



Lisa ist da!

Pilot und Flugzeug stellt auf der AERO das Leserflugzeug vor

Das Flugzeug als Reisemittel einsetzen, flexibel und günstig Europa kennenlernen und mit modernster Avionik sicher und zeitgemäß nach VFR oder IFR unterwegs sein. Das ist die Idealvorstellung, die viele Piloten von der Allgemeinen Luftfahrt haben, und das ist auch die Vorstellung, die das Team von *Pilot und Flugzeug* irgendwann einmal mit der privaten Luftfahrt in Kontakt gebracht hat. Dieser Gedanke steckt hinter unseren interkontinentalen Leserreisen und unseren europäischen Flyouts, diese Idee prägt einen Großteil

unserer Berichterstattung aus dem eigenen Cockpit.

Diese Möglichkeiten der Allgemeinen Luftfahrt möchten wir auch den Lesern näher bringen, die selber nicht über ein eigenes Flugzeug verfügen. Wir wollen praktisch recherchieren, was der Betrieb eines einfachen, aber modernen IFR-Viersitzers wirklich kostet, und dabei unseren Lesern die Möglichkeit geben, ein Flugzeug ganz nach ihren Vorstellungen und Bedürfnissen zu nutzen. Darf ich vorstellen: Lisa, das Leserflugzeug!

Es kommt zum Glück nicht allzu oft vor, dass wir eine Idee mit großem Brimborium ankündigen und dann ganz schnell sang- und klanglos in der Versenkung verschwinden lassen. Das Projekt Leserflugzeug, vorgestellt als der 100-Euro-Flieger (*Pilot und Flugzeug* Ausgabe 2008/05) war leider so ein Fall.

Wir wollten damals praktisch feststellen, ob man für 100 Euro pro Stunde einen einfachen IFR-Viersitzer betreiben kann. Das Projekt Leserflugzeug war geboren und das ganze Vorhaben hatte zwei Aspekte: Zum einen würden wir unseren Lesern einen günstigen und modernen Flieger zu einem äußerst attraktiven Preis zum Charter anbieten und zum anderen könnten wir in einer fortlaufenden Berichterstattung, einer Art Flugzeughalter-Tagebuch, potenziellen Flugzeugeigentümern über einen längeren Zeitraum und aus erster Hand berichten, was der Betrieb eines solchen typischen Privatflugzeuges wirklich kostet.

Die Pleite des Motorenherstellers Thielert erledigte diese Pläne, noch bevor die Umsetzung wirklich begonnen hatte. Nicht zuletzt auch aufgrund von Veränderungen im eigenen Hause rutschte das Projekt dann in der Ablage „Diverses“ immer weiter nach unten. Mit dem Abgang des TAE-Diesels war das Ziel eines 100-Euro-Flugzeuges ohnehin in unerreichbare Ferne gerückt.

Im Winter 2008/2009 begannen wir in der Redaktion jedoch, die Einzelteile des Projektes neu zu betrachten und zu bewerten. Welche Elemente des Konzeptes waren unter den geänderten Rahmenbedingungen noch nutzbar? Welche Aspekte könnten neu hinzukommen?

Das positive Feedback, welches wir auf unsere Projektvorstellung im Mai 2008 erhalten

hatten, ließ vermuten, dass zumindest die Nachfrageseite intakt war. Die Erfahrungen, die der Verlag in den 1990er-Jahren mit der „Keep-them-flying“-Katana (DA-20) gemacht hatte, zeigten darüber hinaus, dass Piloten durchaus bereit waren, für eine günstige und attraktive Chartermöglichkeit auch eine gewisse Anreise in Kauf zu nehmen.

Bestärkt wurden wir in der Wiederaufnahme des Projektes dadurch, dass zahlreiche führende Ausrüster und Avionik-Hersteller ihre Bereitschaft erklärten, aktiv mitzuarbeiten und das Flugzeug als Plattform für die Präsentation ihrer Produkte zu nutzen. Honeywell, Moving-Terrain und Becker erkannten sofort den Vorteil, ihre Avionik-Lösungen einem breiten Pilotenpublikum live und in der Praxis zu präsentieren. Der technische Projektschwerpunkt verschob sich also vom Triebwerk hin zur Avionik.

Von der Vorstellung eines 100-Euro-Fliegers konnten wir uns damit zwar verabschieden, waren im Gegenzug aber auch nicht mehr an mögliche TAE-Zellen gebunden und konnten so ein Flugzeug auswählen, das unserem Anforderungsprofil optimal entsprach:

1. Es sollte ein einfaches viersitziges Reiseflugzeug sein, fehlertolerant und von jedem PPL-Anfänger zu fliegen. Einziehfahrwerk oder Verstellpropeller schieden aus, anderweitig komplexe Systeme ebenfalls.
2. Das Flugzeug muss für Soft-IFR ausgerüstet und zugelassen sein.
3. Der Preis, zu dem das Flugzeug unseren Lesern angeboten wird, sollte unter dem kommerzieller Anbieter liegen.

4. Die Vercharterung muss simpel sein. Keine Sonderregeln, komplizierten Paragraphenwerke, Mindestcharter oder sonstige Überraschungen. Ob ein Pilot die Maschine zum Stundensammeln nutzt oder einfach nur eine Woche nach Sylt und wieder zurück fliegt, sollte dabei keine Rolle spielen.

Während sich für Punkt 1 eine ganze Reihe von Zellen anbot, und Punkt 2 dank unserer Avionik-Partner als lösbare Aufgabe erschien, bereiteten Punkt 3 und 4 einiges Kopfzerbrechen.

Das Chartermodell

Um dem Kostenziel wenigstens nahe zu kommen, musste das Flugzeug MOGAS-tauglich sein. Der persönliche Favorit des Autors, die Grumman Tiger (AA-5B), schied damit aus. Punkt 4, das Chartermodell erwies sich dann als klassisches Optimierungsproblem. Das Flugzeug soll pro Tag verchartert werden, alles andere erschien aus dem Nutzungsprofil der DA-20 und auch aus dem erhaltenen Feedback der Leser als wenig zweckmäßig. Damit ergaben sich grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

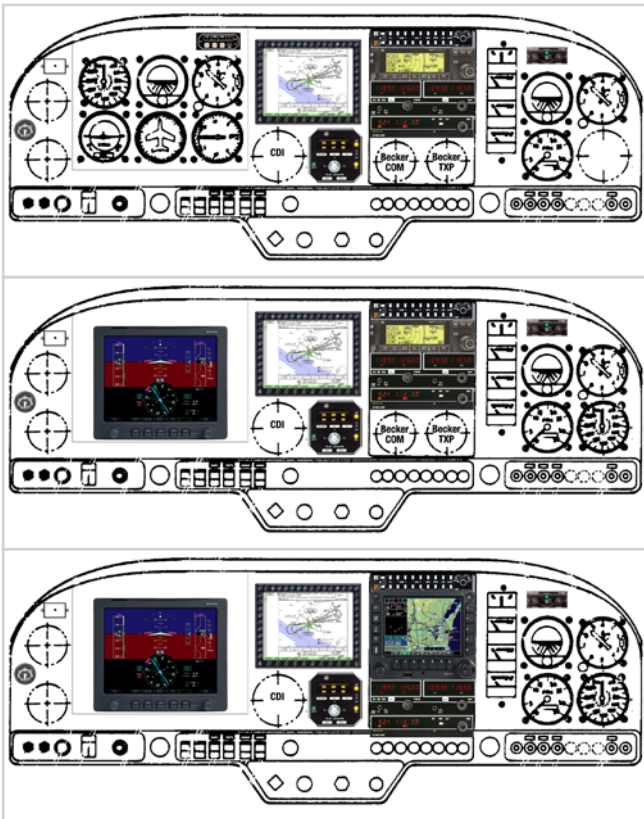
1. All you can fly: Der Kunde bekommt die Maschine pro Tag trocken zu einem Fixpreis und zahlt die Betriebsstoffe selber. Das ist gut für Stundensammler und schlecht für Leute, die mal gemütlich mit Zelt und Schlafsack eine Woche durch Skandinavien cruisen wollen, und genau für solche Reisen wollen wir das Flugzeug ja anbieten.

Um dieses Modell wirtschaftlich tragfähig zu gestalten, wäre eine Fülle von Regeln und Bedingungen notwendig geworden: Maximale Stundenzahl pro Tag, pro Woche etc. Was bei diesen Beispielrechnungen schlussendlich herauskam, sah aus wie ein Mobilfunkvertrag und war vollkommen unüberschaubar. Also: Njet.

2. Regulärer Stundencharter: Hierbei hängt die Wirtschaftlichkeit entscheidend vom Nutzungsprofil ab. Wird das Flugzeug wirklich nur als Ferienvehikel für eine Woche Mittelmeer genutzt, sähen wir mit unserer 70.000-Euro-Investition ziemlich alt aus. Auch hier wäre eine Fülle von Sonderregeln notwendig, Mindestcharter, Wochenend-Sonderregeln etc. Alles viel zu kompliziert!

Die Lösung fand sich nach einigen Nächten der „Nutzungssimulation“ am Computer schließlich in einem Kompromiss: Wir erheben eine geringe Tagesgebühr und einen moderaten Stundencharter-Preis. Das Ergebnis war so einfach, dass wir sehr gespannt sind herauszufinden, wo eventuell der Haken sein könnte. Die Sache läuft so (alle Angaben inklusive MwSt):

1. Der Kunde zahlt 49,- Euro für das Flugzeug pro Tag. Egal, ob geflogen wird oder nicht. Wenn er das Flugzeug reserviert, werden die 49 Euro pro Tag fällig. Keine Ausnahmen, keine Extragebühren, keine Sonderregeln.
2. Für jede geflogene Stunde zahlt der Kunde dann 119,- Euro pro



Top-Moderne IFR-Avionik. Das Front-Office der Grumman erfährt drei Ausbaustufen: Stufe 1, realisiert (oben): EU-Konforme IFR-Avionik mit Garmin IFR-GPS, Moving Terrain Vision Air und Becker Mode-S-Transponder sowie Becker COM2.

Stufe 2, Sommer 2009: Sobald die AML-Zulassung vorliegt, wird das Honeywell Apex Edge Glascockpit (KFD840) in den bereits vorbereiteten Ausschnitt installiert (Mitte). Stufe 3: Winter 2009/2010: Das GPS 155XL wird durch ein Honeywell KNS770 NAV/COM/GPS ersetzt.

Unten: Das neue Cockpit unseres Leserflugzeuges nach der Modernisierung durch Penn Avionics. Modernste Navigationselektronik und ein großes Moving Terrain MFD. Die Vorbereitungen für den Einbau des Honeywell Glascockpits sind auch schon abgeschlossen (Sixpack als Sub-Panel). Man beachte die Reiseleistung: 125 Knoten true in 9.500 ft bei 7,2 GPH (27 l/h) !



Flugstunde (hey, da haben wir wenigstens im Nettopreis noch eine Erinnerung an die 100 Euro!). Dieser Preis versteht sich nass, inklusive aller Betriebsstoffe und unter Verwendung von MOGAS (bei mehr als sechs Stunden Endurance wird sich für kostenbewusste Piloten sicher eine MOGAS-Tankstelle auf der Reise finden!).

Fertig. Mehr Regeln gibt's nicht. Bei allen auch nur halbwegs realistischen Nutzungsprofilen geht diese Rechnung auf. Egal, ob das Flugzeug nun von Hardcore-Stundensammlern genutzt und zehn Stunden pro Tag kreuz und quer durch Deutschland geheizt wird, oder ob es von Flug-Urlaubern gechartert wird, die für das lange Pfingstwochenende über vier Tage magere drei Stunden nach Venedig hin- und zurückfliegen, die Sache passt.

Und dort, wo sonst das Kleingedruckte steht, können wir einfach Bilder unserer schicken Avionik drucken oder unseren Kunden mitteilen, was sie sonst noch – auf Wunsch – auf die Reise mitbekommen: Natürlich gibt's für die Single eine Rettungsinsel samt Schwimmwesten und Notausrüstung, natürlich hat das Flugzeug zwei GPS mit aktuellen IFR-Datenbanken (zwölf Wochen Cycle) sowie ein 406er ELT. Natürlich gehören aktuelle VFR-Karten von Europa, top-moderne ANR-Headsets und ein MT-Wetterdatenlink zum Charterpreis dazu. Wir wollen ja schließlich nicht, dass Sie vor Ihrer Flugreise erst einen Großeinkauf im Pilot-Shop erledigen müssen, sondern wir wollen, dass Sie sich auf die Flugplanung konzentrieren, einsteigen und mit allem, was Sie in ganz Europa brauchen, einfach losfliegen. Wir kennen das ja ...

Das Flugzeug

Die Suche nach dem Flugzeug gestaltete sich dann doch etwas zeitaufwendiger als gedacht.

Das Projekt war auf ca. 70.000 Euro budgetiert. Für dieses Geld sollte eine Maschine, welche die Anforderungen an unser Leserflugzeug erfüllt, zu bekommen und auszurüsten sein.

Mit der Bernhauser Bank in Filderstadt bei Stuttgart fand sich ein Partner für die Finanzierung, der sofort das Potenzial im Projekt Leserflugzeug erkannte. Flugzeugfinanzierungen sind eine spezielle Sache, ganz besonders derartige Flugzeuge. Wir waren begeistert von der Möglichkeit, hier mit einer Bank zusammenzuarbeiten, die in der Person von IFR-Pilot und Flugzeugeigner Stefan Bendl wirklich etwas von der Materie versteht.

Daher wurden andere mögliche Finanzierungsmodelle (z.B. die Gründung eines gemeinnützigen Vereins mit eigener gGmbH, was eventuell auch umsatzsteuerliche Vorteile gebracht hätte) bald verworfen und wir entschieden uns für eine normale Abwicklung innerhalb des Verlages.

Die Kandidatenliste setzte sich dann im Wesentlichen aus zwei Typen zusammen: Cessna 172P und Grumman AA-5A. Für die Grumman mussten wir erst einige Hausaufgaben erledigen, das Ergebnis dieser Recherche findet sich in der letzten Ausgabe von *Pilot und Flugzeug*, 2009/03. Beide Flugzeuge verfügen über vergleichbare Zuladungswerte, die Grumman ist dank 20% besserer Reisegeschwindigkeit der Cessna aber bei der Payload-Range überlegen. Beide Flugzeuge haben mit dem O320-D2J bzw.

O320-E2G nahezu das gleiche Triebwerk und sind MOGAS-tauglich. Die Cessna ist natürlich bekannter, dafür ist die Grumman wesentlich hübscher (!), schneller und in ihren Systemen sogar noch etwas einfacher als die Skyhawk.

Unser Flugzeug musste einen Zweiachs-Autopilot und eine vollständige EU-IFR-Avionik haben (unabhängig davon, ob die Maschine zunächst N- oder EASA-registriert werden würde). Bei nahezu allen Kandidaten waren also wesentliche Avionik-Arbeiten notwendig.

Schnell wurde klar, dass es im Vergleich zu einem Komplett-Aufbau einer veralteten Avionik-Ausstattung wesentlich günstiger werden würde, eine bereits gut ausgerüstete Zelle zu kaufen, da der Markt diese Nachrüstungen nicht in vollem Umfang honoriert. Trotzdem wäre für unsere Nutzung als Leserflugzeug aber ein neues Panel notwendig, da wir unseren Lesern ein wirklich sauberes Panel-Layout und eine durchdachte Cockpit-Ergonomie statt einer reinen Komponentensammlung bieten wollen.

Zwei sehr schöne Kandidaten fanden sich nach einigen Wochen in der Endauswahl: Eine top-ausgerüstete Reims-Cessna 172P in Bremen und eine von einem fürsorglichen Halter innen und außen in „Better-than-new“-Zustand gebrachte Grumman. Letztere stand zum Verkauf, da der Besitzer nach einem Arbeitsunfall ein Bein verloren hatte und – um weiterzufiegen – ein Flugzeug mit gelenktem Bugrad benötigte. Die finanziellen Parameter sprachen unter diesen Umständen eindeutig für die Grumman, die Frage war, ob sich der Besitzer schnell genug von seinem heißgeliebten Flugzeug trennen würde. Es klappte! Nicht zuletzt dank unserer kompe-

ten und ausgesprochen flexiblen Partner von der bereits erwähnten Bernhauser Bank, über die Luftfahrtversicherer VFS-Grümmer, die NAIC-Trust-Company von FAA-DAR Lloyd Nelson und natürlich ganz besonders Moving Terrain und Becker Avionics, konnte das Projekt nach der Entscheidung zugunsten der Grumman in weniger als sechs Wochen auf die Beine gestellt werden: Komplett mit EU-konformem Avionik-Umbau, Vorbereitung auf das kommende Honeywell Apex-Edge-Glascockpit, Online-Reservierungssystem und vor allem rechtzeitig zur AERO in Friedrichshafen!

Okay, was muss ich tun, um ein Date mit Lisa auszumachen?

Lisa wird voraussichtlich in Egelsbach, EDFE, stationiert. Der erste mögliche Chartertag ist Donnerstag, der 9. April (Gründonnerstag). Zum einen ist der Standort Egelsbach nahe Frankfurt wesentlich zentraler als Straubing, zum anderen konnten wir dort mit der Motorflugschule Egelsbach ein grundsolides Unternehmen als Partner für Trainings- und Checkout-Flüge mit dem Leserflugzeug gewinnen. Die Motorflugschule besteht seit 1956 und gehört zum Urgestein der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Die Lehrberechtigten dort werden uns bei der Durchführung der erforderlichen JAR- und FAA-Checkouts unterstützen und ein Auge auf unsere Lisa haben.

Ein Date mit Lisa auszumachen, ist dann sehr einfach: Sie gehen zunächst auf

www.flylisa.de

Dort sehen Sie sofort einen Kalender, der Ihnen anzeigt, an welchen Tagen das Flug-

zeug frei ist. Treffen Sie Ihre Auswahl, und klicken Sie auf „Reservieren“. Sie können gerne mehrere Tage reservieren, Sie können das Flugzeug auch für eine ganze Woche oder zwei Wochen haben. Kein Problem. First come, first serve.

Wenn Sie ein Kundenkonto im *Pilot und Flugzeug*-Webshop haben, können Sie die Reservierung unmittelbar über dieses Konto abschließen, ansonsten brauchen wir noch Ihre Anschrift und eine Kontakt-E-Mail-Adresse.

Die 49 Euro pro Tag sind sofort fällig. Wenn Sie Lisa also beispielsweise für das erste lange Maiwochenende nehmen, werden für Freitag, Samstag und Sonntag drei Tage, also zusammen 147,- Euro, fällig. Diese können Sie per Lastschrift oder Paypal bezahlen. Mit der Bezahlung der drei Tage ist Ihre Reservierung fix. Nur, wenn das Flugzeug aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht flugbereit sein sollte, erhalten Sie diese zurück.

Sofern das nicht ihr erstes Date mit Lisa ist, haben Sie danach nichts weiter zu tun. Übernehmen Sie einfach die Maschine am 1. Mai in Egelsbach und genießen Sie das lange Wochenende.

Checkout muss sein, macht aber auch Spaß ...

Wenn Sie Lisa vorher noch nicht gechartert hatten, dann brauchen wir noch ein Ausweisdokument von Ihnen. Dieses können Sie bequem über die Reservierungsseite hochladen.

Außerdem müssen Sie einen Checkout erledigen. Dieser ist zwingend, wenn Sie Lisa zum ersten Mal fliegen oder wenn Sie Lisa

mehr als sechs Monate lang nicht geflogen haben. Der Checkout besteht aus zwei Teilen:

Erstens: Den theoretischen Teil des Checkouts erledigen Sie bequem im Internet. Hier werden Ihnen nicht mehr als zwei Dutzend Fragen zu den praktischen Aspekten der Grumman gestellt: Zuladung, Reichweite, Treibstoffarten, Notverfahren und einige minimale Technik-Grundlagen.

Natürlich dürfen Sie hierzu das Handbuch und das Excel-Weight-and-Balance-Programm verwenden, das Sie auf der Website zum Download finden. Wir wollen ja schließlich keinen Kopfrechentest veranstalten, sondern Ihnen helfen, Ihre Reise optimal vorzubereiten.

Sie haben für diese Fragen so viel Zeit wie Sie wollen, Sie dürfen uns bei Fragen auch gerne kontaktieren, Sie müssen aber alle knapp 20 Fragen am Ende richtig beantwortet haben.

Zweitens: Der praktische Checkout muss dann natürlich im Flugzeug erledigt werden; er besteht aus mindestens einer Stunde Fliegen. Sie können den praktischen Checkout natürlich während Ihrer Reservierung erledigen, aber ich nehme einmal an, dass Sie am Tag Ihrer Reservierung ja losfliegen wollen und nicht vorher erst noch Platzrunden und Manöver vorturnen möchten.

Daher haben wir für Lisa sogenannte Checkout-Tage vorgesehen. An diesen Tagen steht Lisa nicht zum Charter zur Verfügung, sondern ist ausschließlich für Checkouts reserviert. Vor Ihrer Reservierung am 1. Mai gibt es drei Checkout-Tage: Mittwoch, der 8. April, Montag, der 20. April, und Montag, der 27. April. Wenn Sie Ihren Checkout an einem dieser Tage erledigen möchten, erlassen wir

Ihnen sogar die 49 Euro pro Tag. Sie zahlen dann nur 119 Euro pro Stunde und was Ihr Fluglehrer für seine Arbeit verlangt. Melden Sie sich für den Checkout-Tag per E-Mail bei uns, wir erstellen dann einen Zeitplan, damit Wartezeiten minimal bleiben.

Falls Sie noch einen behördlichen Checkout, also z.B. einen JAR-Übungsflug, einen FAA-Biannual Flight Review (BFR) oder einen FAA-Instrument-Proficiency-Check (IPC) benötigen, können wir dies natürlich gern mit erledigen.

Nach dem Checkout sind Sie „ready to go“. Den Checkout müssen Sie wiederholen, wenn Sie Lisa länger als sechs Monate lang nicht geflogen sind. Sie können aber jederzeit auch gern freiwillig eine Stunde Refresher nehmen. Denn: Freiwillige Übungsflüge macht Lisa ganz besonders gern.

Ihre Flugstunden werden dann abgerechnet, wenn Sie zurückkommen. Es zählt die Hobbs-Time, also die Triebwerkslaufzeit auf dem Betriebsstundenzähler (Hobbs). Sie tragen diese Zeiten auf der Internetseite in Ihrem Benutzerkonto ein. Wir erproben zurzeit auch ein satellitengestütztes Tracking-System, das Ihnen diese Arbeit abnehmen wird und Ihnen stattdessen automatisch Ihr Lisa-Flugbuch vorlegt, vorerst benötigen wir jedoch den manuellen Eintrag der Flugzeiten.

Treibstoffseitig verrechnen wir Ihnen unterwegs den jeweiligen MOGAS-Preis in Egelsbach, sofern Sie uns eine Tank-Rechnung vorlegen. Wenn Sie günstiger tanken – gut für Sie, wenn Sie teurer tanken, müssen Sie die Differenz tragen.

Wenn's Probleme gibt: Informationsvorsprung für alle dank Position-Tracking

Eine Frage kommt bei dieser Gelegenheit immer wieder auf: Was passiert, wenn der vorherige Kunde das Flugzeug nicht rechtzeitig zurückbringt?

Antwort: Selbstverständlich erhalten Sie von uns die 49 Euro zurück, wenn Sie das Flugzeug an diesem Tag nicht mehr genutzt haben und wir berechnen die Gebühr dem vorherigen Kunden weiter.

In der Praxis wird das nicht oft vorkommen: Zunächst einmal: Lisa ist nicht nur hübsch, sondern auch street-smart. Das Flugzeug verfügt über ein Satelliten-Tracking. Die aktuelle Position kann über die Internetseite auf Google-Earth nachgeschaut werden (keine Sorge wegen Datenschutz, Sie können die Tracking-Darstellung als Kunde für Ihre Reservierungstage deaktivieren, wenn Sie wollen!). Jeder Kunde kann aber zumindest sehen, wie viele Meilen Lisa noch von ihrer Homepage in Egelsbach entfernt ist und ob das Flugzeug gerade fliegt (System wird ab 1. Mai verfügbar sein).

Das hat zwei Vorteile: Wir sehen direkt, wann Lisa eventuell eine Wartungspause einlegen muss, und können vorplanen.

Vor allem aber: Damit sehen Sie als nächster Kunde, ob sich eventuell ein Problem mit der Rückgabe anbahnt. Wenn Lisa abends um 9 Uhr noch 500 NM von EDFE entfernt am Boden steht, wird es wohl knapp werden für den nächsten Tag. Sie können den vorherigen Kunden dann kontaktieren (die Kontaktdaten stehen nur uns und dem nächsten Charterkunden zur Verfügung) und nach

einer Lösung suchen. In aller Regel findet sich dann auch eine Lösung. Strafgebühren oder ähnlichen Kindergarten-Kram wollen wir unbedingt vermeiden. Wir behalten uns aber vor, Reservierungen notorischer Zu-Spät-Heimkommer abzulehnen.

Wer darf Lisa fliegen?

Für das Jahr 2009 wird Lisa Amerikanerin bleiben. Bis zum Winter werden wir die N-Registrierung in jedem Fall beibehalten, danach werden wir entscheiden, das Flugzeug in einem EASA-Staat zu registrieren (wahrscheinlich Österreich) oder N-registriert zu belassen. Damit ergibt sich folgende Situation:

Fall 1: Sie haben noch nie eine amerikanische Lizenz besessen, Sie wissen gar nicht, wie so etwas aussieht.

In diesem Fall können Sie Lisa formlos nach der Bestimmung unter CFR § 61.3(a) fliegen. Diese sagt, dass ein US-Flugzeug vom Inhaber einer ausländischen Lizenz in dem Land geflogen werden darf, in dem seine Lizenz ausgestellt wurde. Bedeutet: Als Inhaber einer deutschen Lizenz, die zumindest nach ICAO oder JAR ausgestellt wurde, können Sie Lisa sofort und ohne weitere Schritte *in Deutschland* fliegen. Ihre deutsche Lizenz muss gültig sein, ebenso Ihr Medical natürlich. Einen eigenen US-Checkflug (BFR) benötigen Sie nicht.

Fall 2: Sie haben eine US-Anerkennung Ihrer deutschen Lizenz nach CFR § 61.75. Sie waren z.B. einmal

in den USA und sind dort geflogen. Ihre US-Validierung ist zurzeit gültig (das bedeutet, es steht die aktuelle Nummer Ihrer deutschen Lizenz drin).

Ergebnis: Sie können Lisa überall fliegen, solange Ihre deutsche Lizenz gültig ist. Sie brauchen also ein JAR-Medical und einen FAA-Checkflug (BFR) in den letzten 24 Monaten. Dieser FAA-Checkflug kann beim Checkout selbstverständlich miterledigt werden.

Fall 3: Sie haben eine eigenständige und gültige US-Lizenz (es steht also nichts von Ihrer deutschen Lizenz darauf).

Ergebnis: Sie können Lisa überall fliegen, solange Ihre US-Lizenz gültig ist. Die benötigen ein gültiges US- oder JAR-Medical und ebenfalls einen Biannual Flight Review in den letzten 24 Monaten, den wir, wie schon erwähnt, gern beim Checkout mit erledigen.

Bei Fragen zu dieser Thematik helfen wir Ihnen gerne weiter, Antworten finden Sie auch im Lisa-Blog auf www.flylisa.de, wo solche Punkte von allgemeinem Interesse von Kunden diskutiert und erklärt werden können.

Lesen Sie mehr über Lisa in unserem Pilot Report in der kommenden Ausgabe von **Pilot und Flugzeug** am 28. April 2009. Weitere Informationen und die aktuellen Betriebs- und Anschaffungskosten finden Sie auch online unter:

www.flylisa.de

 Jan.Brill@pilotundflugzeug.de

So funktioniert's: Ihre Verabredung mit Lisa

1. Gehen Sie auf www.flylisa.de und wählen Sie die Tage für Ihre Reservierung aus. Sie können gerne mehrere Tage oder auch Wochen reservieren.
2. Jeder reservierte Tag kostet 49,- Euro. Dieser Betrag wird mit der Reservierung fällig. Es gibt keine Ausnahmen, keine Sonderregeln oder Extra-Gebühren. Sie können den Betrag online via Lastschrift oder Paypal bezahlen. Mit der Zahlung wird Ihre Reservierung fix.
3. **Wenn Sie Ihren Checkout auf Lisa schon erledigt** und Lisa in den letzten sechs Monaten geflogen haben, dann ist nichts weiter zu tun. Freuen Sie sich auf Ihre Reise!
4. **Wenn Sie Lisa noch nicht geflogen haben**, dann laden Sie uns bequem online ein Identifikationsdokument hoch und erledigen die ca. 20 Fragen im Online-Theorie-Checkout. Dafür können Sie natürlich die angebotenen Handbücher und Hilfsmittel verwenden.
5. Den praktischen Checkout können Sie während Ihrer Reservierung erledigen oder besser noch an einem der designierten Checkout-Tage. Wenn Sie Ihren Checkout an einem der Checkout-Tage erledigen, wird keine Tagesgebühr (49,- €) fällig. Falls Sie noch einen JAR-Übungsflug oder einen FAA-BFR oder FAA-IPC brauchen, erledigen wir das gerne mit dem Checkout zusammen.



Sie zahlen:



Das war's. Kein Mindestcharter, keine Extra-gebühren, kein Theater. Sie bekommen:

- Ein viersitziges Reiseflugzeug
- Voll EU-IFR ausgerüstet + 406er ELT
- 130 Knoten bei 25-30 Ltr. MOGAS/h
- 700 NM Reichweite
- Autopilot mit Höhenhaltung
- Modernste Avionik
- Einfachheit wie bei eine 172er
- Aktuelle VFR/IFR-Datenbank (zwölf Wochen Cycle)
- Aktueller VFR-Kartensatz Europa
- Modernste ANR-Headsets
- Rettungsinsel und Schwimmwesten
- Optimalen Versicherungsschutz dank CSL und Kasko mit geringer Selbstbeteiligung
- Jede Menge Spaß ...