereits im US-System als „Biennial“ über Jahrzehnte bestens bewährt hat. Aber jetzt sollen die PPLer alle sechs Jahre in einer scharfen Prüfungssituation mit einem Prüfer nachweisen, was sie in Theorie und Praxis noch können. Falls der Prüfer nicht zufrieden ist, fällt der Pilot durch und darf nicht mehr fliegen. Wir fürchten, dass viele Piloten, gerade auch solche die schon seit Jahren unfallfrei fliegen, auf solch eine Prüfung einfach keine Lust haben und ob dieser Gängelei die Fliegerei komplett aufgeben werden. Und das kann sich eine europäische Behörde, die sich zum Ziel gesetzt hat gerade auch die Wirtschaftskraft der Branche zu stärken, einfach nicht leisten.

Außerdem will die EASA die Kontrolle über alle ausländischen Fluglizenzinhaber erhalten, die in Europa fliegen. Deshalb sollen alle ausländischen Lizenzen, auch wenn die Inhaber Flugzeuge aus Drittländern fliegen, nur noch für maximal ein Jahr in Europa verwendet werden dürfen, aber auch erst nachdem man seine Fähigkeiten in Theorie und Praxis nachgewiesen hat.

Warum aber gibt es denn so viele Betreiber ausländischer Flugzeuge in ganz Europa? Weil die Behörden diesseits des Atlantiks nicht in der Lage sind, viele exotische Flugzeugtypen oder auch Standardflugzeuge mit seltenen ergänzenden Musterzulassungen (STC) zu vernünftigen Kosten zum Verkehr zuzulassen. Die neue Gebührenordnung der EASA mit immensen Kosten für Minor und Major Changes hat die Situation nicht eben entschärft.

Und weil man in Europa nicht in der Lage ist ein Instrumentenflug-Rating so zu konzipieren, dass der Pilot einer Cessna 172 nicht Kenntnisse von Turboprop- und Jettriebwerken nachweisen muss, bevor er durch Wolken fliegen darf.

Warum ist die EASA auch nicht dem Rat der Verbände gefolgt und hat das existierende, in vielen Jahren mühsam aufgebaute Regelwerk von JAA-FCL nicht einfach systematisch auf seine Schwächen durchforstet und konsequent modernisiert? Warum musste das Rad von einer unter chronischem Personal- und Geldmangel leidenden EASA komplett neu erfunden werden? Die EASA hätte heute die Chance, sich dem Wettbewerb unter den Luftsicherheitsbehörden zu stellen, mit Kundennähe und Sicherheitsstatistiken gleichermaßen zu glänzen. Stattdessen plant man lieber unbequeme Konkurrenz etwa durch die US-amerikanische FAA durch rigide Regularien auszuschließen. Dabei gäbe es einfache Möglichkeiten, auch ausländische Lizenzinhaber in Europa zu kontrollieren, wie dies von der EASA gefordert

wird. Denn auch wie bei der Großluftfahrt könnte man regelmäßig Vorfeldkontrollen durchführen, bei denen Luftaufsichtspersonal sich die Lizenzen und die Flugzeugdokumentation vorlegen lässt. Bei gravierenden Mängeln könnte sofort ein Flugverbot verhängt werden, Vergehen könnten von den Checkern per E-Mail sofort an die Kollegen im Ausland gemeldet werden. Aber auf diese doch eigentlich naheliegende Alternative verzichtet man offenbar lieber.

Gibt es auch etwas Erfreuliches zu melden? Durchaus, z.B. dass eine vereinfachte Leichtflugzeuglizenz eingeführt werden soll, der LPL, und dass man als PPL-Fluglehrer keinen CPL mehr braucht.

Erfreulich ist aber vor allem, dass Sie der EASA Ihre Meinung schreiben können, und zwar bis zum 18. Oktober 2008. Allerdings sollten Sie auf Englisch schreiben. Bitte nutzen Sie ausschließlich das Comment-Response-Tool auf der EASA-Website. Sie werden auch garantiert eine Antwort erhalten, so offen und transparent ist die EASA schon. Das gesamte Dokument ist 647 Seiten stark. Sie können es im englischen Original im Internet herunterladen, geben Sie in Ihrer Suchmaschine doch die Suchbegriffe „EASA NPA 2008-17b“ ein, dann werden Sie fündig. Bleiben Sie bei der Kommentierung aber bitte sachlich. Wenn Sie der EASA nur mit kernigen Sprüchen mitteilen wollen, dass sie die Nase gestrichen voll haben, wandert Ihr Kommentar sicher in den Müll. Und schicken Sie uns bitte eine Kopie Ihrer Stellungnahme, wir können dann Ihre Erkenntnisse auch in unsere Position einfließen lassen.

Wir werden gemeinsam mit den Kollegen der europäischen IAOPA unsere Meinung deutlich vertreten! Sie können unsere abgestimmte IAOPA-Position rechtzeitig vor dem Stichtag 18. Oktober 2008 bei uns im Internet einsehen. Schauen Sie doch mal rein, unter www.aopa.de.



AOPA-Intern

Wir danken...	5
Protokoll der Jahreshauptversammlung 2008	5
AOPA-Rundmail	5
Mitglieder werben und Prämie verdienen	6
Exklusive Sparangebote für AOPA-Mitglieder	7

Stärker vertreten!

Die deutsche Innen- und Rechtspolitik auf Abwegen	8
Politiker zum Thema "Security"	8
Neues aus Fürstentum Bruck	10
Neue ZUP-Urteile der Verwaltungsgerichte in Deutschland	11
Steuerfrei fliegen? – Kein "Ruhe des Verfahrens"!	12

Fliegerisch fit!

Seeflugtraining Neubrandenburg 2008	14
30 Jahre AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden	16
AOPA-Fluglehrerfortbildung vom 25.-26.10.2008	20
AOPA-Sprechfunkrefresher am 15.11.2008	20
AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ am 15.11.2008	21
AOPA-Nordatlantikseminar am 29.11.2008	22
Flight Briefing VFR und IFR am 24.01. und 07.02.2009	22
TFC-Simulatortraining vom 06.-08.03.2009	23
Anmeldeformular für AOPA-Veranstaltungen	23

Besser informiert!

German Historic Flight – Je älter, desto schöner	24
Probleme mit Filser / Funkwerk-Transpondern	25
FIS und Flugverkehrskontrolle in militärischen Zuständigkeitsbereichen	25
121,5 MHz Notsender –	
Einstellung der Satellitenüberwachung am 01.02.2009	25
100 Jahre August-Euler-Flugplatz	26
Matthias Dolderer ist neuer Deutscher Kunstflugmeister	26
Jugendliche UL- und Motorflugpiloten starten durch	27

Rubriken

Editorial	3
Reisebericht – Einmal um die Welt mit der D-GHAN (Teil 1)	28
IAOPA Europe eNews	32
Termine 2008	33
AOPA-Shop	34
Impressum / Mitgliedsantrag	35

Titelbild: Michael Ziem (www.michael-ziem.de)

Wir danken...

**...unseren Jubilaren in den Monaten Oktober / November 2008
für ihre Treue und langjährige Mitgliedschaft in der AOPA-Germany.**

40-jährige Mitgliedschaft

Wolfgang Vautz

30-jährige Mitgliedschaft

Volker Teske
Klaus W. Weinem
Bodo Liebergesell
Hein-Dieter Lauscher

25-jährige Mitgliedschaft

Johann Nepomuk Dichtl
Armin Ziegler
Lutz Aufenacker
Helmuth Gröber
Ulf Härtl
Johannes M. Metzger
Gerhard Zager
Ahmet D. Bayer

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2008

Am 3. August 2008 fand in Eggenfelden die diesjährige Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany statt. Folgende Tagesordnungspunkte wurden besprochen:

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

Aufgrund der Länge des Protokolls ist ein Abdruck im AOPA-Letter leider nicht möglich. Mitglieder können das Protokoll sowie den Geschäftsbericht des Präsidenten im Mitgliederbereich der AOPA-Website unter www.aopa.de herunterladen. Selbstverständlich können die Dokumente auch über die AOPA-Geschäftsstelle angefordert werden.



AOPA-Rundmail

Sie möchten noch schneller darüber informiert werden, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht? Dann abonnieren Sie gleich unter www.aopa.de die kostenlose und immer aktuelle AOPA-Rundmail!

Anzeige



Business aviation

*Für jede Mission
das richtige
Flugzeug.*



Premier II



Premier IA



King Air
B200GT



King Air
C90GTi

D-86169 Augsburg
Flughafenstraße 5
www.beechcraft.de

Tel. +49 (0)821-70 03-0
Fax +49 (0)821-70 03-153
info@beechcraft.de

*** The Hawker Beechcraft Organisation in Central Europe ***

Mitglieder werben und Prämie verdienen!

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

Und so einfach geht es:

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

Wahlweise erhalten Sie für die Werbung eines neuen Mitglieds anstelle der Prämie ein komplettes VFR Kartenset Deutschland 2008 bzw. 2009 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 Rechts-sammlungen. Die kostenlose AOPA-Rund-mail informiert noch schneller darüber, was in der Allgemeinen Luftfahrt geschieht. Sie kann auf der AOPA-Homepage abonniert werden.

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

Die AOPA hält Sie fliegerisch fit!

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

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



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



Das Jeppesen-
FliteStar Flug-
vorbereitungs-
programm für
zwei neue
Mitglieder



Prämie von 40,- € für ein neues Mitglied

HRS

Nachlass: bis 30 %

Wählen Sie aus über 250.000 Hotels weltweit. Bei der Buchung erhalten Sie bei Kooperationshotels einen Nachlass bis zu 30 % auf die Standardrate. Nur bei uns: finden Sie Ihr Hotel in der Nähe eines Flugplatzes über den ICAO-Code.



CinemaxX

Nachlass: bis 28 %

Mit einem CinemaxX Kinogutschein haben Sie den Vorteil, Kinovergnügen zum sensationell günstigen Preis zu bekommen: Inklusive jeglicher Kosten des Kinobesuchs, wie z.B. anfallender Überlängen- oder Logenzuschlag, kostet Sie der Kinogutschein pro Stück nur 6,00 EUR brutto.

CarDelMar

Nachlass: 10 %

Der Online-Ferienautovermieter CarDelMar bietet Urlaubern seit März 2005 Mietwagen in fast 40 Ländern zum günstigen Preis. AOPA-Mitglieder erhalten bei CarDelMar zusätzlich 10% Rabatt on top auf die Internetpreise. Dieses Angebot ist gültig für alle Mietlängen und alle Fahrzeugkategorien in allen Ländern.



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

www.aopa.de > Mitgliederbereich

Die deutsche Innen- und Rechtspolitik auf Abwegen

von Sabine Leutheusser-Schnarrenberger

Die Versuche der deutschen Innenpolitik, die zwischen Freiheit und Sicherheit bestehende Spannung radikal zu Gunsten der Sicherheit, das heißt, zu Lasten der Freiheit aufzulösen, sind älter als die amtierende Bundesregierung. Die Erschütterungen des 11. September 2001 führten zu mehr als hundert neuen Gesetzen im Bereich der inneren Sicherheit. Es war der Innenminister der Regierung Schröder, Otto Schily, der in seiner Amtszeit einen dramatischen Abbau der Freiheitsrechte zu verantworten hatte. Ein Ergebnis dieser grundrechtsblinden Politik ist eine beispiellose Serie von Zurechtweisungen durch das höchste deutsche Gericht, das Bundesverfassungsgericht. Die in der deutschen Nachkriegs-Rechtsgeschichte beispiellose Serie von Blamagen der Politik der inneren Sicherheit begann im März 2004 mit der Verfassungsgerichtsentscheidung zur akustischen Wohnraumüberwachung, mit der wesentliche Teile des Gesetzes zur Einführung des Lauschangriffs als mit dem Grundgesetz unvereinbar erkannt wurden. Am gleichen Tage erklärt das Gericht mit ausdrücklichem Bezug auf sein Lauschangriff-Urteil, dass die in dem von der Bundesregierung novellierten Außenwirtschaftsgesetz vorgesehene Ausdehnung der Befugnisse des Zollkriminalamtes zur heimlichen Überwachung des Brief- und Telefonverkehrs mit dem Post- und Fernmeldegeheimnis des Art. 10 GG nicht vereinbar ist. Ein gutes Jahr danach urteilt das Bundesverfassungsgericht über das niedersäch-

sische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung und stellt fest, dass die dort der Polizei eingeräumten Befugnisse zur präventiven Überwachung von Telefongesprächen zur Verdachtsschöpfung, also ohne das Vorliegen konkreter Anhaltspunkte oder Verdachtsmomente für eine drohende oder in Vorbereitung befindliche Straftat, mit dem Grundgesetz unvereinbar ist. Wiederum ein Jahr später, im April 2006, erklärte das Gericht am exemplarischen Fall Nordrhein-Westfalens die in der Folge der Terroranschläge von New York und Washington von den Landesregierungen an den Universitäten durchgeführten verdachtslosen Rasterfahndungen für nicht mit dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung vereinbar. Nicht einmal drei Monate danach urteilt das Bundesverfassungsgericht über den Europäischen Haftbefehl und erklärt das Haftbefehlsgesetz, mit dem der entsprechende europäische Rahmenbeschluss in deutsches Recht umgesetzt werden sollte, als in toto grundgesetzwidrig. Wiederum nur knapp sechs Monate später, im Juli 2006, entscheidet schließlich das Bundesverfassungsgericht über das Luftsicherheitsgesetz und erklärt § 14 Absatz 3 des Luftsicherheitsgesetzes für verfassungswidrig, das den Abschuss von Zivilflugzeugen erlaubt hätte, wenn, so das Gesetz wörtlich, „nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll“ als mit dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gemäß Art. 2 Abs 2 GG unvereinbar und für nichtig. Dass schließlich der Bundesgerichtshof die ohne jede Rechtsgrundlage praktizierte heimliche Online-Durchsuchung von Computern als rechtswidrig erkannt und verboten hat, und dass die sicherheitspolitischen Maßnahmen im Vorfeld und aus Anlass des G-8-Gipfels bis hin zum Einsatz von Tornado-Aufklärern allesamt mit großen grundgesetzlichen Fragezeichen versehen sind, sind nur die vorläufig letzten Belege für eine unter grundrechtlichen und rechtspolitischen Gesichtspunkten erschreckenden Bilanz der deutschen Innen- und Rechtspolitik.

Nicht mit dem Ziel, das Verhältnis von Freiheit und Sicherheit radikal zu Gunsten der Sicherheit zu verschieben, wohl aber mit der von Otto Schily dazu gewählten, verfassungsrechtlich freilich nicht ernstzunehmenden Strategie, hat die seit Herbst 2005 amtierende Bundesregierung, vor allem in der Person ihres Innenministers, Wolfgang Schäuble, gebrochen. Er bedient sich stattdessen konsequent zweier rechtspolitischer Linien, zweier verfassungspolitischer Stoßrichtungen, die beide auf je unterschiedliche Art fundamental gegen den verfassungsgerichtlichen und verfassungsrechtlichen Grundrechtsschutz gerichtet sind. Zweier Stoßrichtungen, die in den in letzter Zeit wohl nicht ohne Bedacht gewählten Äußerungen des Bundesinnenministers ihre Entsprechung finden.

Politiker zum Thema „Security“

Die Schaffung von Sicherheit (Security) in der Luftfahrt ist eine überaus schwierige gesellschaftliche Aufgabe, denn sie erfordert ein Abwägen zwischen zwei wichtigen Gütern. Zum einen gilt es, sich vor möglichen Anschlägen durch Terroristen zu schützen. Zum anderen gilt es selbstverständlich auch, die Freiheitsrechte der Bevölkerung zu wahren, die durch einen überzogenen Sicherheitsapparat drastisch eingeschränkt wären. Denn ein übermächtiger Überwachungsapparat läuft Gefahr dem Terrorismus in die Hand zu spielen, da das Ziel aller Terroristen die Abschaffung unserer freiheitlich demokratischen Grundordnung ist. Durch eine Politik der massiven Einschränkung von Freiheitsrechten durch Überwachung und Kontrolle erreichen Terroristen dieses Ziel bereits ohne eigenes weiteres Zutun.

Security ist seit der Einführung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Privatpiloten ein umstrittenes Thema auch in der Allgemeinen Luftfahrt. Die AOPA-Germany hat daher wichtige politische Entscheidungsträger gebeten, sich zum Thema zu äußern. Bisher liegt uns der Beitrag von Frau Leutheusser-Schnarrenberger, Bundesministerin der Justiz a.D., vor. Weitere Beiträge werden wir gerne veröffentlichen, wir hoffen auf eine lebhafte Diskussion!

Die erste Stoßrichtung deutet sich in den von Wolfgang Schäuble vorsorglich an das Bundesverfassungsgericht gerichteten Warnungen an. Zwar kenne und respektiere er die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zum Schutz der Privatsphäre, „aber“, so ergänzt er, „wir müssen auch sehen, dass dieser Schutz in der Alltagswirklichkeit praktikabel bleibt.“ Damit zielt der Bundesinnenminister erkennbar auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur akustischen Wohnraumüberwachung, genauer, auf den dort verankerten Schutz des Kernbereichs privater Lebensgestaltung ab.

Die zweite rechtspolitische Stoßrichtung der Bundesregierung kommt in der Meinung des Bundesinnenministers Wolfgang Schäuble zum Ausdruck, wonach „Der Grundsatz (der Unschuldsvermutung) nicht für die Gefahrenabwehr gelten (können).“ Diese für jeden Juristen selbstverständliche Aussage des Bundesinnenministers zielt nicht eigentlich auf die Tatsache, dass die Unschuldsvermutung als juristisch-technischer Begriff dem Strafprozessrecht zugehört. Unverkennbar zielt sie auf den Kerngedanken des Datenschutzes, nämlich dem, dass der Einzelne grundsätzlich selbst entscheiden können muss, welche persönlichen Daten und Informationen er wem zur Einsicht und weiteren Verarbeitung gibt oder zur Verfügung stellt. Im Bereich der präventiven Sicherheitspolitik spielt die Unschuldsvermutung deshalb eine unverzichtbare Rolle, weil sie Ausfluss des dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung zu Grunde liegenden Menschenwürdeschutzes des Art 1, Abs. 1 GG ist. Es widerspräche dem grundgesetzlichen Menschenwürde-Achtungsgebot, würde der Staat die Bürgerinnen und Bürger ohne dafür konkrete Anhaltspunkte zu haben, als potenzielle Straftäter behandeln. Genau dies ist aber die Absicht der Bundesregierung, wenn sie sich mit dem Argument der generellen Nützlichkeit für die präventive Gefahrenabwehr oder die Verfolgung zukünftiger Straftaten über das informationelle Selbstbestimmungsrecht der Bürgerinnen und Bürger hinwegsetzt und persönliche Daten und Merkmale ohne ausreichende Hinweise auf eine Straftatenbeteiligung und ohne Zustimmung der Betroffenen erhebt, speichert und den Sicherheitsbehörden zur gegenwärtigen oder zukünftigen Verwendung und Verarbeitung zugänglich macht. Genau so nämlich soll es geschehen mit der am 9.11.2007 vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Vorratsdatenspeicherung, der Regelung zur Einführung der Steueridentifikationsnummer, der geplanten Neuregelungen der Rasterfahndung, des Mautgesetzes und, je nach Ausgestaltung, der geplanten Einführung der Online Überwachung privater Computer. In diesem Zusammenhang ist eine Interpretation des Grundrechts auf informationelle Selbstbestimmung bemerkenswert, wonach sich dieses lediglich in der Pflicht des Staates erschöpfen soll, die Bürgerinnen und Bürger über die über sie erhobenen, gespeicherten und zur verarbeiteten Daten zu informieren.

Man darf also gespannt sein, wie sich die Bundesregierung zu der Vielzahl ergangener Urteile des Bundesverfassungsgerichts bezüglich des Grundrechts auf informationelle Selbstbestimmung verhalten wird. Einen Vorgeschmack liefert die Begründung für die Einführung der Vorratsdatenspeicherung, in der die Bundesregierung die verfassungsgerichtliche Vorgabe, derzufolge „die Sammlung nicht



Sabine Leutheusser-Schnarrenberger

Bundesministerin der Justiz a.D.

Leitende Regierungsdirektorin a.D.

geboren am: 26. Juli 1951 in Minden/Westfalen, verwitwet

Hobbies: Literatur, Skilaufen, Karten spielen, Gartenarbeit, Hund Franzi

Beruf:

1970 Abitur in Minden

1970 – 1975 Studium der Rechtswissenschaften in Göttingen und Bielefeld

1975 1. Staatsexamen in Hamm

1978 2. Staatsexamen in Düsseldorf

1979 - 1990 Tätigkeit beim Deutschen Patentamt in München, zuletzt Leitende Regierungsdirektorin

seit 02.12.1990 Mitglied des Deutschen Bundestages

seit 18.05.1992 Bundesministerin der Justiz

am 17.11.1994 wiedervereignet als Bundesministerin der Justiz

am 17.01.1996 Rücktritt vom Amt der Bundesministerin der Justiz nach dem Mitgliederentscheid der FDP zum sog. großen Lauschangriff

seit Juli 1997 Rechtsanwältin in München

seit 02.12.2000 Landesvorsitzende der FDP in Bayern

seit 27.09.2005 stellvertretende Fraktionsvorsitzende der FDP-Bundestagsfraktion

Bundestag:

- Rechtspolitische Sprecherin der FDP-Fraktion
- Obfrau der FDP im Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe
- Mitglied der deutschen Delegation in der Parlamentarischen Versammlung des Europarates

anonymisierter Daten auf Vorrat zu unbestimmten oder noch nicht bestimmbar Zwecken“ mit dem Grundgesetz unvereinbar ist, deshalb als nicht triftig ansieht, weil, so das Argument, der Zweck der Vorratsdatenspeicherung nicht unbestimmt, sondern die effektive Strafverfolgung sei.

Während die Regierung Schröder, allen voran ihr Innenminister Otto Schily, ihre rigide Politik der inneren Sicherheit immerhin noch mit zwar unzutreffenden, aber doch verfassungsimmanenten Argumenten zu legitimieren suchte, hat die derzeitige Bundesregierung, allen voran ihr Innenminister Wolfgang Schäuble, diese Zurückhaltung aufgegeben und die Verfassung selbst sowie ihre Hüter, das Bundesverfassungsgericht, ins Visier ihrer Politik genommen. Es muss jedenfalls damit gerechnet werden, dass die Politik der inneren Sicherheit der Großen Koalition an der mittlerweile ins Maßlose abgeglittenen Überwachung der Bürgerinnen und Bürger weiter festhalten wird. Mit der Furcht vor Terrorismus im Rücken wird der rechts-, besser, der verfassungspolitische Aufstand geprobt. Es wird der Aufstand geprobt gegen eine ihrer Idee nach freiheitliche Gesellschaftsordnung, wie sie die Eltern des Grundgesetzes in der Tradition John Lockes, Charles de Montesquieus und der europäischen Aufklärung vor Augen hatten. Erkennbar soll sie durch eine leviathanische Ordnung im Sinne Thomas Hobbes ersetzt werden, in der ein autoritärer, von den freiheitssichernden und machtbegrenzenden Regelungen der Verfassung enthemmter Staat über den Ausnahmezustand entscheidet. Folgerichtig bezieht sich der Bundesinnenminister ausdrücklich auf Thomas Hobbes, den er als Kronzeugen des von ihm so apostrophierten „modernen Staatsdenkens“ sieht. Die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland haben niemals in das Gewaltmonopol eines Staates eingewilligt, der sie unterschiedslos als Verdächtige, als potenzielle Kriminelle zu behandeln trachtet.

Genau deswegen ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 so umstritten. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung stellt alle Piloten unter Pauschalverdacht. Nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) hat die Luftsicherheitsbehörde „zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs“ eine Überprüfung der Zuverlässigkeit der in der Norm genannten Personenkreise vorzunehmen. Dass die gemäß § 7 Abs. 2 LuftSiG nicht von Amts wegen, sondern von den Betroffe-

nen beantragt werden muss, war nichts anderes als ein gesetzgeberischer Trick, um datenschutzrechtlichen Bedenken zu begegnen. Entscheidend ist bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung, bei welchen Behörden angefragt wird.

Zur Überprüfung dürfen die Luftsicherheitsbehörden Auskünfte bei den Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden, dem Bundeskriminalamt, dem Bundesamt für Verfassungsschutz, dem Bundesnachrichtendienst, dem Militärischen Abschirmdienst, dem Zollkriminalamt, der Birthler-Behörde sowie beim Bundeszentralregister einholen. Bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung von Ausländern können sich die Luftsicherheitsbehörden auch an die Ausländerbehörden und das Ausländerzentralregister wenden. Bestehen im Einzelfall Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen, so kann die Luftsicherheitsbehörde Auskünfte bei der Staatsanwaltschaft einholen.

Im Zeitraum vom 15. Januar 2005 bis zum 10. November 2006 wurden etwa 513.400 Zuverlässigkeitsüberprüfungen durchgeführt. In 1.520 Fällen wurde die Zuverlässigkeit der betroffenen Personen verneint. Dass in rund 2 Jahren über eine halbe Million Menschen unter Pauschalverdacht gestellt werden, ohne konkreten Verdacht und ohne konkreten Anlass, zeigt wie wenig die Unschuldsvermutung für Piloten heute noch gilt.

Nur: Die Unschuldsvermutung ist eine rechtsstaatlich unbedingt gebotene Maxime. Sie ist konstitutive Bedingung des Gesellschaftsvertrages, den wir als grundsätzlich freie Bürgerinnen und Bürger mit dem Staat geschlossen haben. Als solche hat sie Eingang gefunden in die Grundrechtsordnung der Verfassung.

Das Bundesverfassungsgericht wird im Rahmen des konkreten Normenkontrollverfahrens, eingeleitet durch das Verwaltungsgericht Darmstadt, prüfen, ob die Zuverlässigkeitsüberprüfung verfassungsgemäß ist. Angesichts der Tatsache, dass sich über 1200 Piloten geweigert haben, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchführen zu lassen und angesichts der Tatsache, dass die Rechtsprechung bislang uneinheitlich ist, brauchen die Piloten endlich Rechtsicherheit. Die eingangs skizzierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass sich das Bundesverfassungsgericht nicht von den Angriffen aus den Reihen der Politik beeindrucken lassen wird.

Neues aus Fürstenfeldbruck

Im Editorial des letzten AOPA-Letters haben wir ausführlich über den Sachstand in Sachen Flugplatz Fürstenfeldbruck berichtet. Inzwischen hat die Jahreshauptversammlung der AOPA-Germany in Eggenfelden zugestimmt, dass die AOPA als Gesellschafter der Flugplatz Fürstenfeldbruck Betriebsgesellschaft (FFB GmbH) Klage gegen den Freistaat Bayern wegen Untätigkeit bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung einreicht.

Mehrheitlich hat die FFB GmbH auch für die Einreichung der Klage gestimmt und sie umgehend beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht. Von ihm wurde am 4. September 2008 unser

Eilantrag auf Erteilung einer vorläufigen luftrechtlichen Genehmigung abgewiesen (Az. 8 AE 08.40017). Die Entscheidung wurde damit begründet, dass das Gericht erst in der Hauptsache entscheiden kann und deshalb nicht bereits mit einem Eilentscheid Fakten schaffen will.

In einigen Medien wurde schon berichtet, dass der Flugbetrieb in Fürst auf Grund des Urteils eingestellt werden muss. Das ist natürlich nicht so, der Flugbetrieb wird fortgesetzt und wir setzen weiterhin sowohl auf eine diplomatische als auch eine gerichtliche Lösung. Somit heißt es weiter aktiv bleiben und abwarten.

Neue ZÜP-Urteile der Verwaltungsgerichte in Deutschland – mal pro Pilot, mal contra Pilot

In allen Fällen handelt es sich um die Frage der ZÜP-Verweigerung. Seit dem letzten AOPA-Letter Nr. 04/08 gab es drei wichtige Entscheidungen.

1. VGH Baden-Württemberg, Berufungsurteil, 24.07.2008, Az.: 8 S 1179/07 (1. Instanz, VG Stuttgart Az.: 3 K 2011/07)
2. VerwG Düsseldorf, Urteil vom 14.08.2008, Az.: 6 K 6006/06
3. VerwG Neustadt, Beschluss vom 05.08.2008, Az.: 3 L 674/08.NW

1. VGH Baden-Württemberg

Die schriftliche Ausfertigung dieses Urteils wurde am 08.09.2008 zugestellt. Das Berufungsurteil bestätigt das Urteil der 1. Instanz des VG Stuttgart.

Bei bestehenden Lizenzen sind die Piloten nicht verpflichtet, einen zwangsweisen „freiwilligen“ ZÜP-Antrag zu stellen. Dies bedeutet auch, dass im Falle unterbliebener oder verweigerter Antragstellung kein Widerruf der Lizenzen erfolgen darf, bzw. durfte. Die Frage der Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG wurde zurückgestellt. Hierauf komme es für dieses Verfahren nicht an, da die Richter bereits die Verpflichtung zur Antragstellung zur ZÜP abgelehnt haben.

Dies bedeutet zumindest in Baden-Württemberg derzeit für die ZÜP folgendes: Bei bestehenden Lizenzen darf kein zweijähriges Wiederholungsintervall verlangt werden. Ob die anderen Bundesländer sich daran halten, ist offen.

Wir haben demnach ein weiteres AOPA-Musterverfahren gegen die Verpflichtung zum ZÜP-Antrag bei der Verlängerung von Lizenzen eingereicht. Zu den Wiederholungsintervallen von derzeit zwei, später fünf Jahren ist folgendes zu bemerken: Entscheidend ist somit ein willkürlicher Stichtag. Soll ein Pilot am Tag vor dem Stichtag etwa zuverlässig sein, an dem Tag nach dem Stichtag jedoch unzuverlässig? Dies ist absurder als die Verfallsdaten bei einem Jogurtbecher. Dieser ist zumindest nach dem Verfalltag in der Regel noch genießbar!

2. VerwG Düsseldorf

Das weitere AOPA-Musterverfahren (Hauptsacheverfahren in 1. Instanz) eines Düsseldorfer Segelfluggpiloten mit Motorseglereintrag, der die ZÜP verweigert hatte, hatte keinen Erfolg.

Leider hat sich die in Nordrhein-Westfalen bestehende Haltung der Behörden und Gerichte gegen die ZÜP-Verweigerer verfestigt. Das schriftliche Urteil wurde soeben zugestellt.

In einer bemerkenswert kurzen Verhandlung am 14.08.2008 hatten die Richter trotz der Komplexität der zu prüfenden umfänglichen Rechtsfragen kein Interesse an der Thematik gezeigt. Anders als sämtliche sonstigen Gerichte, die (auch bei dann ablehnenden

Entscheidungen) sowohl das rechtliche, als auch das moralische Verhalten der Piloten mit großer Aufmerksamkeit begleitet hatten, kam es zu keiner Erörterung der Thematik. Weder die rein politische Gesetzgebung, noch die allgemeinen rechtlichen Fragen, noch das materielle oder formelle Verfassungsrecht wurden überhaupt hinterfragt. Aus den wenigen Bemerkungen war lediglich zu entnehmen: „Reiche Piloten“, „es geht den Piloten doch nur um die Kosten“ „das Ganze ist schlichtweg eine Voraussetzung, wenn man fliegen möchte“, „wie ein Vereinsbeitrag, wenn man fliegen möchte“.

Das Gericht wollte in der Linie bleiben, die in den leider negativen AOPA-Musterverfahren das VerwG Minden, Az.: 7 K 185/06 und das OVG Münster, Az.: 20 A 971/07 erlassen wurde. Leider ist auch sonst bei der Bezirksregierung Düsseldorf festzustellen, dass bei Vorstrafen, auch soweit sie Insolvenzverfahren und ähnliches beinhalten, eine Unzuverlässigkeit des Piloten unterstellt wird.

3. VerwG Neustadt

Das Urteil des VerwG Neustadt, Beschluss im Eilverfahren in 1. Instanz vom 05.08.2008, Az.: 3 L 674/08.NW, ebenfalls von einem AOPA-Anwalt geführt, hatte Erfolg.

Entscheidend war nach dieser Begründung, dass bei Widerruf der

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.



<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Lizenz zumindest kein Sofortvollzug angeordnet werden dürfe. Für die Anordnung des Sofortvollzuges müssten konkrete Ereignisse oder Erkenntnisse über die (Un)Zuverlässigkeit des Piloten vorliegen. Außerdem bestehe nach der gesetzlichen Regelung keine Pflicht zur ZÜP-Antragstellung, zumindest bei Altlizenzen. Somit bestehe keine Ermächtigungsgrundlage für den Widerruf der Lizenz. Es äußert außerdem Zweifel an der formellen Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG.

Bemerkenswert ist, dass das VerwG Neustadt sich von seinem eigenen Obergericht distanziert hat. Das OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss 05.02.2008, Az.: 8 B 1301/08.OVG hatte zwar durchaus Zweifel an der formellen Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG geäußert. Es hatte jedoch abgelehnt, Altlizenzinhaber von der Überprüfungspflicht auszunehmen.

Insoweit ist bemerkenswert, dass ein Untergericht sich jetzt davon distanziert hat. Dies bedeutet, dass für die Zuständigkeit des Luftamtes Hahn zumindest derzeit bei ZÜP-Verweigerern (mit noch laufender Lizenz) keine Wiederholungs-ZÜP-Anträge verlangt werden dürfen. Allerdings ist dies eine Einzelfallentscheidung. Das Luftamt Hahn will zumindest keinen Sofortvollzug mehr anordnen. Ob und inwieweit Wiederholungsintervalle verlangt werden, ist offen.

Die AOPA hatte sofort beim Luftamt Hahn nachgefragt, wie es sich nach der jetzt ergangenen Entscheidung verhalten wird. Eine Antwort lag zu Redaktionsschluss noch nicht vor.

Unbeantwortet bleibt insgesamt die Frage, ob eine ZÜP-Verpflichtung bei der Verlängerung von Lizenzen besteht. Nach dem Wortlaut von § 4 LuftVG ist dies leider zu erwarten. Etwas anderes gilt nur dann, falls das Bundesverfassungsgericht die Verfassungswidrigkeit von § 7 LuftSiG feststellen sollte. Wann diese Entscheidung des BVerfG ergeht, ist offen. Wegen eines Richterwechsels beim BVerfG ist auch im nächsten Jahr kaum mit einer Entscheidung zu rechnen. Außerdem ist beim BVerwG ein ZÜP-Verfahren der AOPA in der 3. Instanz anhängig. Da auch das RP Stuttgart gegen das Urteil des VerwG Stuttgart Revision einlegen wird, wird somit ein 2. Revisionsverfahren beim BVerfG anhängig sein. Auch in diesen beiden Fällen wird nicht mit einer sehr schnellen Entscheidung gerechnet.

Alle angesprochenen Urteile sind als PDF-Datei auf unserer Internetseite www.aopa.de unter ZÜP-News aufrufbar.

Sibylle Glässing-Deiss

Vizepräsidentin der AOPA-Germany e.V.

Rechtsanwältin

Steuerfrei fliegen? – Kein „Ruhens des Verfahrens“!

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

Die Hauptzollämter bitten unsere Mitglieder und auch andere Antragsteller immer häufiger, mit dem „Ruhens des Verfahrens“ einverstanden zu sein, bis ein sog. Musterverfahren bei dem Hessischen Finanzgericht in Kassel entschieden sei; soweit erkennbar handelt sich um Anträge von Unternehmen, die ihr eigenes Werksflugzeug selbst für die eigenen wirtschaftlichen Zwecke des eigenen Unternehmens benutzen, also nicht um eine Chartersituation, wie sie das FG Düsseldorf am 31. Oktober 2007 entschieden hat.

Die Bitte der Verwaltung ist überraschend: die Verwaltung kann die Entscheidung im Antrags- und im Einspruchsverfahren aussetzen, wenn die Entscheidung ganz oder zum Teil von dem Bestehen eines Rechtsverhältnisses abhängt, über das in einem anderen Rechtsstreit verhandelt wird. Ich kann nicht erkennen, welches Rechtsverhältnis hier gemeint sein könnte: ein solches gibt es nicht, es gibt keinen Grund, die Entscheidung über den individuellen Antrag auszusetzen – bis wann auch?

Immerhin: wenn der Antragsteller zustimmt, kann die Behörde das Antrags- oder Einspruchsverfahren ruhen lassen, wenn das „aus wichtigen Gründen zweckmäßig erscheint“. Diese Zustimmung kann für den Bürger tatsächlich zweckmäßig sein, etwa wenn ein wirklich identisches Rechtsproblem in einem anderen Verfahren vor dem Bundesfinanzhof verhandelt wird: er kann dann ziemlich sicher

sein, dass die Finanzbehörde auch seinen Streitfall so entscheiden wird wie das oberste Finanzgericht. Der Bürger hat den Vorteil, dass während des Ruhens des Verfahrens keine nachteilige Entscheidung gefällt wird, gegen die er sich wehren muss: es gibt also keine Monatsfristen für Einspruch oder Klage zu beachten, Kosten für Rechtsanwalt oder Steuerberater fallen nicht an. Insgesamt also eine Lösung, die durchaus sinnvoll sein kann.

Der Verfasser hat unter anderem bereits im Mai 2006 bei dem Finanzgericht München, im Juni 2007 bei dem FG Hamburg, im Januar 2008 bei dem Finanzgericht Berlin-Brandenburg Klagen erhoben zur Vergütung von (damals noch) Mineralölsteuer für ein Werksflugzeug. Es stellt sich also die interessante Frage, weshalb die Zollämter nun das Verfahren 7 K 2234/07 aus dem Jahr 2007 vor dem Hessischen Finanzgericht in Kassel zum „Musterverfahren“ hochstilisieren: wäre die Verwaltung ernsthaft an einem echten Musterverfahren interessiert, hätte sie sich bereits vor mehr als zwei Jahren auf das Verfahren in München berufen können oder gar gegen das Urteil des FG Düsseldorf vom 31. Oktober 2007 Revision zum Bundesfinanzhof einlegen können, worauf sie bekanntlich verzichtet hat. Wesentlich ist jedoch die überraschende Fülle der einzelnen Sachverhalte und die Phantasie der Behörde bei der Erfindung neuer Argumente:

1. So wird **Verbrauchern von AVGAS** entgegengehalten: Deutschland habe das Recht, die Steuerbefreiung zu beschränken auf JET Fuel, was zutrifft: Die gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit AOC benutzen für ihre Großflugzeuge ausschließlich JET Fuel; weil Deutschland die Steuerbefreiung auf diese gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit AOC beschränkt hat, habe Deutschland – irgendwie, quasi mittelbar, für den Laien nicht sofort erkennbar? – auch das Wahlrecht in der Energiesteuer – RiLi ausgeübt, die Steuerbefreiung auf JET Fuel zu begrenzen. Weil Deutschland die Steuerbefreiung aber ausdrücklich beschränkt hat auf AVGAS und JET Fuel entsteht ein gewisses Argumentationsdefizit, dessen Auffüllung wir der feinsinnig formulierten Entscheidung der Gerichte überlassen sollten.
2. Den **Verbrauchern von JET Fuel** wird entgegengehalten: Deutschland habe das Recht, die Steuerbefreiung zu beschränken auf innergemeinschaftliche oder internationale Flüge, was zutrifft: der Kraftstoffverbrauch auf innerdeutschen Flügen ist nach der Energiesteuer – RiLi also nicht zwingend von der Steuer zu befreien. Die gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit AOC setzen ihr Großflugzeuge zu einem ganz nennenswerten Teil für grenzüberschreitende Flüge ein, seien diese innergemeinschaftlich (also einschließlich etwa Mallorca oder Kap Verdische Inseln) oder international in Drittländer (etwa Antalya). Weil Deutschland die Steuerbefreiung auf diese gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit AOC beschränkt hat, habe Deutschland – irgendwie, quasi mittelbar, dem Laien nicht sofort erkennbar – auch das Wahlrecht in der Energiesteuer – RiLi ausgeübt, die Steuerbefreiung regional zu begrenzen – innergemeinschaftlich, oder international, oder...? Man weiß es halt nicht so genau. Wir sollten auch die Klärung dieses Argumentationsdefizits den Gerichten überlassen.

Das Verfahren in Kassel kann also Muster sein für verschiedene Fragen: wird dort die Vergütung beantragt für

- AVGAS für innerdeutsche, innergemeinschaftliche, internationale Flüge
- JET Fuel für innerdeutsche, innergemeinschaftliche, internationale Flüge

Ich kenne nicht den Sachverhalt, über den in Kassel entschieden werden wird; ich weiß also nicht, für welche Situation das Urteil dort ein Muster sein soll. Weil jedes Bundesland seine eigenen Finanzgerichte hat, die durchaus abweichende Auffassungen vertreten, kann ich auch nicht erkennen, welchen Wert eine Musterentscheidung aus Kassel im Bundesland Hessen für ein Antragsverfahren etwa in Nordrhein Westfalen haben soll, über das vom FG Düsseldorf entschieden werden wird. Über die Gründe der Verwaltung für ihre Bitte kann ich nur spekulieren:

- Die Bearbeitung der Anträge und Einsprüche ist eine Arbeitsbelastung für die Beamten, die sich als überflüssig erweisen könnte;

- Die Antragsteller haben nur im Gerichtsverfahren, also nicht im Verfahren vor der Behörde, Anspruch auf Zinsen von 0,5% pro Monat auf den eingeklagten Vergütungsbetrag, die für jeden eine unangenehme Belastung sind; die Behörde kann die Zinsen vermeiden, wenn sie eine Klage vermeiden kann;
- Die Antragsteller haben nur im Gerichtsverfahren, also nicht im Verfahren vor der Behörde, Anspruch auf Erstattung der Kosten für ihren Rechtsberater bis zur Höhe der gesetzlichen Gebühren: die Behörde kann auch diese Ausgabe vermeiden, wenn sie eine Klage vermeiden kann.

Im Ergebnis halte ich ein Ruhen des Verfahrens für den **ersten** Antrag für **nicht** zumutbar: Wenn das sog. Musterverfahren zu Gunsten des Antragstellers ausgeht, wird die Behörde in allen ruhenden Verfahren sehr genau prüfen, ob sie den Antrag oder den Einspruch nicht doch noch zurückweisen kann, wie es die Finanzverwaltung auch in anderen Steuerverfällen schon immer gemacht hat; es bleibt dann nichts anderes übrig, als doch noch Klage zu erheben – allerdings Jahre später. Dieses Ergebnis scheint mir nicht günstig zu sein für den Antragsteller.

Das Gegenteil scheint mir sinnvoll für Folgeanträge desselben Antragstellers, wenn also etwa der Vergütungsantrag für 2006 abgelehnt worden ist und schon der Antrag für 2007 gestellt wurde (**bitte unbedingt die Frist beachten bis zum 31. Dezember 2008!**): weil sämtliche Rechtsfragen im Verfahren für 2006 betrachtet und entschieden werden, sei es auch erst durch das Finanzgericht, dürfen wir zuversichtlich sein, dass die Behörde bei sonst gleichem Sachverhalt (gleiches Flugzeug, gleicher Kraftstoff, im wesentlichen gleiche Flugstrecken) für die Folgejahre nicht anders entscheiden wird: es kann daher sinnvoll sein, dem Ruhen des Verfahrens für den Folgeantrag zuzustimmen.

Zum Abschluss noch ein Hinweis auf eine Möglichkeit, das ganze **Verfahren zu beschleunigen**: Die Antragsteller haben nach § 45 Finanzgerichtsordnung die Möglichkeit, an Stelle des Einspruchs beim Hauptzollamt unmittelbar Klage bei dem Finanzgericht zu erheben. Die Behörde hat sodann einen Monat Zeit, ihre Zustimmung zu dieser sog. Sprungklage zu erklären. Wird die Zustimmung verweigert, gilt die Klage als Einspruch, und das normale Rechtsbehelfsverfahren bei der Behörde beginnt. Die Sprungklage ist zum Zwecke der Beschleunigung ausgesprochen sinnvoll, weil der Zeitaufwand für „eine Instanz“ schlicht eingespart wird; Risiken des Verfahrens sind nicht erkennbar. Es kann aber trotzdem ein gewisser Nachteil entstehen, wenn nicht sämtliche für die Klage erforderlichen Unterlagen und sonstigen Nachweise abgestimmt zur Verfügung stehen, und noch Unterlagen beschafft oder zusammengestellt werden müssen: das Gericht hat nämlich die Möglichkeit, das Verfahren an die Behörde abzugeben, wenn weitere Sachaufklärung notwendig ist, die nach Art oder Umfang erhebliche Ermittlungen erfordert. Aber auch in diesem Fall sind keine endgültigen Nachteile zu befürchten: die Behörde führt das normale Einspruchsverfahren durch, das mit einem Einspruchsbescheid endet, gegen den dann wieder geklagt werden kann.

Seeflugtraining Neubrandenburg 2008

Oder: Einer schießt buchstäblich quer!

Wie doch der Wind nur so penetrant von der Seite kommen kann



Cirrus SR20

Ein Problem habe ich dieses Jahr gut gelöst. Habe ich? Die Anreise nach Neubrandenburg natürlich. Nach viermal richtigem Frust und ungewohnten Überraschungen kam mir dieses Jahr die rettende Idee. Preisgünstig, schnell und effizient. Die Lufthansa! Sie ist ja seit einiger Zeit mein Arbeitgeber, und so war es nicht sonderlich schwer, ein Ticket von Graz über München nach Berlin zu bekommen. Dort habe ich mich mit Gabi getroffen, die auch diese Fluglinie von EDDS aus gewählt hat. Gemeinsam, von einem lieben Freund chauffiert, sind wir nach Schönhausen gefahren. Auch nicht sehr weit bis dorthin. Dort wartet eine richtig schöne Flugmaschine auf uns! Eine Cirrus SR20 mit so ziemlich allem drin, was wir uns nur wünschen konnten. Glascockpit von Avidyne inklusive eines Schmalspur „TCAS“ und Stormscope. Für uns als Kaffeeflieger eine fürstliche Ausstattung. Für wahr. Gabi darf noch eine Einweisung mit einem Cirrus Fluglehrer absolvieren und dann ist es nicht mehr weit bis zu unserem Ziel Trollenhagen. Ein bisschen verspätet, von Stürzi erwartet und von Simone verwöhnt gibt es erst einmal Kesselgulasch à la Ossi, ein wahrer Genuss für uns

alle. Neun Crews mit ca. zwanzig Piloten und Fluglehrern konnten sich erst einmal laben und sich auf die stressigen Tage vorbereiten. Denn wir sind ja schließlich nicht zu unserem Vergnügen hier in Neubrandenburg.

Viele vertraute Gesichter sind zu sehen und, was mich sehr freut, auch einige neue. Zeigt es doch, wie attraktiv dieses Training in den letzten vier Jahren geworden ist. Und, mal ganz offen, mir macht es auch viel Spaß. Ich freue mich jedes Jahr wieder auf meinen lebenswerten „Nahen Osten“, dessen bekennender Fan ich nach wie vor bin.

Alles frei nach dem Motto von Gustav Mahler: „Tradition ist nicht Bewahrung der Masse, sondern Weitergabe der Glut.“

Der G8-Gipfel von Heiligendamm ist Vergangenheit, und so können wir wieder im Raddisson SAS mitten in der City von Neubrandenburg wohnen. Den Transfer vom Flughafen organisiert Stürzi. Mit dem Follow-me-Bus. Und, eine wirklich großartige Besonderheit: auch mit einem ausrangierten VW Kübelwagen der Luftwaffe.

Unterkunft gut, Essen gut, Stimmung gut. Herz, was willst du mehr! Nach dem guten Essen am Flugplatz gibt es noch ein bisschen Theorie. Und Kennenlernen. Und Einteilung der Teams. Wie nicht anders zu

erwarten sind alle Teams bis zum Ende des Trainings zusammen geblieben. Ein wirklich gutes Zeichen.

Dann werden Pläne für die nächsten zwei Tage geschmiedet. Ein Team hat einen festen Termin in Roskilde. Ein anderes will unbedingt nach Samsö. Weitere natürlich nach Bornholm. Und so starten alle recht emsig mit den Flugvorbereitungen. Wir haben ja, wie immer, einen eigenen Flugvorbereitungsraum. Und eine weitere Besonderheit: das Büro von Stürzi. Warum Besonderheit? Stürzi ist der neue Geschäftsführer der Flughafen GmbH und somit fürstlich mit Blick auf den Platz untergebracht. Schön, dass er dieses Privileg zumindest für drei Tage mit uns teilt.

Dank unseres bayerischen Papstes haben wir auch keine Wetterprobleme. Unser Papa-Razzi hat seinen Einfluss bzw. seine Beziehungen gestresst und seine Hand und seinen Segen auch über Mc Pom ausgebreitet. So genießen wir herrlichen Sonnenschein und warme Temperaturen. Und Wind? Er ist eben kein Pilot und hat augenscheinlich nicht genug nachgedacht. Unser Papa. Oder uns eine Prüfung auferlegt. Denn der Wind bläst kräftig und fordert uns bei einigen Landungen ganz schön heraus.

Erster Tag: Bornholm ist mit seinen Neben-



Christiansö

inseln Christiansø, Frederikso und Græsholm die östlichste Insel und Gemeinde Dänemarks. Die Ostseeinsel liegt zwischen Schonen und Hinterpommern, etwa 150 km südöstlich von Kopenhagen, 80 km nordöstlich von Rügen, aber nur etwa 40 km von der Südküste Schwedens entfernt.

Mit Schwimmwesten farbenfroh verziert starten Gabi und ich am Morgen unseren „Airliner“. Ganz vorsichtig, denn der Sechszylinder möchte so richtig gebeten werden. Ein fast mädchenhaftes Verhalten. Nicht zu viel und auch nicht zuwenig – Throttle und Boost, meine ich. Da Gabi aber die weibliche Psyche gut kennt, schafft sie es recht schnell, unsere Power Station zu bändigen. Damit sind die Verhältnisse erst mal klar.

Der Flug über Wasser in 5.000 ft ist ein Genuss. Die See zeigt leichte Schaumkronen, und überall sind Schiffe zu sehen. Große und viele kleine. Gute Sicht und wenig Dunst. Und so ist der Horizont klar zu erkennen. Bald schon kommt Bornholm in Sicht. Wir reiten auf dem ILS runter und landen bei konstantem Querwind. Nach dem noch immer in Dänemark relativ preisgünstigem Tanken gibt's ein Krabbenbrot (hmmm) und einen kleinen Plausch am Infodesk mit einem sehr aufgeschlossenen dänischen Flugplanaufnehmer. Wir möchten eine Insel Sightseeingtour der Küste entlang machen mit einem Abstecher nach Christiansø.

Alles kein Problem. Einfach machen, dann nach Bornholm zurück und über Funk den Flugplan aktivieren. Ein Traum an Service und Fliegerfreundlichkeit. Welch ein Gegensatz zu ... , na, lassen wir das.

Von Rönne geht es wieder über See nach Rostock und entlang der Küste über Zingst und Hiddensee nach Rügen, nach Gütin. Dort treffen wir einige andere unserer Teams zu Kaffee und Kuchen und einem gemütlichen Ratsch. Den Kuchen kann ich nur empfehlen. Apfelstreusel mit Sahne. Ist einfach eine Sünde wert. Oder auch zwei.

Den Abend verbringen wir alle gemeinsam beim...? Richtig. Beim Essen. Das muss sein. In den Mudder-Schulten-Stuben, die wir ja seit einigen Jahren schon kennen. Nichts gegen Weißbier und Leberkäs. Aber das Essen im Osten hat auch besondere



Qualitäten. Satt werden wir alle. Und oben rein schmeckt es noch gut. So am Esstisch sehen wir erstmal, wie viele Personen wir eigentlich sind. Ein ganz schön großer „Haufen“ sind wir geworden.

Ein neuer Tag, neue Ziele. Einige Teams fliegen nach Schleswig-Holstein. Eines Richtung Polen. Ein anderes über Aerö nach Hamburg. Und Gabi und ich wollen eigentlich nach Sylt mit Zwischenlandung in Sönderborg. Wir merken aber recht schnell, dass wir uns da zu viel vorgenommen haben. Nach einem Tankstop in Sönderborg, natürlich mit Querwind, entscheiden wir uns, über den Großen Belt nach Kopenhagen zu fliegen. Landen wollen wir dort nicht, aber vielleicht besteht die Möglichkeit einer Sightseeingtour über der dänischen Hauptstadt.

Aber klar doch, sagt der Kastrup Controller. „Report sightseeingtour completed“. Also machen wir das so. Und verknipsen ca. einhundert Fotos über der Stadt. Danach dürfen wir nach einem startenden Jumbo den Flugplatz Kastrup überfliegen und werden dann freundlich nach Malmö entlassen. Fliegen kann eben doch so einfach sein. Man muss nur wollen. Und natürlich richtig mitspielen. Aber dafür üben und trainieren wir ja auch.

Für den späten Nachmittag haben wir als gemeinsamen Treffpunkt Peenemünde vereinbart. Mir gefällt der Platz immer wieder, und ich freue mich auf die Landung. Den Platz vor Augen, im langen Endteil quasi mit einem möglichen Direktanflug, müssen wir doch aus der anderen Richtung anfliegen. Starker und böiger Querwind bis 20 kn ist

angesagt. Nach Ansicht des mit vier Streifen dekorierten Flugleiters ist diese Lande- richtung bei den gegebenen Verhältnissen die bessere. Er muss es ja wissen, und so folgen wir seiner Empfehlung. Auf dem Rückflug nach Trollehagen haben wir die Gelegenheit eines kurzen Formationsfluges mit einer Piper Arrow IV unserer Gruppe. Ein schönes Bild und ein schöner fliegerischer Abschluss.

Simone hat für uns ein kräftiges Abschlussessen im Flughafenrestaurant organisiert. Es schmeckt allen ausgezeichnet, und so geht der letzte Abend in Neubrandenburg harmonisch und mit vielen Erzählungen zu Ende. Vielen Dank an das gesamte Team in Trollehagen für den exzellenten Service. Wir kommen wieder! Versprochen. Das ist eine Drohung.

Was gibt es sonst noch zu sagen. Wir haben während des Trainings IFR Checkflüge (Proficiency Checks) ebenso abgenommen wie Übungsflüge für die Scheinverlängerung. Wir haben uns bemüht, auf fast alle Fragen Antworten zu finden. Wir wollten das Wissen und die Erfahrungen unserer Fluglehrer, die alle AOPA „certified flight instructor“ sind, weitergeben und so zur Sicherheit und damit auch zur Freude am Fliegen beitragen. Ist uns das gelungen? Unbestätigte Gerüchte sagen ja. Denn ein Großteil der Teilnehmer hat sich schon wieder für 2009 angemeldet. Und neben den „Wiederholungstätern“ werden auch wieder neue Teilnehmer dabei sein.

Ingolf Panzer



Rückblick auf 30 Jahre AOPA-Training

Auch in diesem Jahr fand das Fliegercamp vom 2. bis 8. August in EDME statt.

30 Jahre Fliegercamp und das 30-mal in Eggenfelden, obgleich man am Anfang überlegt hat, das Camp immer an einem anderen Ort in Deutschland stattfinden zu lassen.

Der Grund für „immer wieder Eggenfelden“: die Menschen und die ganze Atmosphäre in diesem schönen Landkreis Rottal-Inn. Wir sind hier gern gesehene Gäste und fühlen uns zu Hause und sehr gut aufgehoben.

Eigentlich ist dieses Camp schon das 31. Camp. Der damalige Präsident, Herr Wolfgang Trinkhaus, wollte diesen Gedanken, welchen wir gemeinsam entwickelt hatten, versuchsweise durchführen – und so haben wir bereits 1978 diesen Versuch in Eggenfelden gestartet.

Wir waren insgesamt 8 Personen mit einem Fluglehrer. Es war Toni Fembacher, schon damals betagt, Mitte 70, Jagdflieger. Er war ein hervorragender Alpenflieger, der praktisch jedes Tal kannte, er hat auch mich intensiv eingewiesen.

Walter Lill, der Chef des Luftamtes Süd war ebenfalls vor Ort und stand uns immer mit seinem Rat zur Seite. Danach war er in den Folgecamps für drei Jahre unser Ausbildungsleiter.

Wer ebenfalls stes mit aktiv war: unsere Tower-Crew, Mike Schmid – er ist auch heute noch für uns da – und Klaus Schüler, inzwischen im Ruhestand.

Dann das erste „richtige“ Camp, damals schon mit ca. 30 Teilnehmern und 5 Fluglehrern. Die Einteilung wurde morgens beim Briefing auf Zuruf durchgeführt, auch das hat geklappt und die Teilnehmer waren zu-

frieden.

Ich erinnere mich noch: In der Nacht von Dienstag auf Mittwoch, es war nachts 3 Uhr, wurde ich von unserem Hotelwirt Willi Bachmeier aus dem Tiefschlaf geholt, mit den Worten : „Otto, wir müssen sofort zum Flugplatz, die Flugzeuge stehen bis zu den Flächen (Tiefdecker) im Wasser.“ Was wir dort dann vorfanden war schon eine kleine Katastrophe, der ganze Platz war unter Wasser. Die Flugzeuge haben wir dann mitten auf die etwa 1 Meter höher gelegene Runway geschoben. Dann wurde das Camp evakuiert. Am nächsten Tag lachte wieder die Sonne und alles war wieder gut.

Das kleine Flösschen wurde 2 Jahre später im Verlauf so verändert, dass ähnliches nicht mehr passieren kann. Damit war das Problem gelöst und folgende Unwetter konnten solche Schäden nicht mehr verursachen.

Die maßgebenden Organisatoren der ersten Camps waren:

Wofgang und Sylvia Trinkaus (Präsident mit Frau), Fred Engelhard (Organisator vor Ort) , Arno Richter (Gesamt-Organisation am Platz

und Mädchen für alles), Mike Schmid (Tower), Klaus Schüler (Tower), Wolfgang Hanig (Geschäftsführer), Pfarrer Walter Pera, Walter Lill (Ausbildungsleiter), Marianne und Alfred Eidmann (die guten Geister und für alles zuständig im Camp).

Bestimmt habe ich einige die am Anfang hier mitgeholfen haben vergessen, aber diese Menschen haben in den ersten Stunden aus dem Camp das gemacht, was es heute ist. Ich selbst war im ersten Jahr nur „Hiwie“ – aber ebenfalls fleißig und voll mit dabei, es hat einfach Spaß gemacht etwas zu gestalten.

Das fliegerische Programm bestand aus:

- AOPA-360 Grad Kurs (Heute „Advanced“)
- Alpeineinweisung
- Auslandsflügen
- Pinch-Hitter-Kurs
- Einweisung 2-Mot – wir hatten damals eine Seneca
- verschiedenen Vorträgen, hieraus gingen dann später die Theoriekurse hervor



**Prix Orange für die
Luftaufsicht Eggenfelden
(1983)**



**Mike Schmid
die Platzru
(1990)**

Camp in Eggenfelden

Das Camp war ein voller Erfolg, wir haben beim folgenden Nachbriefing festgelegt, dass die Folgecamps auch wieder in Eggenfelden stattfinden sollten, was sich bis heute ja auch bewährt hat.

Wir hatten nur zufriedene Teilnehmer – und viel Arbeit mit nach Hause genommen, denn der Termin für das nächste Jahr stand auch schon fest: 1. Augustwoche! Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Für mich war alles so faszinierend als junger Pilot mit meiner PA 28 DECNC, dass ich mich in Egelsbach gleich für den nächsten Fluglehrerlehrgang angemeldet habe.

Mit jedem der folgenden Camps stieg die Teilnehmerzahl an. Damit wurde die Organisation immer mehr gefordert. Die Kurse wurden erweitert und ergänzt. Theoriekurse wurden eingeführt und die Ausbildungsrichtlinien festgelegt:

Kunstflug wurde ins Programm aufgenommen, ebenso Nachtflug. Die Alpenflüge wurden auf Ganztagesflüge ausgedehnt, aus dem 360 Grad-Kurs wurde der Advanced-Kurs. Auch spezielle Auslandsflüge wurden angeboten.

Wir entwickelten auch ein Programm für

unsere Partnerinnen und Partner, die nicht fliegen. Hier hat unsere Gundi Hacker sehr viel dazugetan. Ausflüge und Besichtigungen und Kaffeeeklatsch bei sich zu Hause organisiert – und das über viele Jahre. Dies zusammen mit Claudia Wenke, die sich hier ebenfalls sehr aktiv eingebracht hat.

Auch der Landkreis Rottal-Inn mit unserer Landrätin Bruni Mayer darf nicht unerwähnt bleiben. Ein Abend gehört ihr: „Azapft iss“. Danke Bruni!

Auch die Stadt Eggenfelden hat viel zum Gelingen der Camps beigetragen. Erwähnen möchte ich die Herren Bürgermeister, Hans Kreck, Karl Riedler und Werner Schießl. Alle sind Freunde der AOPA geworden.

Sehr viel Schwung hat auch der „neue“ Geschäftsführer der Flugplatzgesellschaft, Helmut Franz Ellinger, gebracht.

Hier könnte ich noch viele Namen aufführen und habe auch sicher einige wichtige Personen vergessen.

Dies alles wurde von den Teilnehmern positiv aufgenommen und die Teilnehmerzahl ging weiter nach oben.

Wir danken den Sponsoren:

Stadt Eggenfelden
Landkreis Rottal-Inn
Airport Hotel Paderborn
Airtrade
ConAvia
Diamond Aircraft
DWD
General Motors
Hotel Bachmeier
HRS
Jeppesen
Kochstudio Meidl
Peschke
Sixt

Anzeige

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht, Haltergemeinschaften, Straßverkehr, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.

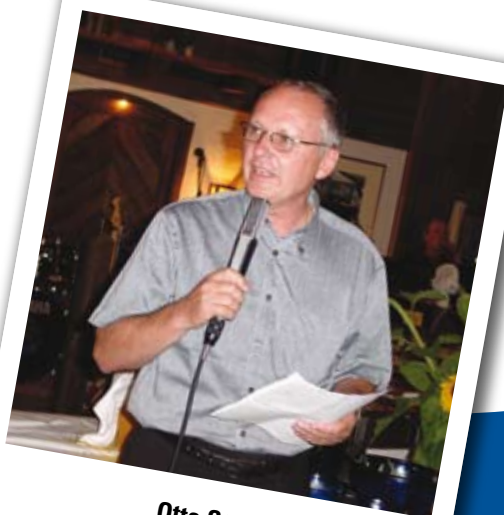
Adressenliste erhältlich über Faxabruf:
+49 6331 721501

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



Otto Stein
beim Abschlussabend
(2002)



erklärt
unde



Rückblick auf 30 Jahre AOPA-Training

Beim 10. Camp hatten wir bereits 75 aktive Teilnehmer. Ich habe damals die Einteilung auf mehreren Flipchart-Blättern von Hand durchgeführt. Die Stundenpläne habe ich dann alle mit Schreibmaschine geschrieben. Es war ein sehr großer Aufwand.

Dann das 20. Camp: Die Planung wurde inzwischen mit PC durchgeführt. Die Teilnehmerzahl stieg zeitweise auf über 100 aktive Teilnehmer an.

Anlässlich dieses Camps spendete die AOPA mit ihren Mitgliedern sage und schreibe – DM 7.777 für die Eggenfeldener Aktionsgemeinschaft „Kind in Not“. Zum 25. Camp waren es EUR 5.000! Mir wurde im Rahmen des 25. Camps eine besondere Ehre zuteil, Bürgermeister Werner Schießl hat mir den Geschichtstaler der Stadt Eggenfelden überreicht.

Zum Ende des 25. Trainingscamps habe ich die Ausbildungsleitung an Thomas Neuland abgegeben, der diese Arbeit seitdem mit Schwung im Team hervorragend macht. Dahinter steht für die Organisation die AOPA-Crew mit unserem Geschäftsführer Dr. Michael Erb, Kathrin Diederich und Christof Curati. All denen vielen Dank für die gute Arbeit!

Auch das 30. Camp war ein voller Erfolg. Wichtig war, es waren viele neue Pilotinnen und Piloten dabei, alle waren begeistert und die meisten wollen im nächsten Jahr wieder dabei sein. Auch beim 30-jährigen Jubiläum konnten EUR 5.000 an die Behinderteneinrichtung „Kind in Not“ überreicht werden. Ermöglicht wurde diese Summe unter anderen von unseren Sponsoren, ohne die das Camp

in dieser Form nicht möglich wäre.

30 Jahre AOPA-Trainingscamp, wie hat Helmut Ellinger so schön gesagt: „Länger als eine Durchschnittsehe!“ Ich bin sicher wir werden auch noch das 50-jährige Jubiläum feiern können!

Es hat sich viel getan in diesen 30 Jahren. Die Zeit hat sich verändert, auch für uns Flieger. Die ZÜP wurde eingeführt – ich bin sicher sie wird Dank unserer Vize-Präsidentin Sibylle Glässing-Deiss auch bald wieder abgeschafft. Es wird Zeit, dass unser Innenminister erkennt, dass Piloten keine Kriminellen sind!

Wir haben einen neuen Präsidenten, der sich in der relativ kurzen Zeit sehr für die Belange der Pilotinnen und Piloten mit großem Erfolg eingesetzt hat. Wir im Vorstand arbeiten sehr gerne mit ihm zusammen. Ein Superteam, unsere Geschäftsstelle mit eingeschlossen.

Was das Camp betrifft, so haben wir hier eine junge Mannschaft aufgebaut, welche neue Ideen einbringt und nach vorne geht. Dazu gehören auch unser Wetterexperte Andreas Beck, die Tower-Crew von EDME

gemeinsam mit Thomas Neuland und unser immer hilfsbereiter Techniker, Werner Schmitt-Oechsner, er hat immer einen gut Rat und löst jedes Problem.

Großes fliegerisches Know-how ist auch gefragt, besonders bei unseren Alpeinweisungen. Hier greifen wir gerne auf unsere älteren, erfahrenen Fluglehrer zurück.

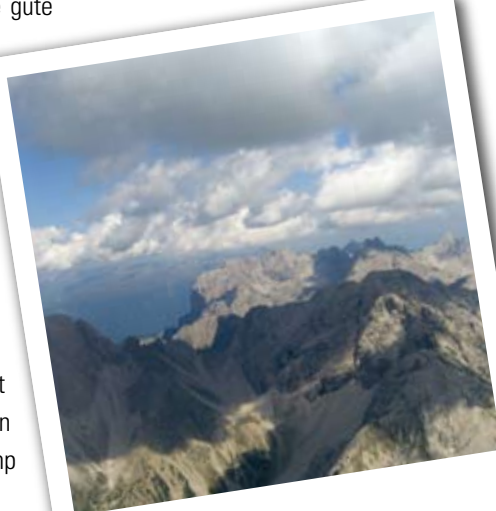
Ob Vernissage, kulturelle Veranstaltungen, ob Probleme im und um das Camp, die Strassackers sind immer mit dabei und helfen tatkräftig mit. Euch besonderen Dank für die vielen Jahre.

Ich weiß, ich habe viele Freunde vergessen zu erwähnen, bitte nicht böse sein. Dies ist sicher nicht mein letzter Bericht. Ich werde auch in Zukunft für die AOPA da sein, wann immer ich gebraucht werde – oder besser – solange man mich noch braucht.

In diesem Sinne, alle Zeit guten Flug und „Hals und Beinbruch“. Mögen die Folgecamps unfallfrei, wie in den vergangenen 30 Jahren ablaufen.

Das wünscht Euch allen

Euer Otto Stein



**Alpenflug
(2007)**



**Übergabe der
Teilnahmebescheinigungen
(2008)**



scamp in Eggenfelden

Grußwort des Präsidenten der AOPA-Germany anlässlich des 30. AOPA-Trainingscamps in Eggenfelden

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Fliegerfreunde,

30 Jahre Trainingscamp Eggenfelden. Das ist schon einen Rückblick wert! Das erste Camp fand eigentlich schon vor 31 Jahren statt und war zunächst nur ein Probelauf mit gerade einmal 8 Trainees und 1 Fluglehrer für das, was kommen sollte. Eine jährlich wiederkehrende Großveranstaltung mit bis zu 100 Trainees und 35 Fluglehrern, an der inzwischen weit über 3000 Piloten teilgenommen haben.

30 Jahre Trainingscamp Eggenfelden. Das ist praktizierte Sicherheit - der Beleg dafür, dass auch und gerade die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt es ernst meinen mit der Sicherheit und eine gute Gelegenheit nutzen, sich fortzubilden und unter der Anleitung fachkundiger Fliegerkollegen an Erfahrung und Können hinzuzugewinnen. Es ist der Gegenbeweis für das leider häufig zu vernehmende Vorurteil, dass die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt aus Draufgängern und Haudegen bestehen.

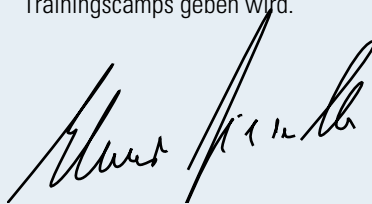
30 Jahre Trainingscamp Eggenfelden! Ein Beleg dafür, dass die AOPA ein lebendiger Verein mit vielen hochmotivierten Mitgliedern ist. Ein wichtiges Signal an unsere Jugend, dass es Freude machen kann, füreinander Verantwortung zu übernehmen und stets weiter an sich zu arbeiten.

30 Jahre Trainingscamp Eggenfelden! 30 Mal Gastfreundschaft in einer Stadt, deren Verantwortliche nicht der Versuchung erliegen sind, sich dem Zeitgeist entsprechend von der Allgemeinen Luftfahrt abzuwenden. Ihnen und den Bürgerinnen und Bürgern Eggenfeldens unser herzlicher Dank. Die AOPA Germany fühlt sich wohl bei Ihnen!

30 Jahre Trainingscamp Eggenfelden! Hier gilt unser ganz besonderer Dank einem Manne, ohne dessen tatkräftigen und unermüdlichen Einsatz dieser Erfolg nicht zustande gekommen wäre: Otto Stein! Wer ein Beispiel dafür sucht, was es heißt, sich mit ganzem

Herzen einer Sache und der Gemeinschaft zu widmen, der schaue sich Otto Stein an. Wir alle sind ihm hierfür zu herzlichem Dank verpflichtet. Er hat uns gezeigt: Es geht, wenn man will und wenn man dranbleibt. So entstehen Institutionen, und das ist das Trainingscamp längst: Eine Institution, die aus dem Leben der Allgemeinen Luftfahrt nicht mehr wegzudenken ist. Auch wenn es das letzte Mal sein wird, dass Otto Stein die Organisation übernommen hat: Sein Name wird für immer mit dem Trainingscamp verbunden sein.

Ich wünsche allen Teilnehmern auch dieses Mal wieder frohe und lehrreiche Stunden. Der Austausch von Erfahrungen unter Freunden ist es, was ein Vereinsleben ausmacht. Hier lebt die AOPA; hier erfüllt sie ihren eigentlichen Zweck. Denjenigen, die bisher nicht dabei waren, sei gesagt: Es ist noch nicht zu spät. Zumindest für die nächsten 30 Jahre dürfen Sie sicher sein, dass es noch viele Trainingscamps geben wird.



Prof. Elmar Giemulla
Präsident der AOPA-Germany

Anzeige



**VdL - Verband der
Luftfahrtsach-
verständigen e.V.**

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

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

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

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

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

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

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

- JAR-FCL 1.355 FI (A) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 1.400 IRI (A) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 1.355 (a))
- JAR-FCL 2.355 FI (H) - Verlängerung und Erneuerung
- JAR-FCL 2.400 IRI (H) - Verlängerung und Erneuerung (JAR-FCL 2.355 (a))

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

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

Anmeldeschluss ist der 15.10.2008

AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach (EDFE) am 15.11.2008

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

Das muss nicht sein. Michael Sinz, FIS-Spezialist im Center Langen, bietet mit seinen Flugfunkrefresher-Seminaren fachkundige Unterstützung an. Das Seminar richtet sich an alle, die eventuell eingerostete Sprechfunkverfahren mal wieder in der Praxis üben möchten - wahlweise auf Deutsch oder Englisch.

Es werden nicht nur An- und Abflüge auf kontrollierten und unkontrollierten Plätzen simuliert, auch der Kontakt mit FIS während eines Überlandfluges sowie das Verhalten in hoffentlich nie eintretenden Notsituationen wird trainiert.

Datum: 15.11.2008
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 15.10.2008



Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig.

fliegerischfit.aopa.de

**NEU im Seminarangebot
der AOPA-Germany!**

AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach (EDFE) am 15.11.2008

Der Traum vom eigenen Flugzeug! Damit dieser nicht zum Alptraum wird, bieten wir in Zusammenarbeit mit Röder Präzision und Aircraft Guarantee am 15.11. dieses Seminar an. Es beinhaltet alle Aspekte, die beim Flugzeugkauf eine Rolle spielen.

Ein Rechtsanwalt des AOPA-Arbeitskreises „Fliegende Juristen und Steuerberater“ wird sämtliche juristische Themen beleuchten, die beim Kauf eines Flugzeugs von Bedeutung sind:

- Kaufvertrag
- Gewährleistung
(Dauer, Beweislast, Ort und Kosten der Mangelbeseitigung)
- Verjährung
- Neukauf/Gebrauchtkauf
- Wirksamkeit von Haftungsausschlüssen
- Kauf vom Händler, Kauf von privat, Kauf von Haltergemeinschaften, Kauf vom Verein (und jeweils umgekehrt)
- Gerichtsstand



Aircraft Guarantee wird auf den Kauf eines Flugzeugs in den USA eingehen und darlegen, was bei der Überführung aus den Vereinigten Staaten zu beachten ist.

Der praktische Teil wird von Röder Präzision durchgeführt. Ein technischer Experte wird an einem Flugzeug die neuralgischen Punkte aufzeigen, auf die bei einem Flugzeugkauf unbedingt geachtet werden sollte.

Das Seminar findet am Flugplatz Egelsbach in den Räumen von Röder Präzision statt. Seminarbeginn ist um 9:00 Uhr, das Ende ist für ca. 17:00 Uhr vorgesehen.

Die Teilnahmegebühren betragen EUR 79 für AOPA-Mitglieder und EUR 99 für Nichtmitglieder (Preise inklusive MwSt.)

Anmeldeschluss ist der 15.10.2008

Fliegerisch fit!

AOPA-Trainings und Seminare

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

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

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

Dozent ist Arnim Stief, der selbst den US-ATPL für ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge und entsprechenden Lehrberechtigungen hält und bereits mehr als 100 Überführungsflüge über den Nordatlantik absolviert hat.

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

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

Anmeldeschluss ist der 29.10.2008

Flight Briefing VFR und IFR in Schönhagen (EDAZ) am 24.01. und 07.02.2009

Wer will schon länger planen als fliegen und dann doch im Wetter hängen bleiben? Wir zeigen Ihnen die Handhabung von Software für Ihr persönliches Selfbriefing mit Routenplanung am Beispiel von Jeppesen FliteStar, DFS AIS Internetportal, DWD PC-Met(Internet) und anderen geeigneten Websites. Dozent ist Hans Eberhard, Flight Safety Trainings Center (www.fstc.de).

Teil 1 – Samstag, 24. Januar 2009 von 9:00 bis 16:00 Uhr
VFR-Flugvorbereitung schnell und einfach,
fliegbares Wetter und dazu passendes Routing

Teil 2 – Samstag, 7. Februar 2009 von 9:00 bis 16:00 Uhr
IFR-Flugvorbereitung schnell und einfach,
fliegbares Wetter und CFMU-taugliches Routing

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 unter www.aopa.de

Die Teilnahmegebühren betragen je Seminartag EUR 79 für AOPA-Mitglieder und EUR 99 für Nichtmitglieder (Preise inkl. MwSt.)

Anmeldeschluss ist der 10.01.2009



TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 06. – 08.03.2009

Gemeinsam mit dem TFC Aviation Service Center in Essen-Kupferdreh wird die AOPA-Germany vom 06. bis 08. März 2009 ihr Simulatortraining durchführen. Diese Veranstaltung richtet sich an IFR- und engagierte VFR-Piloten, die ihre fliegerischen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Profis verbessern wollen, die ansonsten Airlinepiloten Type Ratings auf der Boeing 737 geben oder junge ATPL-Absolventen auf Crew Coordination vorbereiten. Geflogen wird auf Simulatoren vom Typ Seneca III (mit Sichtsystem, FNPT II), einem topaktuellen Garmin/Avidyne-Glascockpit, TB20 (mit Sichtsystem) und Seneca (generisch, FNPT I ohne Sichtsystem). Weiterhin stehen allgemeine IFR-Theorie und Crew Resource Management auf dem Ausbildungsplan. Die Unterbringung erfolgt im Übernachtungsheim der TFC (ehemaliges Offizierscasino).

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

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

Teilnahmegebühren	FNPT I	FNPT II
AOPA-Mitglieder	400 EUR	610 EUR
Nichtmitglieder	500 EUR	710 EUR
(Preise inklusive MwSt.).		

Anmeldeschluss ist der 06.02.2009

☐ AOPA-Fluglehrerfortbildung in Egelsbach vom 25. - 26.10.2008

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

☐ AOPA-Sprechfunkrefresher in Egelsbach am 15.11.2008

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

☐ AOPA-Seminar „Alles zum Flugzeugkauf“ in Egelsbach am 15.11.2008

Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 99 € für Nichtmitglieder – Teilnehmer: Min. 10 / Max. 20

☐ AOPA-Nordatlantik-Seminar in Egelsbach am 29.11.2008

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

☐ „Flight Briefing VFR und IFR“ in Schönhofen am 24.01.2009 und 07.02.2009

Kosten: 79 € für AOPA-Mitglieder, 99 € für Nichtmitglieder (pro Seminartag) – Teilnehmer: Min. 20

☐ 24.01.2009 – VFR-Flugvorbereitung ☐ 07.02.2009 – IFR-Flugvorbereitung

☐ TFC-Simulatortraining in Essen-Kupferdreh vom 06. - 08.03.2009

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

Angaben zum Teilnehmer

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

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

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

Ort und Datum
Unterschrift

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

Kontonummer	
Bankleitzahl	
Name der Bank	
Ort und Datum	Unterschrift des Kontoinhabers

Sie können Ihre Anmeldung per Post an unsere Geschäftsstelle oder per Fax an 06103 42083 schicken.

German Historic Flight

Je älter, desto schöner



Boeing PT 17 Stearman

Wer Oldtimer fliegt, pflegt und hegt, wer Hunderte und Tausende von Arbeitsstunden in die Restaurierung und Pflege steckt, hat eine besondere Liebe zum Fliegen. Und er erhält nicht nur historische Werte, sondern schreibt auch ein Kapitel aus der Geschichte der Technik fort.

Die German Historic Flight (GHF) wurde 1999 gegründet, um diese Faszination jedem zugänglich zu machen, der Interesse und Freude am Fliegen hat. In der GHF haben sich Liebhaber, Freunde und Gönner des Oldtimer-Luftsports zusammengefunden, um historische Flugzeuge zu fliegen, zu erhalten und die damit verbundene Faszination der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Das Credo der GHF: „Flugzeuge gehören in die Luft und nicht ins Museum.“

Derzeit gehören der GHF rund 220 Piloten und Flugbegeisterte aus Deutschland und den angrenzenden Ländern an, die fast 100 Flugzeuge, vornehmlich Oldtimer, unterhalten und betreiben.

Die German Historic Flight ist für alle Menschen, Unternehmen und Institutionen da, die sich für historische Flugzeuge interessieren, sei es das Fliegen an sich, deren Geschichte, Technik, Restaurierung oder einfach nur die Ästhetik der äußerst liebevoll restaurierten und voll flugtauglichen Maschinen.

Zu den Zielen und Aufgaben der GHF gehören in erster Linie die Erhaltung und der



Klemm KI 35D

Betrieb von historischen Flugzeugen sowie deren Präsentation in der Öffentlichkeit.

Sie ist Hilfe und Forum für Besitzer und Piloten, aber sie versteht sich auch als Plattform und Ansprechpartner für alle, die etwas über die Flugzeuge und die Geschichte des Fliegens erfahren möchten. Und natürlich insbesondere für diejenigen Flugbegeisterten, die einmal mit einem solchen Schmuckstück abheben möchten.

Die GHF bietet ihren Mitgliedern eigene Veranstaltungen und Informationsmöglichkeiten sowie ein jährliches Fly-In für alle Flugbegeisterten. Sie vertritt die Interessen ihrer Mitglieder und arbeitet mit Behörden und Verbänden zusammen, um die Idee und die Faszination des Oldtimer-Fliegens immer wieder neu zu beleben und weiter zu entwickeln.

Die GHF ist ein aktiver Verein, der offen ist für alle, die sich an historischen Fluggeräten erfreuen können. Er arbeitet ausschließlich mit ehrenamtlichen Funktionären und finan-

ziert sich über private Initiativen, Mitgliederbeiträge und Sponsoren, die dieser Art des Fliegens besonders zugetan sind.

Prinzipiell kann jeder Mitglied in der GHF werden. Dabei ist es gleichgültig, ob er selbst Pilot ist, ein historisches Flugzeug fliegt oder besitzt, als Zeitzeuge mitarbeiten kann oder einfach „nur“ Luftfahrtenthusiast ist. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 36 Euro jährlich. Mitglieder erhalten einen Zugang zum geschützten Bereich auf der GHF-Homepage und die GHF Crew-Card, die

ihnen die Teilnahme an den Veranstaltungen ermöglicht.

Mit der Mitgliedschaft sind sie ermächtigt, das Emblem der GHF zu führen und sind gleichzeitig autorisiert, den Zusatz „Member of German Historic Flight“ zu führen. Neben der regulären Mitgliedschaft bietet die GHF eine Förder-Mitgliedschaft

an. Diese Fördermitgliedschaft kostet 10 Euro im Jahr, kann aber freiwillig aufgestockt werden. Ein förderndes Mitglied hat freien Zugang zu den Veranstaltungen der GHF und kann auch an deren Mitgliederversammlungen teilnehmen, hat dort aber als Förderndes Mitglied kein Stimmrecht. Auch fördernde Mitglieder erhalten einen Zugang zu dem geschützten Bereich auf der GHF-Homepage für die Dauer ihrer Mitgliedschaft und sind ermächtigt, das Emblem der GHF und den Zusatz „Member of German Historic Flight“ zu führen.

Kontakt

German Historic Flight e.V.

Arthur Scheid (Präsident)

Mitteralmweg 6

D-83026 Rosenheim/Germany

Fon 08031-3532060

Fax 08031-3532061

info@german-historic-flight.de

www.german-historic-flight.de

Die GHF ist Mitglied der AOPA-Germany

Probleme mit Filser / Funkwerk-Transpondern

Die EASA hat am 21.08.2008 eine Airworthiness Directive (AD) 2008-0158 für die Transponder TRT600, TRT800, TRT800A und TRT800H von Funkwerk (vormals Filser) herausgegeben. Das deutsche LBA hat daraufhin die LTA Nr. D2008-304 veröffentlicht, die sich wiederum auf diese EASA-AD bezieht. Auslöser waren Fälle, bei denen das Mode S Signal von Flugzeugen mit Funkwerk-Transpondern bei der Flugsicherung vom Radarschirm verschwunden ist. Das Problem taucht wohl nur bei einigen nationalen Flugsicherungen auf, so dass es möglicherweise auch durch Schwierigkeiten mit den Radaranlagen am Boden ausgelöst wird. Die Gründe versucht man derzeit zu klären.

Auf jeden Fall müssen seit dem 11.09.2008 im Flughandbuch und im Cockpit von Flugzeugen, die mit den o.g. Transpondern ausgestattet sind, Hinweise angebracht werden, dass diese LFZ nicht mehr in Lufträumen betrieben werden dürfen, in denen ein Transponder erforderlich ist, „außer wenn dies durch die zuständige Flugsicherungsdienststelle vor Einflug in diesen Luftraum genehmigt wurde.“

Die DFS erklärte allerdings, dass Ausnahmegenehmigungen in dem von ihr kontrollierten Luftraum nicht erteilt werden können. Sie kommen nur im Einzelfall für die Durchführung von Werkstatt-, Test- und Überflugsflügen in Betracht und können unter

der Telefonnummer 06103 7071120 bzw. per eMail an transponder@dfs.de beantragt werden.

Dass es auch anders geht, zeigt die Luftfahrtbehörde in den Niederlanden. Dort wird für Flugzeuge mit Funkwerk Transpondern eine generelle Ausnahmegenehmigung erteilt, da der Ausfall der Mode S Funktion nur kurz ist und das Flugzeug durch das ohne Unterbrechung gesendete Mode A/C Signal nach wie vor sichtbar ist. Sicherheitsbedenken gibt es nicht.

Funkwerk bedauert die Situation und arbeitet derzeit nach Auskunft des Geschäftsführers Frost mit Hochdruck an der Lösung des Problems.

FIS und Flugverkehrskontrolle in militärischen Zuständigkeitsbereichen der Bundeswehr

Anfang des Jahres haben die Deutsche Flugsicherung und die Bundeswehr vereinbart, dass die örtlichen militärischen Flugsicherungsstellen die Aufgaben des Fluginformationsdienstes (FIS) übernehmen können. Die DFS hat im AIC VFR vom 28. Februar 2008 darüber informiert und Karten mit den entsprechenden Rufzeichen /Frequenzen veröffentlicht. Diese Zuständigkeitsbereiche (ZBs) werden je nach Bedarf von der Bundeswehr aktiviert, während der Aktivierung ist die Bundeswehr grundsätzlich für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle und des Fluginformationsdienstes verantwortlich.

Bundeswehr und DFS haben in einem Gespräch mit der AOPA noch einmal herausgestellt, dass Piloten keine Scheu haben sollten, die militärische Flugsicherung zu kontaktieren. Die militärischen Fluglotsen sind genauso gut ausgebildet und motiviert, haben zum Teil auch Wetterinformationen, die den zivilen FIS Lotsen nicht zur Verfügung stehen. Sie können VFR und IFR Freigaben erteilen. So ist bei Bedarf auch ein IFR Pick up problemlos möglich. Radargestützte Anflugverfahren werden, wenn die Arbeitsbelastung es zulässt, Piloten gerne zu Übungszwecken angeboten. DFS und Bundeswehr freuen sich über Rückmeldungen, bitte schicken Sie Ihre Erfahrungen per e-mail an Andreas.Nees@dfs.de.

Ebenfalls neu: vor kurzem hat die DFS eine neue MRVA (Minimum Radar Vectoring Altitudes) Karte herausgebracht. Der Vorteil bei Wechselverfahren ist nun, dass man bei jedem Wegpunkt sehen kann, in welchem MRVA Sektor er liegt.

121,5 MHz Notsender (ELT) Einstellung der Satellitenüberwachung am 01.02.2009

Am 1. Februar 2009 wird die Ortung von Notsendern, die ausschließlich auf 121,5 MHz und/oder 243 MHz senden, durch die Satelliten-Betreiberorganisation COSPAS/SARSAT eingestellt. Es werden nur noch die digitalen Daten von 406 MHz Geräten verarbeitet. Die alten 121,5 MHz ELTs sind zwar weiterhin erlaubt, das Auswerten der Notsignale wird aber lediglich nach dem System des Kreuzpeilung erfolgen, was erhebliche Nachteile mit sich bringt.

406 MHz Notsender müssen wie die alten 121,5 MHz Notsender beim LBA registriert werden. Sie haben eine 15-stellige hexadezimale Codierung welche bei Auslösung abgestrahlt wird. Durch diese Codierung kann das Signal über Datenbanken zugeordnet werden, so dass exakt bekannt ist, wonach gesucht werden muss (Segelflugzeug, Motorflugzeug, UL etc). Auch ermöglicht die Registrierung Rückfragen an den Eigentümer oder an die angegebene Kontaktperson.

Anzeige

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




100 Jahre August-Euler-Flugplatz

50.000 Menschen besuchten die Jubiläumsfeier



Me 163 „Komet“

Am 30. und 31. August 2008 feierten die Technische Universität Darmstadt, die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die Stadt Griesheim das 100-jährige Bestehen des August-Euler-Flugplatzes vor den Toren Darmstadts. Dabei zeigte sich, dass die Flugbegeisterung der Menschen aus der Region auch nach 100 Jahren ungebrochen ist. Bei strahlendem Sonnenschein und hochsommerlichen Temperaturen besuchten ca. 50.000 Interessierte die Veranstaltung.

Bei freiem Eintritt wurde ein Flugprogramm geboten, das die Zuschauer begeisterte. Rund einhundert, überwiegend historische Flugzeuge, folgten der Einladung. Ein gleichsam unterhaltsames und infor-

matives Rahmenprogramm, zu dem eine Ausstellung gehörte, die unter anderem die Geschichte und den Pioniergeist des Flugplatzbegründers August Euler würdigten, aber vor allem der unermüdliche Einsatz von mehr als 260 Helfern trugen entscheidend zum Gelingen der Jubiläumsfeier bei.

Engagiert haben sich Mitarbeiter der TU Darmstadt, Mitarbeiter der Wissenschaftsstadt Darmstadt Marketing GmbH, der Städte Darmstadt und Griesheim sowie Mitglieder des „Fördervereins August-Euler-Luftfahrtmuseum“. Dank der Unterstützung durch die Akaflieg Darmstadt und anderer flugerfahrener Helfer aus diversen umliegenden Luftsportvereinen gelang es, eine reibungslos ablaufende Luftfahrtveranstaltung zu organisieren.

Die TU Darmstadt und ihre Partner danken deshalb ganz besonders herzlich den Gastpiloten und ihren Begleitern, den zahlreichen freiwilligen Helferinnen und Helfern und den Sponsoren, die mit ihrem gemeinschaftlichen Engagement entscheidend zum Erfolg dieses Jubiläumswochen-

endes beigetragen haben.

Das Ziel, den Forschungsstandort „August Euler Flugplatz“ der TU Darmstadt bekannter zu machen, und für die Nutzung der jetzt freiwerdenden U.S.-Liegenschaft als Forschungs- und Museumsstandort zu werben, wurde mehr als erreicht.



Bleriot XI



AT 6-Formation

Fotos: Michael Ziem

Matthias Dolderer ist neuer Deutscher Meister im Motorkunstflug



Der Tannheimer Matthias Dolderer hat die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug gewonnen.

In der Unlimited-Klasse des Kunstfluges

hat er sich vom 26. bis 30. August 2008 in Cochstedt bei Magdeburg gegen seine Konkurrenten durchgesetzt. Insgesamt waren 55 Teilnehmer am Start.

Nach seinem zweiten Platz beim World Aerobatic Cup in Roudnice im Juni 2008 und einem hervorragenden 19. Platz bei der Europameisterschaft im Juli 2008 als bester Deutscher Pilot, sicherte sich Matthias Dolderer jetzt als Krönung der Saison den Titel der Königsklasse im Kunstflug.

Beim Abschlussprogramm, dem Freestyle-

Wettbewerb, in dem die Piloten die maximale Performance ihrer Flugzeuge zeigen, belegte er den zweiten Platz.

„Das harte Training der letzten Monate hat sich ausgezahlt, ich bin total happy“, so AOPA-Mitglied Matthias Dolderer nach der Siegerehrung.

Zusammen mit seiner Schwester Verena betreibt der 37-jährige auch den Flugplatz Tannheim, wo alljährlich mit „Tannkosh“ das größte Flugzeugtreffen Europas stattfindet.

Jugendliche Ultraleicht- und Motorflugpiloten starten durch



Wer glaubt, dass die Fliegerjugend heutzutage ausschließlich im Segelflug zu finden ist, der irrt sich gewaltig.

Am 28. und 29. Juni war es soweit. An den Jubiläumsflugtagen des Flugplatzes Walldüren im Odenwald trafen sich die Young Aviators of Germany zum ersten Mal.

Die Young Aviators, eine Gruppe von derzeit dreißig jugendlichen Ultraleicht- und Motor-

flugpiloten aus ganz Deutschland, im Alter von 16-23 Jahren, kamen zum ersten gemeinsamen Treffen aus allen Winkeln Deutschlands in den Norden Baden-Württembergs. Drei der Jungpiloten nahmen den vierstündigen Flug aus Wilhelmshaven auf sich und weitere zwei flogen aus der Nähe von Passau an. Auch die jüngste Hub-

schrauberpilotin Deutschlands, Manuela Lichtenfels (17), kam aus Worms angereist. Die Gruppe verstand sich sofort und man tauschte schnell Erfahrungen aus, erzählte von Erlebnissen der bisherigen fliegerischen Laufbahn.

Gegen 17:30 folgte der große fliegerische Auftritt der Young Aviators. Nach einem Formationsstart mit einem Trike, einer C42,

einer FK9 sowie einer DA20 wurde dem Publikum ein kurzer, aber dennoch bleibender Eindruck des Könnens der Jungpiloten vermittelt. Im zweiten Anflug folgte ein tiefer Vorbeiflug in einer übereinandergelagerten Dreiecksformation. Im Anschluss an die Vorführung standen die Jugendlichen den vielen Fragen und Interessenten aus dem Publikum Rede und Antwort.

Das erste Treffen der Young Aviators war ein voller Erfolg und trug viel zum Fortbestand der Gruppe bei. Ein großes Dankeschön geht an dieser Stelle an den Vorstand des FSCO e.V. für die äußerst zuvorkommende Unterstützung und den tollen Service. Ein zweites großes Treffen ist bereits in der Planung.

Weitere Informationen über die Gruppe finden Sie unter: www.youngaviators.de

Anzeige

Jeppesen Elektronische Karten

Jeppesen präsentiert die erste elektronische VFR Kartenlösung für Europa



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

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

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

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

Für Ihren Wechsel auf den elektronischen Kartenservice oder weitere Informationen sprechen Sie mit unseren Service-Mitarbeitern **00 800 537 737 36** oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite unter **www.flyelectronic.net**

JEPPESEN
A BOEING COMPANY

Jeppesen Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern:


The Tablet Store


AEROSHOP PIRKALL
WWW.AEROSHOP.DE

R. EISENSCHMIDT
THE PILOT SHOP
Postfach 1266, 63224 Eggenbach, Flugplatz 1, 63229 Eggenbach
www.eisenschmidt.de


SIEBERT
Luftfahrtbedarf

Sky Fox
SKY-FOX.COM


FRIEBE
FLUGBEDARF



Einmal um die Welt mit der D-GHAN

Am 27. Oktober 2007 starteten die AOPA-Mitglieder Ralf und Marga Hannemann mit ihrer Partenavia P68C D-GHAN zu einer 5 ½ monatigen Weltumrundung. In dieser Zeit haben sie über 80.000 km Flugstrecke und mehr als 340 Flugstunden in und über allen Kontinenten absolviert. Ihre Erlebnisse und Abenteuer schildern die beiden in einem ausführlichen Reisebericht, der in dieser und den nächsten Ausgaben des AOPA-Letters zu lesen ist.



Wo ist Tonga? An einem Oktobersonntag 2006 saßen wir bei Kuchen und Kaffee auf unserer Terrasse und uns fiel nichts Besseres ein, als übers Fliegen zu plaudern. Es gab noch einige weiße Flecken auf unserer Weltkarte, wo wir mit dem eigenen Flugzeug noch nicht gewesen sind. Das waren ein Teil Asiens mit Südamerika, Australien mit Neuseeland und die Inseln im Südpazifik. „Was davon wollen wir als nächstes Ziel ins Auge fassen und wann?“

Seit wir Haus und Hof verkauft und uns im Mai 2003 dafür eine Partenavia angeschafft haben, verwirklichen wir unseren gemeinsamen Lebenstraum mit dem eigenen Flugzeug durch die Welt zu fliegen.

Die ersten Erkundungen erfolgten im Sommer 2003 für 2 ½ Monate mit Sack und Pack einschließlich Zelt in ganz Skandinavien bis hinauf nach Spitzbergen und Island.

Über das Winterhalbjahr 2003/2004 machten wir in 35 Ländern Afrikas Station. Hierüber wurde bereits ein Buch veröffentlicht mit dem Titel „AFRIKA – eine Reise durch 35 Länder mit dem Kleinflugzeug“, zu bestellen über unsere Homepage www.geier-flyer.com. Darauf folgten immer wieder Sommertouren und längere Winterfluger-

lebnisse in verschiedenen Kontinenten der Welt.

Der von unseren Zwillingstöchtern gebakene Apfelkuchen mit Rosinen auf Hefeteig schmeckte vorzüglich. Es wurde viel diskutiert, welche Flugrouten in Frage kämen und so zog sich der Kaffeenachmittag in die Länge. Alle Ziele sind von Deutschland aus sehr weit weg. Warum nicht alles miteinander verbinden und einmal um die Welt fliegen?

Die Idee war geboren! Felsenfest war es für uns beide klar, wir fliegen mit unserer Partenavia im Winterhalbjahr 2007/2008 einmal um die ganze Welt. An diesem Ziel war nicht mehr zu rütteln. Dass daraus kilometermäßig eine Tour zweimal um die Welt werden würde, daran hatten wir noch nicht gedacht.

Kaum waren wir von unserer Frühjahrstour im April 2007, die uns nach Spanien, auf die Kanaren, Portugal und auf die Balearen geführt hatte, zurück, wurde mit der Planung für das kommende Großereignis begonnen. In welcher Richtung soll es losgehen? Welche Länder wollen wir erkunden? Was ist uns dort an besonderen Sehenswürdigkeiten bekannt? Wie groß werden die einzel-

nen Streckenabschnitte sein, die zu befliegen sind? Bekommen wir überall AVGAS? Welches Wetter haben wir zu erwarten? Wo brauchen wir Visa? Wo sind Einflugs- und Überfluggenehmigungen erforderlich? Sind besondere Impfungen notwendig? Welche Zusatzausrüstung ist für unsere Maschine noch erforderlich? Fragen über Fragen waren noch abzuarbeiten.

Und zum Schluss, was nimmt man alles mit, damit Weight and Balance des Flugzeuges noch im grünen Bereich sind. Natürlich sind die Klamotten das wenigste.

Nachdem das bestellte Kartenmaterial eingetroffen war, wurde aus der Grobplanung eine detaillierte, auf den Tag genaue Routenplanung ausgeklügelt. Zu 65% war ich allerdings in der Vorbereitung damit beschäftigt, Sprit für unseren Vogel zu organisieren, das Schwierigste bei der geplanten Tour.

Eine feste Standardausrüstung besteht durch die anderen Reisen seit langem: Rettungsboot, Anzüge, Schwimmwesten, Rettungstonne, SAT 406 mit Kennungsregistrierung, Werkzeug, Reserveöl, Benzinpumpe, Medikamente, Satellitentelefon, Laptop, Tauchsieder mit Trinkbecher, flache



Oder: Wo ist Tonga? (Teil 1)

Teller mit Besteck zur Selbstversorgung und ein paar kleinere Notwendigkeiten mehr. Auch ein Zusatztank wurde speziell für das Flugzeug gefertigt und eingebaut, um die großen Wasserstrecken zu meistern.

Beim FSI in Baden-Baden wurde mit Herrn Özbel persönlich das Routing durchgesprochen und welche Permissions für die einzelnen Länder erforderlich sind.

Bei der Firma Malter in Neustadt a. d. Aisch wurde die Maschine nochmals auf Herz und Nieren für die Reise gecheckt. Den Check für die Elektronik und den zusätzlichen Einbau einer Geländewarnung übernahm die Firma Sikora.

Dann war es endlich soweit! Am 27. Oktober 2007 hieß es, cleared for take off am Flugplatz EDQT in **Hassfurt**. Die Presse war vor Ort. Sie ließ es sich nicht entgehen über die Verabschiedung von unseren Töchtern hernach eifrig in den Zeitungen zu berichten sowie Live-Sendungen über den Rundfunk auszustrahlen.

Die erste Etappe ging über die Alpen nach **Dubrovnik**, um hier preisgünstig voll zu tanken und für den Weiterflug nach Luxor Steigleistung, Altitude, Reichweite und Verbrauch zu testen, was dann als Basis für die ganze Reise dienen sollte.

Zum dritten Mal waren wir mit der Partenavia jetzt bereits in **Luxor**. Es ist immer wieder von Neuem ein Erlebnis hier verweilen zu können. Den Sonnenaufgang am Nil zu erleben mit Blick hinüber nach Theben ist grandios. Es macht Spaß das Treiben und Feilschen der Händler zu beobachten oder einfach nach Karnak zu wandern und zurück mit der Pferdekutsche zu fahren.

Über **Bahrain** erreichten wir **Karachi**, unser mehrmaliges Drehkreuz nach Asien, wo

wir von der dortigen AOPA bereits erwartet wurden, die für uns am Flughafen alles managte und im Airporthotel einen großen Empfang vorbereitet hatte. Mit Blumensträußen überschüttet und für die Presse gemeinsam mit dem Manager gestylt nahm der Abend kein Ende. Sogar eine eigene Torte und ein Obstkorb überraschten uns im Apartment. Um ehrlich zu sein, das alles hatten wir nicht erwartet. Noch etwas anderes hatten wir nicht erwartet, nämlich dass uns der Zoll unser Flughandfunkgerät wegnahm, das wir im Hotel nachladen wollten. Eigentlich bisher einmalig. Aber am Abflugtag verstanden wir diese Vorsichtsmaßnahme. Es war der Tag, an dem Präsident Musharaf die Notstandsgesetze wegen der Rückkehr von Benazir Buttho erlassen hatte. Wir waren froh noch ungehindert weg gekommen zu sein, weil es im ganzen Land zu Ausschreitungen kam und Bombenanschläge verübt wurden.

Wieder einmal hatten wir einen typischen dunstigen Flug über den indischen Kontinent, wodurch es nicht allzu viel zu sehen gab. Nach 8:31 Stunden erreichten wir **Kalkutta**. Keiner unserer Fliegerfreunde verstand uns, warum wir gerade hierher fliegen wollten. Es ist ganz einfach begründet: Von Oktober bis Dezember 2004 beflogen wir bereits Indien mit 14 Destinationen und Kalkutta fehlte noch im Programm. Wer in Indien mit einem Privatflugzeug mal gelandet ist, muss uns für verrückt erklären, weil wir uns die bekannten Schikanen noch mal antaten. Trotz Unterstützung des dortigen Lufthansamanagements dauerte es für Ein- und Ausreise jeweils 5 Stunden.

Kalkutta selbst ist von allen indischen Städten die überfüllteste, dreckigste und ärmste

Stadt. Ein Muss zu Fuß ist die Überquerung der Howrah Bridge und der dazugehörige Bahnhof gelegen am Hooghly Fluss, einem Nebenarm des Ganges. Wenn man von einem Hotel im Stadtzentrum dorthin läuft, hat man Kalkutta wirklich kennen gelernt.

Eigentlich wollten wir in Hua Hin in Thailand ein paar Tage entspannen. Hier hätten wir von den Earthroundern Norm und Lec Livingstone ein kostenloses Apartment zur Verfügung gehabt. Aber trotz Einladung des thailändischen Aeroclubs und anderer guter Kontakte bekamen wir in Hua Hin keine Landegenehmigung mehr, weil ein ausländischer Pilot es gewagt hatte über die nahegelegene Ferienresidenz des thailändischen Königs zu fliegen. So wurde kurzfristig umgeplant. Über das fast immer überschwemmte Bangladesch und den Bergen Myanmar (Burma) flogen wir nach **Chiang Mai**, um hier mit einem Wust von Formularen die Einreise zu bewältigen und mit einem schönen Flug über Bangkok für einige Tage in **Phuket** zu bleiben. Leider war das Wetter schlecht, aber umso toller war es, das Nachtleben im Sündenpfuhl des Ortes zu beobachten.

Nach etlichen Regentagen in Phuket hatte Petrus mit uns Erbarmen und gönnte uns einen schönen Flug nach Malaysia.

Was wir nicht wussten, war, dass ein Besuch der Petronas-Tower mit 452 Metern in **Kuala Lumpur** lange im Voraus gebucht werden muss. Aber mit unseren Aircrew-Ausweisen und etwas Verhandlungsgeschick ging es in einer $\frac{3}{4}$ Stunde nach oben, von wo aus wir eine fantastische Aussicht über die hochmoderne Stadt genossen. Altertümlich dagegen ist immer noch Chinatown mit seinem Geschrei und



den Menschenmassen, die auf der Suche nach etwas Brauchbaren sind.

Über das uns bereits bekannte Singapur flogen wir nach **Pontianak** auf Borneo. Die Stadt liegt direkt am Äquator und noch unter dem Meeresspiegel, was uns in der schwülwarmen heißen Luft fast den Atem nahm. Bis hierher sind wir IFR geflogen, aber ab nun wird es VFR im Tiefflug weitergehen, um die uns unbekannte Landschaft in Borneo und anschließend in Papua-Neuguinea kennen zu lernen.

Fast wäre Borneo ins Wasser gefallen, weil es nirgends AVGAS gibt. Weder der FSI noch die anzufliegenden Airports konnten Sprit beschaffen. Es blieb wieder mal an uns selbst hängen, das Unmögliche wahr zu machen. Erst kurz vor der Abreise gelang es uns, dies mit einem kleinen Umweg zu verwirklichen. Aber ein bisschen Zittern blieb, ob wir wirklich überall das notwendige AVGAS bekommen würden. Wir hatten auf Borneo einen deutschen Piloten ausfindig gemacht, der dort mit seiner Familie lebt und für die MAF fliegt. Schon damals in Afrika hatten wir von der MAF Benzin erhalten. So hatten wir mit Gerhard und seiner Familie nicht nur ein herzliches Zusammentreffen in Pontianak und wurden eingeladen bei ihnen zu übernachten, auch hat Gerhard hilfsbereit für uns auf Borneo den ganzen Sprit organisiert.

Es ging VFR fast die ganze Strecke um und durch die Wolken mit Lücken, so dass der Urwald von Borneo nicht ganz unentdeckt blieb. Hier auf der 10. Etappe erlebten wir das erste Highlight der Weltumrundung, das bereits von uns in Deutschland organisiert worden war: Die Borneo-Orang-Utan-Survival-Station (BOS) mit Übernachtung auf der Samboja Lodge Lestari. Hier wurden wir wie die Fürsten begrüßt und bekamen

die beste Suite von der ganzen Lodge ganz oben auf dem Turm. Von hier aus hatten wir einen traumhaften Blick über die gesamte Anlage und sahen schon die ersten Orang-Utans herumturnen. Mehr darüber kann man unter www.bos-deutschland.de erfahren. Wir lernten auch persönlich den Gründer des Orang-Utan-Projekts, Dr. Willie Smit kennen – einen Menschen, der sich wirklich aufopfernd der Sache verschrieben hat. Man kann nur jeden Interessierten bitten, sein Werk zu unterstützen.

Auch in **Manado** und **Manokwari**, wo wir AVGAS bekamen, auch wenn dies mit einem 5-Liter-Eimer in die Tanks gefüllt werden musste, lernten wir die MAF-Piloten mit ihren Familien kennen. Bei einer Familie waren wir auch zu Gast und feierten bei den Freunden eine Hauseinweihung mit Wildschweinbraten. So hatten wir immer direkten Kontakt mit der Bevölkerung und lernten viel von ihrem Leben kennen.

Wir flogen an sich immer den Äquator nach Osten entlang. Die Landschaft wechselte ständig zwischen Urwald, Bergen, Sumpfgebieten, Küste, Städten, Inseln und die Mulukk-See. Es regnete viel und so manchen Sturm musste der Geier-Flyer aushalten.

In Manado wurde wegen schweren Wolkenbruchs und Nullsicht kurz der Flughafen gesperrt und uns eine Landung untersagt, aber es gab für uns keinen Alternate. Wegen Spritmangels mussten wir doch runter nach dem Motto: einer fliegt und der andere guckt.

Wie es so am Ende der Welt ist, musste in **Jayapura** die Polizei und der Zoll erst umständlich aus der Stadt anreisen, was Stunden kostete.

Die Einreise nach Papua-Neuguinea erfolgte noch am gleichen Tag, ein ausgewie-

sener internationaler Airport mit Zoll und Immigration. Erst mal meldete sich am Funk niemand. Nach dem Absetzen der Blindmeldungen landeten wir vor einer Baracke. Unser Flugplan kam hier niemals an. Auch Zoll und Immigration waren nicht verständigt worden. Dafür gab's einen waschechten Buschmann als Airport Manager, der sehr freundlich und weitsichtig war. Dann macht ihr halt später in Mt. Hagen Zoll und Immigration, wird schon klappen! Eigentlich hatten wir geplant den aktiven Vulkan auf Manam Island zu umrunden, aber es war schon kurz vor Sonnenuntergang und wir mussten noch auf den Landestrip nach **Karawari** weiterfliegen. Der Buschmann kannte Karawari und verstand, dass wir sofort weiter mussten. Also rein die Gase und weiter. Eine Regenfront zwang uns bis auf 300 ft runter. Leider sahen wir nicht viel von der schönen Landschaft und hatten auch nur Koordinaten vom Airstrip und hofften, dass diese stimmen, weil sonst keine Anhaltspunkte vorhanden waren. Je näher wir kamen, umso unruhiger wurden wir. Ein Schrei, wir sahen eine abgestellte Maschine auf einer kleinen Lichtung und dann entdeckten wir auch die Bahn. Ausholen, zweimal ein Schwenk nach links und wir waren im Anflug. Aufsetzen, ausrollen, Motoren abstellen und schon waren wir umringt von Groß und Klein, mehr oder weniger bekleidet. Neugierige Augen durchbohrten uns wie Pfeile. Wir gaben uns einen Ruck und versuchten mühsam auszusteigen. Ein Häuptling bahnte sich eine Gasse zu uns durch und machte uns mit Zeichensprache verständlich, dass ein Boot auf uns wartet, um uns zur Lodge zu bringen. Das Flugzeug war noch zu verzurren und zu sichern. Im Voraus war uns erklärt worden, dass das Flugzeug unangetastet sicher dort stehen



Airstrip Karawari



Ritualtanz

Weltumrundung mit der D-GHAN (Teil1)

würde. Es blieb allerdings nicht unangestastet, wenn man das Streicheln über den Rumpf dazuzählen würde. Es war lange her, dass eine private Maschine dort gelandet war. Fast romantisch hätte man unsere Bootsfahrt nennen können, denn es drangen viele Tierstimmen an unser Ohr, jedoch hatten wir schon stundenlang nichts mehr gegessen und getrunken. Ein halber Jeep oder was davon noch übrig war, brachte uns über einen Hügel zur Lodge, wo man seit Stunden schon auf uns wartete. Schnell frisch machen bei Kerzenschein, denn der Generator funktionierte im Moment nicht. Dann genossen wir ein Bierchen bis das Essen soweit war. Etwa sechs Gäste waren dort schon seit zwei Tagen und der Pilot der PNG-Tours, mit dem wir gleich ins Gespräch kamen.

Ein neuer Tag brach an und ehrlich gesagt hätten wir gerne noch etwas länger geschlafen, aber eine Entdeckungsreise zu einzelnen Dörfern mit dem Boot stand auf dem Programm. Beim Bootsausflug sahen wir viele typische Tänze, erlebten wie die Einheimischen in ihren abgeschiedenen Dörfern leben, auf Fischfang gehen und die Fische räuchern. Da es keine Elektrizität gibt, wird von der Hand in den Mund gelebt und das Hauptnahrungsmittel sind Fisch und Sago. Aufgrund der unsagbaren Hitze und der hohen Luftfeuchtigkeit waren wir dann nach unserer Rückkehr froh unter die Dusche springen zu können.

Ein Schnellaufstieg von 15 ft auf 9000 ft mit Zirkeln durch die Berggipfel, die hier eine Höhe von 4000 m erreichen, war angesagt. Die Landebahn errahnen, durch die Wolken ins Tal stoßen (ist hier Normalität) und in 5388 ft ausrollen. Wir befanden uns in der Bergwelt von Papua Neuguinea. Klimatisch

war dies eine Wohltat nach den vorausgesehenen feuchtschwülen 36°C.

Die Rodon Ridge Lodge hoch in den Bergen thronend mit Blick auf den Ort **Mt. Hagen** überbietet sich an Luxus selbst. Nur dem Geschäftsführer merkte man an, dass er keinen Bock hatte hier für die Gäste etwas zum Wohlbefinden im Luxus beizutragen. Ihm fiel nichts Besseres ein, als uns bei Regen (aber mit Schirm und Führer) auf Modderwegen nach der Ankunft loszuwerden. Aber trotzdem gefiel es uns, weil uns die Natur mit ihrer Artenvielfalt entschädigte. Am folgenden Tag hatten wir den ganzen Tag ein Auto für uns alleine (mit Fahrer) und konnten so Einfluss auf den Zeitplan und die Besichtigungsstopps nehmen.

Dies war die Beschreibung des hiesigen Piloten für unseren Abflug in Richtung **Port**

Moresby: Diesen Bergrücken entlang, dann über den nächsten Kamm, dem einen Fluss folgen und durch das Loch in der quer-verlaufenden Wand. Ja, selber ist er noch nicht nach Port Moresby geflogen. Geduldig hörten wir ihm zu, die Berge waren in Wolken und so bestand an der Richtigkeit seiner Ausführung kein Zweifel. Freundlicherweise gab er für uns noch den VFR Flugplan auf. Wohlbehalten landeten wir in Port Moresby. An was es nun lag, dass wir richtig angekommen waren, wird noch gerätselt. Zum Raten war uns nicht zumute gewesen. Wir mussten in der Gluthitze 3 Stunden auf AVGAS warten. Port Moresby bietet nichts. Außerhalb des Urwalds gab's nur Schmutz und eine auf Raub ausschielende und herumlungende junge Bevölkerung. (Fortsetzung folgt)

Land	Zielort	ICAO	Datum	Zeit	NM
Deutschland	Hassfurt	EDQT	27.10.2007		
Kroatien	Dubrovnik	LDDU	27.10.2007	4:24	600
Ägypten	Luxor	HELX	28.10.2007	9:00	1335
Bahrain	Manama	OBBI	30.10.2007	7:41	995
Pakistan	Karachi	OPKC	01.11.2007	7:26	945
Indien	Kalkutta	VECC	03.11.2007	8:31	1210
Thailand	Chiang Mai	VTCC	06.11.2007	5:08	710
Thailand	Phuket	VTSP	07.11.2007	5:05	695
Malaysia	Kuala Lumpur	WMSA	12.11.2007	2:55	385
Borneo	Pontianak	WIOO	14.11.2007	4:10	530
Borneo	Balikpapan	WALL	15.11.2007	3:21	485
Sulawesi	Manado	WAMM	17.11.2007	3:40	545
West Papuas	Manokwari	WASR	18.11.2007	4:27	610
Neuguinea	Jayapura	WAJJ	19.11.2007	2:51	405
Papua Guinea	Wewak	AYWK	19.11.2007	1:36	195
Papua Guinea	Karawari	ZZZZ	19.11.2007	0:49	100
Papua Guinea	Mt. Hagen	AYMH	22.11.2007	0:46	90
Papua Guinea	Port Moresby	AYPY	24.11.2007	2:26	335



IAOPA Europe eNews

■ 'Pivotal times' for GA

Eurocontrol's director general David McMillan has warned that general aviation cannot afford to take its eye off the ball at this crucial time for airspace planning and must reinforce its efforts to ensure that its position is plain as far-reaching decisions are being made in Brussels and elsewhere. "This is not the time to pull back on the resources," Mr McMillan says. "These are pivotal times, with the Single European Sky second package and SESAR getting under way. This is a time to make sure your voice really is heard."

In an interview with IAOPA-Europe, Mr McMillan said he believed IAOPA generally did a good job in making its presence felt, and despite the fact that it could not afford to buy a seat at the table during the development phase of SESAR – the 250,000 euros a year it would cost is beyond our budget – we will still take part in negotiations through an airspace users' "free ticket" to SESAR.

In a wide-ranging interview Mr McMillan addressed some of the concerns IAOPA has about airspace access, and spoke of some of the main changes he has sought to make at Eurocontrol since he took over in January. He has laid stress on improving the organisation's internal governance and management and sharpening its business sense and its responsiveness to such groups as air navigation service providers. He puts the environment into the top rank of Eurocontrol considerations, and sets great store by strengthening partnerships with outside agencies and interest groups.

Mode-S etc

On requirements for GA to pay large sums for kit it doesn't necessarily want or need, he says: "I'm conscious that there's a direct link between the levels of equipment that we regulators impose on people and

airspace access issues, and we need to find the right balance between the two. It doesn't seem to me that it's in anybody's interest to regulate a level, either in terms of airspace classification or equipage, that prevents GA doing what seem to me to be a very legitimate set of activities. We need to get that balance right."

VLJs

"I think we're seeing firm orders of about 100 VLJs a year in Europe, and with an average of three flights per day per aircraft, that's not an insignificant amount of growth. It's also growth we think will be concentrated in the busiest airspace between England and northern Italy – it's not happening where there's a lot of spare airspace. VLJs will fly at roughly the same flight levels and they're a bit slower typically, so it's a significant issue. We will be holding a workshop on VLJs, bringing together all the potential operators and the ANSPs to run realistic simulations on how these aircraft will impact on the system. There are issues here that we need to tackle."

Growth

On June 27th this year there were 34,476 movements in European skies, an all-time record. Delays are substantially down on the turn of the century despite the increase, but Eurocontrol's aim is to handle up to 50,000 movements daily by 2020 at an average of 37,500 per day, with delays kept below one minute per aircraft, and that calls for a 35 percent increase in capacity. Economic conditions may give Eurocontrol a breather as it races to increase capacity, but Mr McMillan does not believe we have come to a brick wall in the sky. "Over the last four months the average rate of growth has been just a squeeze over one percent; last year at the same time was about five percent. It's hard to say, but

we're getting near to the situation where we might actually see a decline in air traffic levels compared to the previous year, because of the price of fuel, the European economy being less robust, and the aviation market which in some areas I suspect is reaching maturity. Is this a hiccup or a long-term structural change? Since the Second World War the rate of growth has been broadly constant, with hiccups, and at the moment we expect that that is the way we're going. We need to prepare for the levels of growth we were predicting when the SESAR programme was put together, but we can't afford to assume that it will go that way, so we're watching things very closely."

■ Part M

There has been very little feedback across Europe from the consultation on Part M, which means the new maintenance system is being imposed without the changes many AOPAs believe are necessary. The requirements are hopelessly complex for general aviation and will add significantly to operating costs without doing anything to improve safety. The negative reaction to the initial consultation led EASA to offer a 'Part M lite' for GA, but this has turned out to be a fig-leaf to cover EASA's nakedness. It will help only gliders and microlights, and serves only to highlight the fact that EASA looks on consultation largely as an irritant, and continues on its nanny-knows-best path.

■ Regional Meeting

The 119th IAOPA-Europe Regional Meeting will be held in Zurich on Saturday 18th October, and it is expected that new AOPA US president Craig Fuller will accompany his predecessor Phil Boyer to the event; a welcome/farewell dinner will be held on the evening of Friday 17th to mark the changeover.

Termine 2008

Oktober

► 09. - 12.10.2008



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

► 11.10.2008



2. Tag der AOPA-Vereine
in Egelsbach (EDFE)
Info: www.aopa.de

12.10.2008

Fly-In zum Schelmenmarkt
Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
Info: www.edfg.org

► 25. - 26.10.2008



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

November

06. - 08.11.2008

AOPA Expo 2008
San Jose, Kalifornien, USA
Info: www.aopa.org

► 15.11.2008



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

► 15.11.2008



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

► 29.11.2008



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

Arbeitskreise

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

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

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

Alle Angaben ohne Gewähr

Anzeige

Die Welt von oben

Spannende Reiseberichte, ein großer Praxisteil und exklusive Specials machen **aerokurier** zu einem der faszinierendsten Pilotenmagazine weltweit. Diese Ausgabe mit großem **Business Aviation Special**.

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



aerokurier

Das Magazin für Piloten

Jetzt im Handel!

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



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



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



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



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



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



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



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

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

AOPA-Shop-Bestellkarte

Liefer- und Rechnungsadresse	
Name	AOPA-ID
Straße	
PLZ	Ort
Land	
Zahlungsart	
☐ Bankeinzug – Nur für AOPA-Mitglieder	
Kto-Nr.	BLZ
Kontoinhaber	
☐ VISA/ Mastercard – Nur bei Bestellungen aus dem Ausland!	
Kreditkartennummer	
Gültig bis	
☐ per Vorkasse/Scheck – Bankverbindung / Anschrift siehe nächste Seite	

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

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

Bestellbestätigung	
Datum	Unterschrift

Impressum

Herausgeber und Geschäftsstelle

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

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

Verantwortlich für den Inhalt

Sibylle Glässing-Deiss
Dr. Michael Erb

Gestaltung

Kathrin Diederich

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

Druck und Vertrieb

MEDIAtur GmbH
electronic publishing
Industriestraße 24
61381 Friedrichsdorf

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

Anzeigenpreise

Mediadaten 2008
<http://mediadaten.aopa.de>
Druckauflage Ausgabe 05/08 10.000 Exemplare
3. Quartal 2008 IVW geprüft

Bankverbindung

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

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

USt.-ID: DE 113 526 251

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

Info

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaften - Bitte wählen

- | | |
|---|--|
| ☐ Persönliche Mitgliedschaft (130,00 EUR) | ☐ Fördernde Mitgliedschaft (220,00 EUR)
<i>Außerordentliche Mitgliedschaft</i> |
| ☐ Vereinsmitgliedschaft (100,00 EUR)
<i>Für Mitglieder unserer Mitgliedsvereine</i> | ☐ Familienmitgliedschaft (75,00 EUR)
<i>Für Familienangehörige unserer Mitglieder</i> |
| ☐ IAOPA-Mitgliedschaft (75,00 EUR)
<i>Für Mitglieder anderer nationaler AOPA's</i> | ☐ Schüler, Azubi, Studenten (40,00 EUR)
<i>Nachweis erforderlich</i> |
| ☐ Flugschüler (40,00 EUR)
<i>Nachweis des ersten Alleinfluges erforderlich und max. ein Jahr</i> | |

Alle Mitgliedsbeiträge pro Jahr

Persönliche Daten

Titel		Vorname		Nachname	
Straße					
PLZ			Ort		
Land					
Geburtsdatum			Geburtsort		
Beruf			Geworben von		

Kontaktdaten

Telefon		Telefax	
Mobiltelefon		Telefon Geschäftlich	
Email-Adresse		Telefax Geschäftlich	

Fliegerische Daten

Lizenzen	☐ UL	☐ PPL-A	☐ PPL-C	☐ CPL	☐ ATPL
Lizenznummer		Seit			
Ich bin	☐ Halter	☐ Eigentümer	☐ des Luftfahrzeugs		
Luftfahrzeugtyp/ Muster/ Kennung					
Ich besitze folgende Berechtigungen					
☐ Lehrberechtigung	☐ IFR	☐ 1-Mot	☐ 2-Mot	☐ Turboprop	
☐ Kunstflug	☐ Wasserflug	☐ Hubschrauber	☐ Reisemotorsegler	☐ Jet	
☐ Ballon					
Spezialkenntnisse im Bereich Luftfahrt, können Sie etwas für die AOPA tun?					

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

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

Ort, Datum	Unterschrift
------------	--------------

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

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

Das Gefühl im Cockpit wird Ihnen bekannt vorkommen.

Der Saab 9-3 SportCombi.

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

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



Abb. zeigt Sonderausstattung.

Saab 9-3 SportCombi
1.9 TTiD ab

32.750,- €

3 Jahre Garantie¹

Kraftstoffverbrauch in l/100 km, kombiniert: 5,8; innerorts: 7,7; außerorts: 4,7; CO₂-Emission, kombiniert: 154 g/km (nach EU-Richtlinie).

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

Saab 93



move your mind™