



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 7. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: März 2007

PROF. DR. IUR. ELMAR GIEMULLA

DR. JUR. HEIKO VAN SCHYNDEL:

Deutschlands Luftverkehr bis auf weiteres ohne gültige Betriebs- und Lizenzierungsvorschriften

Dieter Walch (ZDF):

Die Vb-Wetterlage – Mausefalle für VFR-Flieger

Flugbetrieb Ingolf Panzer:

Seeflugtraining Neubrandenburg Mai 2006

Luftrecht Dr. Wolfgang Holstein:

Das LBA, ein Fürstenhaus im Königreich der EASA

Luftfahrtgeschichte Henning Remmers:

LOCKHEED T-33 A

Der weltbekannte Strahltrainer für Militärpiloten wird 60

Steuerrecht Lothar Abrakat:

Überraschungen bei der Beschäftigung von Minijobbern

Flugbetrieb Dipl.-Ing, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Johannes Garrecht und Dipl.-Ing. Marcus Böhnisch:

Kollisionswarntechnik für alle oder: Wann kommt das Transponder-FLARIM

Steuer und Recht Lothar Abrakat:

Die „Unangemessenheit“ des Erwerbs eines Flugzeugs

ISSN 1862-6815

→→Luftfahrt-Akademie Seminar-Plan 2007→→

Flieger





Autor:
RA Wolfgang Hirsch/ Vorsitzender des VdL e.V.

Liebe Leserinnen und Leser,

im Rahmen einer Verfassungsbeschwerde eines bereits 65-jährigen Verkehrspiloten, dem es gemäß § 20 Abs. 2 LuftVZO in Verbindung mit JAR-FCL 1.060/JAR-FCL 3.060 untersagt ist, über der Altersgrenze von 65 Jahren hinaus weiterhin gewerblich zu fliegen, hat die 1. Kammer des Zweiten Senats des Bundesverfassungsgerichts am 26. Januar 2007 nicht nur die Beschwerde nicht zur Entscheidung angenommen, sondern sich im Rahmen der Ablehnungsbegründung mit der verfassungsrechtlichen Wirksamkeit des Regelwerks JAR-FCL (deutsch) befasst. Die verfassungsrechtliche Problematik von JAR-FCL, aber auch von JAR-OPS1 und 3, war auch bei uns in der Vergangenheit bereits des Öfteren ein Thema. Was JAR-FCL betrifft, hatten wir in erster Linie bereits vor dessen Inkrafttreten am 1. Mai 2003 die mangelnde Rechtsgrundlage moniert: § 65 Abs. 3 Ziff. 4 lit. b) LuftVG reichte hierfür nicht aus. Dies hat nach mehreren Artikeln, insbesondere von Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla, zwischenzeitlich auch der Gesetzgeber so gesehen und in § 65 Abs. 3 Ziff. 5 LuftVG eine eigenständige Rechtsgrundlage geschaffen, aus der insbesondere das frühere Erfordernis für die Fliegerärzte, die Einzelbefunde der fliegerärztlichen Untersuchung an das Luftfahrt-Bundesamt zu übersenden, ersatzlos gestrichen worden ist.

Verfassungsrechtliche Bedenken hatten wir weiterhin aufgrund der Verweisungsnorm des § 20 LuftVZO auf die im Bundesanzeiger mit Erscheinungsdatum genannten JAR-FCL1 -4, aber noch wesentlicher bezüglich der Verweisung auf JAR-OPS1 und 3 in § 1 Abs. 2 LuftBO, weil in letzterer lediglich auf die „jeweils jüngste vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger bekannt gemachte Fassung der deutschen Übersetzung“ verwiesen worden ist. Giemulla und van Schyndel hatten bereits damals auf die Unterscheidung von „statischer“ und „dynamischer“ Verweisung hingewiesen, wobei letztere gegen das Prinzip der Rechtssicherheit verstößt.

Dies hat in seinem Beschluss vom 26. Januar 2007 auch das Bundesverfassungsgericht so

gesehen, den Verweis in § 20 Abs. 2 LuftVZO noch für zulässig erklärt – und mit seiner Begründung unausgesprochen dargelegt, dass die Verweisung in § 1 Abs. 2 LuftBO auf JAR-OPS1 und 3 unzulässig und unwirksam ist. Damit können diese Bestimmungen in Deutschland nicht angewendet werden. Das Gericht hat sich weiterhin mit der „Übernahme“ der JAR-FCL-Regelungen aus dem englischen Original der Joint Aviation Authorities (JAA), einer privaten Stiftung niederländischen Rechts, in den deutschen Rechtskreis befasst und die Ansicht vertreten, ein Verstoß gegen verfassungs- und sonstige rechtliche Vorschriften sei nicht zu erkennen. „Wie der deutsche Verordnungsgeber seine Regelungen vorbereitet, durch eine eigene Ausarbeitung oder durch Bezugnahme auf eine bestehende Ausarbeitung, ist nicht entscheidungserheblich, so lange feststeht, dass der Inhalt dem Willen des Verordnungsgebers entspricht und sich im Rahmen der formell gesetzlichen Grundlage – hier § 32 Abs. 1 Satz 1 LuftVG – hält. Nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 LuftVG ist der Verordnungsgeber ermächtigt, Anforderungen an die Befähigung und Eignung von Personen festzulegen, die einer Erlaubnis nach dem Luftverkehrsgesetz bedürfen.“ Eine verfassungsrechtliche Klärung, wenn auch nicht des achtköpfigen Senats, sondern „nur“ der dreiköpfigen Kammer des Bundesverfassungsgerichts, und zwar einstimmig. Lesen Sie hierzu die Ausführungen von Giemulla/van Schyndel in diesem Heft.

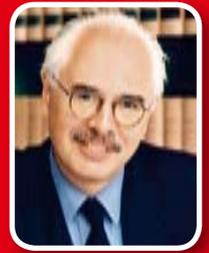
Selbstverständlich möchte ich Ihnen die Lektüre aller unserer Artikel nahe legen. Erlauben Sie mir allerdings noch einen speziellen Hinweis: „Die Vb-Wetterlage – Mausefalle für VFR-Flieger“ von Dieter Walch (ZDF). Umfragen haben ergeben: Viele VFR-Piloten ist dieses Wetterphänomen bis heute unbekannt. Dem wollen wir mit den Ausführungen in diesem Heft gerne abhelfen.

Ihr Wolfgang Hirsch

Luftrecht	4-5
▶ Lizenzierungsvorschriften	
Meteorologie	6-7
▶ Mausefalle für VFR-Flieger	
Flugbetrieb	8-9
▶ Transponder-Flarm	
Luftrecht	10-11
▶ Das LBA, ein Fürstenhaus im Königreich der EASA	
Presseinformation	12-13
▶ Hubschrauberhangar am Flughafen Dresden	
Luftfahrt-Akademie	14
▶ Seminar-Plan 2007	
Steuerrecht	16-17
▶ Erwerb eines Flugzeugs	
Steuerrecht	18-19
▶ Minijobber	
Luftfahrtgeschichte	20-22
▶ Lockheed T-33 A	
Historie	
▶ Rhön 1923	24-25
Flugbetrieb	26-27
▶ Seeflugtraining Neubrandenburg	
Luftfahrt-Akademie	28
▶ Überlebenstraining	
Flying-Message	30
▶ Kommunikation, die beflügelt	
Was zum Schmunzeln	31
▶ „Pusten Sie mal in das Röhrchen“	
▶ Impressum	(15)

Deutschlands Luftverkehr bis auf weiteres Lizenzierungsvorschriften!

Das Bundesverfassungsgericht hat über die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der „JAR deutsch“ entschieden



Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftrecht

Autoren:
Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla

In den VdL-Nachrichten 1/2005, S. 12, und 2/2004, S. 5, haben wir die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Umsetzung der JAR-OPS und der JAR-FCL in deutsches Recht untersucht und starke Zweifel an deren Verfassungsmäßigkeit geäußert. Das Bundesverfassungsgericht hatte jüngst ebenfalls Gelegenheit, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. In einem Beschluss (1), mit dem es die Verfassungsbeschwerde eines Beschwerdeführers gegen die in JAR-FCL deutsch festgesetzte Altersgrenze nicht zur Entscheidung annahm, hat es einige grundsätzliche Ausführungen zu der Problematik gemacht, die sich mit den von uns vorgetragenen Bedenken weitgehend decken.

1. Zur Erinnerung:

Die JAR sind von den Joint Aviation Authorities (JAA) formuliert worden. Es handelt sich damit bei ihnen lediglich um die Beschlüsse eines politischen Gremiums, die aus sich heraus keinen Rechtsnormcharakter haben. Der deutsche Verordnungsgeber hat die JAR-OPS 1 und 3 sowie die JAR-FCL 1 bis 4 dadurch in Kraft zu setzen versucht, dass er pauschal in der LuftBO bzw. in der LuftVZO hierauf verweist.

Eine Bezugnahme auf die JAR-OPS 1 und 3 ist in § 1 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 LuftBO erfolgt. Danach richtet sich der Betrieb von Flugzeugen und Hubschraubern, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, grundsätzlich nach der jeweils jüngsten vom BMVBW bekannt gemachten Fassung der deutschen Übersetzung der JAR-OPS 1 oder 3 (JAR-OPS 1 deutsch, JAR-OPS 3 deutsch).

Auf die JAR-FCL 1 deutsch wird in § 20

Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVZO Bezug genommen; auf die JAR-FCL 2 deutsch in § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVZO, auf die JAR-FCL 3 deutsch in § 20 Abs. 2 Satz 2 LuftVZO und auf die JAR-FCL 4 deutsch in § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVZO. Im Gegensatz zu den JAR-OPS deutsch wird in der LuftVZO allerdings auf konkrete JAR-FCL deutsch verwiesen, d. h. unter Nennung einer konkreten Veröffentlichungsstelle.

2. Unsere Kritik machte sich seinerzeit namentlich an den beiden folgenden Aspekten fest:

- Die Methode der Übernahme dieser Beschlüsse in deutsches Recht widerspricht rechtsstaatlichen Erfordernissen. Ein pauschaler Verweis in einer Rechtsverordnung reicht nicht aus. Blankettnormen dürfen nämlich nur auf andere Texte verweisen, die ihrerseits Rechtsnormcharakter haben (und nicht auf bloße politische Beschlüsse oder Absichtserklärungen).

- Zudem verstößt die Form der „dynamischen Verweisung“ auf die „jeweils jüngste Fassung“ der deutschen Übersetzung der JAR-OPS im Bundesanzeiger gegen das Prinzip der Rechtssicherheit.

3. Das Bundesverfassungsgericht teilt zwar nicht unsere Bedenken gegen die Verordnungstechnik der bloßen Bezugnahme auf die Beschlüsse der JAA als eines internationalen Gremiums, sehr wohl aber die von uns vorgetragenen, weitaus gewichtigeren Bedenken gegen die Form der „dynamischen Verweisung“ auf die „jeweils jüngste Fassung“ der deutschen Übersetzung der JAR-OPS im Bundesanzeiger. Hier muss man sehen, dass das Gericht sich formal lediglich mit der statischen Verweisung in der LuftVZO auf die JAR-FCL zu befassen hatte,

anlässlich dessen aber durchaus deutlich seine Auffassung zur Verfassungswidrigkeit einer dynamischen Verweisung (wie sie in der LuftBO auf die JAR-OPS enthalten ist) zu erkennen gegeben hat.

Wörtlich führt das Gericht aus: „Der Verweis verstößt nicht gegen Art. 80 Abs. 1 GG. Der deutsche Verordnungsgeber hat sich den Inhalt der Regelung, auch wenn diese im Rahmen einer internationalen Institution erarbeitet worden ist, durch den Verweis zu eigen gemacht und hat die in Bezug genommene Regelung im Bundesanzeiger veröffentlicht. Ein Fall einer dynamischen Verweisung, die deshalb problematisch sein kann, weil dem Verordnungsgeber ein Einfluss auf die zukünftige Fortentwicklung bestimmter Regelungen verwehrt sein könnte, Rechtsetzung also außerhalb des Einflussbereichs des legitimierten Rechtsetzungsorgans stattfindet, liegt bei dem hier einschlägigen Verweis auf die JAR-FCL nicht vor. Vielmehr handelt es sich durch die Bezugnahme auf eine bestimmte Fassung um einen Fall einer statischen Verweisung, die als solche verfassungsrechtlich unbedenklich ist (BVerfGE 47, 285 <312>). Solche Verweisungen sind als übliche und notwendige gesetzgeberische Methode anerkannt, sofern die Verweisungsnorm - wie hier - hinreichend klar erkennen lässt, welche Vorschriften im Einzelnen gelten sollen und wenn die in Bezug genommenen Vorschriften dem Normadressaten durch ordnungsgemäße Veröffentlichung zugänglich sind (vgl. nur BVerfGE 47, 285 <311> m. w. N.). Für eine „Fremdbestimmtheit“ des Verordnungsgebers unter Umgehung des Parlaments durch eine völkerrechtliche Bindung ist wegen der Aufnahme des Regelungsgehalts in den Willen des Verordnungsgebers kein Raum.“

ohne gültige Betriebs- und



Dr. iur. Heiko van Schyndel

4. Über die unmittelbare Aussage des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungsmäßigkeit der JAR-FCL hinaus muss man deshalb der Entscheidung entnehmen, dass das Gericht die JAR-OPS für verfassungswidrig hält, und zwar aus genau den Gründen, die wir seinerzeit bereits in unserer grundsätzlichen Kritik vorgetragen haben. Dieser rechtsstaatlich unhaltbare Zustand wird - für die OPS 1 - spätestens am 16. Juli 2008 ein Ende finden, da zu diesem Zeitpunkt der (neue) Anhang III der kürzlich geänderten Verordnung (EWG)

Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt („Für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen geltende gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren - OPS 1: Gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen“) in Kraft tritt (2). Es bleibt zu hoffen, dass auch die OPS 3 möglichst bald als europäische Vorschriften erlassen werden, damit auch insofern Verfassungsmäßigkeit hergestellt wird.

(1) <http://www.bundesverfassungsgericht.de/pressemitteilungen/bvg07-012.html>.
http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rk20070126_2bvr240806.html.

(2) Vgl. Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. Nr. L 377 vom 27. Dezember 2006, S. 1).

Castrol® Aviator ist das Ergebnis aus unserer fast 100-jährigen Erfahrung mit Luftfahrtschmierstoffen. Auch für Ihre Kolbenmotor-Maschine ist das richtige Motorenöl dabei.

Castrol® Aviator bewährt sich immer wieder unter schwierigsten Bedingungen beim Kunstflug.

Castrol® Aviator garantiert zuverlässig die Leistungsfähigkeit Ihres Motors – damit Sie sich ganz auf das Fliegen konzentrieren können.

Weitere Informationen erhalten Sie gerne unter:
E-mail Angelika.Ress@de.bp.com
Telefon +49 40 6395-3344
Telefax +49 40 6395-4716
Internet www.airbp.com

Michael Goulian
in der Castrol
Aviator CAP 232



AERO
FREIZEITGESCHÄFTEN
19.-22. April
Halle A5
Stand ALR 3

Überall
erhältlich bei



**Ihre Leidenschaft
ist das Fliegen –
unsere das Öl.**

Castrol

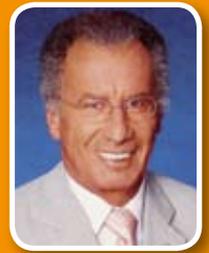
Aviator

Liquid Engineering for Aircraft

Die Vb-Wetterlage – Mausefalle für VFR-Flieger

Luftfahrt-Akademie/ Flugwetterkunde

Autor:
Dieter Walch (ZDF)



Historisches

Die Bezeichnung Vb-Wetterlage (V = römisch 5) geht auf den deutschen Meteorologen van Beber zurück. Am Ende des 19. Jahrhunderts gab es zwar schon ein meteorologisches Messnetz, doch war das bei weitem nicht so dicht wie heute. Außerdem fehlten Informationen vom Wettergeschehen über den riesigen Weiten der Ozeane.

Radiosondenaufstiege, die Messwerte über den Zustand der höheren Schichten liefern, waren unbekannt und natürlich gab es auch noch keine Satelliten. So konnten die Meteorologen nur durch Beobachtung der Wolken, wie sie sich formten und am Himmel entlang zogen, Rückschlüsse auf die Verhältnisse in der Höhe ziehen. Um trotzdem den Geheimnissen des Wetters auf die Schliche zu kommen und praktikable Regeln für die Wettervorhersage zu erhalten, hat van Beber versucht, die Zugbahnen von Tiefdruckgebieten zu katalogisieren. Er definierte 5 Haupt-Zugbahnen, die er mit den römischen Ziffern I bis V bezeichnete. Unterklassen erhielten die Buchstaben a, b und c.

Im 20. Jahrhundert wurde das Messnetz weiter ausgebaut und es wurden Radiosondenaufstiege eingeführt und Flugzeuge zur Erkundung des Wettergeschehens eingesetzt. Das führte zu einem besseren Verständnis der Wetterabläufe und der physikalischen Prozesse in der Atmosphäre. Die Meteorologen stellten mit zunehmender Kenntnis fest, dass die Katalogisierung der Zugbahnen für die Wettervorhersage im Einzelnen doch nicht so hilfreich war und so verschwand allmählich die Arbeit von van Beber in der Versenkung.

Vb-Wetterlage

Nur eine Wetterlage hat bis heute ihre alte Bezeichnung behalten. Das liegt an zwei Gründen:

- die Zugbahn eines Vb-Tiefs ist charakteristisch und unverwechselbar und
- die Folgen können dramatische Ausmaße annehmen.

Normalerweise ziehen Tiefdruckgebiete vom Atlantik kommend über den Norden und die Mitte Europas nach Osten. Wenn kalte Luft aus polaren Breiten nach Westeuropa strömt, scheidet sie den Tiefs den direkten Weg nach Osten ab. Die Tiefs müssen nach Süden ausweichen und ziehen über Südfrankreich und die Iberische Halbinsel ins Mittelmeer.

Dort treffen sie auf das warme Wasser des Mittelmeeres. Und dabei passiert zweierlei:

- Das Tief verstärkt sich, weil es zusätzliche Energie in Form von fühlbarer Wärme aufnimmt.
- Außerdem nimmt es von dem warmen Wasser sehr viel Wasserdampf auf.
- Dieser Wasserdampf führt zu mächtigen Wolken.
- Das Tief verstärkt sich weiter, weil durch den Wasserdampf zusätzliche Energie in das Tief gepumpt wird. Denn zum Verdunsten des Mittelmeerwassers ist Energie notwendig. Die wird wieder frei, wenn der Wasserdampf zu Wolkentröpfchen kondensiert.

Dieses Vollpumpen mit Energie geschieht im Golf von Genua, weshalb sich der Begriff „Genua-Zyklone“ im meteorologischen Sprachgebrauch eingebürgert hat.

Häufig bleibt die Genua-Zyklone auf der Südseite der Alpen. Dann werden die warmen, mit Feuchte vollgesaugten Wolkenmassen

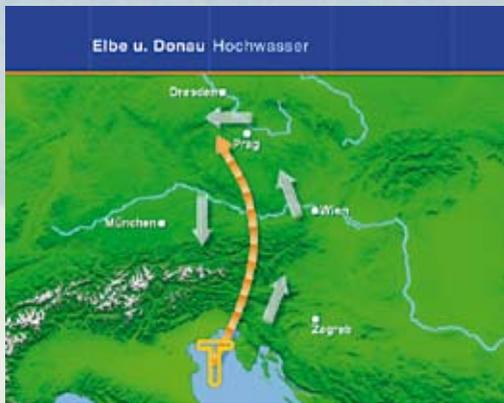
von Süden her gegen die Alpen getrieben, was Hochwasser erst im Tessin und in Südtirol zur Folge hat, später dann in Oberitalien, wenn der Po weite Landstriche unter Wasser setzt. Wenn ein solches mit Energie vollgepumptes Tief die Vb-Bahn nach Nordosten einschlägt, ist höchste Alarmstufe angesagt. Das hat 3 Gründe:

- Die mächtigen Wolkenmassen können sehr viel Niederschlag bringen.
- Ein Vb-Tief zieht meist sehr langsam, so dass die heftigen Niederschläge über einem Gebiet stunden- wenn nicht sogar tagelang anhalten können.
- Die Luft strömt gegen den Uhrzeigersinn um ein Tief, so dass die vielen, meist in West-Ost-Richtung verlaufenden Gebirge die Niederschläge erst von Süden, dann von Norden abbekommen.

Elbe-Donau Hochwasser

Im August 2002 führte solch eine Vb-Wetterlage zu einer Hochwasserkatastrophe am Oberlauf der Elbe und in Bayern. Dabei fielen in Zinnwald auf der Nordseite(!!) des Erzgebirges innerhalb von 24 Stunden 312 mm Regen.





Dieses Elbhochwasser zeigte exemplarisch, wie es zu Stauniederschlägen sowohl auf der Süd- wie auch auf der Nordseite eines Gebirges kommen kann.

Als sich das Vb-Tief von der Adria her auf den Weg nach Norden machte, stauten sich die Wolkenmassen zunächst auf der Südseite der Ostalpen mit heftigen Regenfällen. Ganz langsam zog das Tief weiter Richtung Tschechien und damit begann das Unheil. Zwischen Riesen-, Erzgebirge und Böhmerwald waren die von Südosten heranziehenden Wolken gefangen und stauten sich auf der tschechischen Seite. Sintflutartige Wassermassen stürzten vom Himmel und ließen innerhalb kurzer Zeit die Nebenflüsse der Elbe anschwellen. Auch aus dem Quellgebiet der Elbe zog eine Hochwasserwelle heran. Prag und große Teile Böhmens standen unter Wasser.

Auf dem weiteren Weg nach Norden trieb das Tief die Wolkenmassen erst über das Erzgebirge nach Polen, dann nach Westen in die Lausitz und schließlich von Norden her gegen das Erzgebirge, wo es 3 Tage lang fast ohne Unterbrechung regnete. Zusammen mit der heranrollenden Flutwelle aus Tschechien nahm die Katastrophe ihren Lauf.

Aber auch in Bayern gab es Hochwasser, da die höheren Wolken über den Böhmerwald erst westwärts zogen und dann von Norden her gegen die wesentlich höheren Alpen getrieben wurden, wo sie sich stauten und ihre Wassermassen abluden. Erst traten die südlichen Nebenflüsse über die Ufer und dann wälzten sich die Wassermassen in die Donau.

Oder Hochwasser

Im Juli/August 1997 waren wochenlang viele Gebiete auf der deutschen und der polnischen Seite der Oder überflutet. Auch hier brachte ein Vb-Tief mit sintflutartigen Regenfällen das Unheil.

Beim Oderhochwasser zog das Tief etwas mehr nach Nordosten und lud zunächst seine Wassermassen in der Slowakei ab. Vor allem auf der Südseite der hohen und niederen Tatra regnete es so heftig, dass einige Landstriche überflutet wurden.

Als die Wolkenmassen auf der Nordseite des Tiefs herumgetrieben wurden und von Nordosten gegen das Riesengebirge prallten begann das Unheil. Im gesamten Sudetenland regnete es tagelang und vom Oberlauf der Oder und

von den Nebenflüssen wälzten sich die Wassermassen nach Norden.

Da weiter stromabwärts das Gefälle der Oder sehr gering ist, konnten die Wassermassen nur sehr langsam abfließen, und deshalb blieb die Gefahr von Deichbrüchen wochenlang bestehen.

Weichsel Hochwasser

Selbst die Weichsel gehört zu den von Vb-Tiefs bedrohten Flüssen, auch wenn nur sehr selten die Tiefs so weit östlich auftauchen. Doch der Vollständigkeit halber wollte ich es hier mit aufnehmen. Hier beginnt die Hochwassergefahr in Ungarn, wenn die Wolkenmassen gegen die Südhänge der Tatra und der Karpaten prallen. Dann kann die Theiß über die Ufer treten. Werden die Wolkenmassen dann herum geholt und von Norden her gegen die Berge getrieben, steigt die Hochwassergefahr an der Weichsel.

Im Fichtelgebirge und im Bayrischen Wald, wo die Berge 1000m bis knapp 1500m hoch sind, regnet es und weiter im Süden hüllt der mittelhohen Altostratus allmählich die Alpengipfel ein, da diese zwei- bis dreimal höher sind. In dem Dreieck zwischen Fichtelgebirge, Bayrischem Wald und den Alpen sorgt die von Nordwesten her anströmende Kaltluft zunächst für gute VFR Bedingungen. Doch jetzt geht alles rasend schnell. In den Alpen beginnt es zu regnen. Die Wolkenuntergrenze sinkt sehr schnell; die Alpenpässe sind zu. Vom Fichtelgebirge taucht Low Stratus auf und innerhalb einer Stunde wachsen die Regengebiete zusammen und die Sicht geht in den Keller. Da hilft nur noch die Flucht: Kurs 270° und ab! Mit Glück kann die Flucht noch gelingen.

Klimawandel und Vb-Wetterlage

Dass die Vb-Wetterlagen in den letzten Jahren ziemlich dramatische Ausmaße angenommen haben, liegt zum Teil an menschlichen Eingriffen.



Die Mausefalle

Für VFR Flieger wird es ernst

Die Gefahren für VFR Piloten sind zunächst einmal die gleichen wie bei Annäherung einer Warmfront. Dünnere Cirrostratus wird dichter und geht in Altostratus über. Die Wolkenobergrenze wird grauer und die Sonne verschwindet allmählich. Die Wolkenuntergrenze kommt näher, die ersten Regentropfen fallen und dann werden die VFR Bedingungen unterschritten. Hoffentlich ist der nächste Flugplatz nicht weit.

Zieht ein Vb-Tief wie beim Elbe-Hochwasser über Tschechien nordwärts, kann ein VFR Flug in Bayern sehr schnell zur Katastrophe führen. Die mächtigen warmen Wolkenmassen, die zunächst in Böhmen und dann im Erzgebirge sintflutartige Regenfälle bringen, werden von dem Tief entgegen dem Uhrzeigersinn erst nach Westen und dann nach Süden getrieben.

Dazu gehört die geringer werdende Kapazität der Böden die Wassermassen aufzunehmen, die erhöhte Abflussgeschwindigkeit der Wassermassen durch Bodenversiegelung und -verdichtung. Auch Erosion, Abholzung, Begradigung, Kanalisierung sowie weniger Auenlandschaften erhöhen die Fließgeschwindigkeit.

Untersuchungen von Wissenschaftlern zeigen, dass die Häufung der Vb-Wetterlagen schon mit dem Klimawandel zusammenhängt. Die Atmosphäre wird wärmer und auch das Meerwasser. Damit kann noch mehr Wasser verdunsten, was zu stärkeren Tiefs und mächtigeren Wolkenmassen führt. Sollten sich die Untersuchungen der Wissenschaftler bestätigen, werden wir in Zukunft den Begriff der „Vb-Wetterlage“ häufiger in den Medien erleben.

Kollisionswarntechnik für alle oder: Wann kommt das Transponder-FLARM

Autoren:

Dipl.-Ing. Marcus Böhnisch

Dipl.-Ing, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Johannes Garrecht



Kollisionsvermeidung ist ein Thema, das alle Piloten betrifft. Es beginnt mit der Luftraumbeobachtung beim ersten Start in der Ausbildung und endet bei komplexen technischen Systemen.

Die meisten verfügbaren Techniken sind passiver Natur und mindern die Auswirkung auf die beteiligten Personen. Als Beispiele seien für den Segelflug das Sicherheitscockpit und für den UL-Bereich das Gesamtrettungssystem genannt. Alle diese Systeme haben eines gemeinsam: Sie helfen erst, nachdem der „Fall des Falles“ eingetreten ist.

Technische Systeme, die eine Gefahr vermeiden helfen, bevor sie auftritt, gibt es nur wenige. Die bekanntesten sind der Transponder und das damit verbundene TCAS für die „größere“ Luftfahrt im oberen Luftraum und die FLARM Kollisionswarntechnik, vornehmlich für den unteren Luftraum bis FL100, in der sich die Mehrzahl der kleineren und meist von Privatpiloten betriebenen Luftfahrzeuge aufhält.

Eine auf verschiedenen Luftsportveranstaltungen aus dem Publikum häufig gestellte Frage lautet: „Wann gibt es denn endlich einen Transponder mit FLARM-Funktion? Funktioniert doch ziemlich gleich....“.

Diese Frage ist legitim, zeigt aber auch, dass vielen Piloten schon in der Ausbildung nicht vermittelt wird, wie diese Systeme grundsätzlich funktionieren. Über das Funktionsprinzip des seit Jahrzehnten in der Luftfahrt etablierten Transponders gibt es daher noch immer einige Unklarheiten.

Beim FLARM ist die Lage etwas anders, hier ist die Technologie recht neu und deshalb (noch) nicht geläufig. Daher ist auch hierzu ein erheblicher Teil an Aufklärungsarbeit zu leisten.

Zum Verständnis der Thematik ist es unumgänglich, die grundlegenden Funktionsweisen der beiden Techniken zu betrachten. Für das Verständnis unwesentliche Details werden hier bewusst unterschlagen, um den Artikel nicht zu sehr ins Technische „abgleiten“ zu lassen.

Funktionsprinzip Transponder:

Der Transponder im Flugzeug war bislang ein passives System. Er sendet nur dann, wenn er abgefragt wird. Es erfordert also eine Abfragestation, die fest am Boden installiert und deren Position eindeutig bekannt und ausgemessen ist. Die Abfragestation hat eine drehbare Antenne, die einen stark gebündelten Funkstrahl aussendet. Damit ist sichergestellt, dass möglichst keine Flugzeuge gleichzeitig antworten und damit die Auswertung der Signale erschweren oder gar unmöglich machen.

Wird der Funkstrahl dann von einem flugzeugseitig installierten Transponder empfangen, wertet dieser die Abfrageinformationen der Bodenstation aus und erzeugt hierzu passend in Sekundenbruchteilen eine Antwort, die abgestrahlt wird. Diese Antwort wird von der Radarantenne empfangen. Aus der Winkelposition der Antenne sowie der verstrichenen Zeit zwischen Abfrage- und Antwortsignal ermittelt die Abfragestation am Boden die Position des Luftfahrzeuges. Der Transponder selbst weiß nicht, wo er sich befindet. Befinden sich zwei Flugzeuge mit Transpondersystem auf Kollisionskurs, müssen sie von der Flugverkehrskontrolle vom Boden aus über Funk gewarnt werden.

Dieses Funktionsprinzip ist bei allen Transponderarten gleich, egal ob Mode C (liefert mit dem Antwortsignal die Höheninformation), Mode A/C (liefert zusätzlich noch einen „Reply-Code“) oder Mode S (hat eine eigene Identifizierungsnummer und antwortet nur, wenn das Gerät auch angesprochen wird).

Darüber hinaus senden Mode-S Transponder jede Sekunde unaufgefordert einen sog. Squitter aus. Hierin können u.a. auch die aktuellen GPS-Koordinaten des Luftfahrzeuges enthalten sein, sofern eines angeschlossen ist.

Die Sendeleistung eines Transponders liegt zwischen 71 und 125 Watt, die Reichweite bei mindestens 60 nm. Ein Transponder sendet bei der relativ hohen Verkehrsdichte im Luftraum über Deutschland pro Sekunde ca. 400 Antworten (Mode-A/C) bzw. 45 Antworten (Mode-S), ausgelöst durch Abfragen von

Bodenstation sowie TCAS-Systemen anderer Luftfahrzeuge. Transponder müssen zugelassen sein, der Einbau muss durch einen Prüfer abgenommen werden. Die Preise für die ab 2008 vorgeschriebenen Mode-S Transponder beginnen ab ca. 2.100 Euro.

Das FLARM-Prinzip

Ein FLARM-Kollisionswarngerät kennt durch den Präzisions-GPS-Empfänger seine exakte Position und seinen bisherigen Flugweg im Raum. Aus diesen Daten errechnet das Gerät seinen voraussichtlichen Flugweg für die nächsten Sekunden und sendet diese Daten 1 x pro Sekunde aus. Die Reichweite beträgt 2-3 km. Es ist also ein aktives System. Alle in der Reichweite befindlichen FLARM-Geräte empfangen die Funksendung und die darin enthaltenen Daten und vergleichen ihren eigenen, voraussichtlichen Flugweg mit dem Flugweg der anderen Geräte. Wenn diese Flugwegvektoren kollidieren, gibt das Gerät ca. 18 Sekunden vor der Kollision eine Warnung aus. Diese Zeit reicht in der Regel auch bei schnellen Annäherungen aus, um die Gefahr visuell zu erkennen und auszuweichen. Bei mehreren sich annähernden Flugzeugen, wie das im Segelflug leicht vorkommen kann, wird immer vor dem zeitlich kritischsten gewarnt.

Als „Nebeneffekt“ wird auch vor Hindernissen wie z.B. Seilbahnen oder Sendemasten, vornehmlich im Gebiet der Alpen, gewarnt. Hier ist in den Geräten eine entsprechende Datenbank mit Hindernisdaten abgelegt.

Die Sendeleistung eines FLARM-Gerätes liegt bei 10 mW, die Reichweite bei ca. 3 km. Die Preise für ein FLARM-System beginnen bei ca. 700 Euro. Als „Handheldgerät“ (z.B. mit Klettband-Befestigung und ohne festen Anschluss ans Bordnetz) ist die Mitnahme im Motorflugzeug kein Problem und ähnlich zu bewerten wie z.B. bei einem GPS-System mit Steuerhornhalterung. Hier braucht der Einbau nicht geprüft zu werden. FLARM-Systeme für den Festeinbau im Motorflug unterliegen jedoch ähnlichen Zulassungs- und Abnahmeverfahren wie Transponder. Es sind bereits zugelassene FLARM-Systeme für den Festeinbau im Motorflugzeug in der Entwicklung.

Vergleich der beiden Systeme

Neben verschiedenen Unterschieden z.B. in der Sendeleistung und dem Frequenzbereich gibt es einen grundsätzlichen Unterschied. Ein Transponder kann in der Regel nicht vor einem FLARM warnen, selbst wenn er es empfangen könnte, da der Transponder gar nicht weiß, wo er sich befindet. Diese Information hat nur die Transponder-Abfragestation am Boden. Umgekehrt kann das FLARM aus den gleichen Gründen natürlich auch nicht vor einem Transponder warnen. Jetzt könnte man natürlich einen GPS-Empfänger an den Transponder anschließen, dann wüsste dieser, wo er sich befindet. Ein zugelassener Transponder darf aber nur mit einem zugelassenen GPS-Empfänger verbunden werden, damit dieser seinerseits nicht die Zulassung verliert. Und die liegen kostenmäßig im unteren vierstelligen Bereich. Dafür bekommt man ein FLARM-Kollisionswarnsystem mitsamt dem Einbau durch einen LTB ins Flugzeug.

Aus zulassungstechnischen Gründen lässt sich daher auch ein FLARM-System nicht so einfach in einen Transponder integrieren, da dieses dann ebenfalls mit dem Transponder zugelassen werden müsste und damit deutliche Mehrkosten entstünden. Dies würde auch die Marktakzeptanz deutlich schmälern.

Fazit:

Kompakte Geräte, die beide Funktionsprinzipien ineinander vereinen, wird es aus den oben genannten Gründen in absehbarer Zukunft leider nicht geben (können). Beide Systeme konkurrieren nicht mit-einander, jedes hat Stärken, die das jeweils andere System nicht erreichen kann. Wer etwas für seine und die Sicherheit der Anderen um sich herum tun will, sollte daher drei Dinge beherzigen:

- 1) keinesfalls die Luftraumbeobachtung vernachlässigen
- 2) den Transponder, wenn vorhanden, immer einschalten, um für die „große“ Luftfahrt und die Flugsicherung am Boden sichtbar zu sein
- 3) zusätzlich ein FLARM-Kollisionswarngerät verwenden, dann wird er für andere FLARM-Nutzer sichtbar und wird vor diesen gewarnt.

Ausblick:

Verschiedene Hersteller von Flugnavigationssystemen mit Luftraumdarstellung arbeiten an einer Einbindung einer FLARM Schnittstelle, um Flugzeuge mit FLARM-Kollisionswarnsystemen auf dem Bildschirm anzuzeigen. Damit wird ein entscheidender Beitrag zur Flugsicherheit geleistet, da das „Glascockpit“ z.B. im Motorflugzeug dann den Piloten vor einer gefährlichen Annäherung warnen kann.

Des Weiteren wird an sog. ADS-B Empfängern gearbeitet, die Squitter der Mode S-Transponder empfangen und visualisieren. Eine Kombination aus solchen Systemen und FLARM oder einer Schnittstelle zu FLARM wäre der Idealzustand. Mit der Marktreife eines solchen Systems ist allerdings erst in einigen Jahren zu rechnen.

Die Autoren:

Dipl.-Ing. Marcus Böhnisch, Mitarbeiter bei Ülis Segelflugbedarf, Gedern. Luftfahrtbedarf und Kollisionswarngeräte

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Johannes Garrecht, Geschäftsführender Gesellschafter, Garrecht Avionik GmbH, Entwicklung, Fertigung und Vertrieb von Avioniksystemen für zivile und nicht-zivile Luftfahrzeuge



Vergleich der Systeme:

Merkmal	Transponder-System	FLARM-System
Sendeleistung	71-125 Watt	10 mW
Reichweite	60 nm (ca. 100 km)	2 nm (ca. 3 km)
Frequenzbereich	1090 MHz (Sender) 1030 MHz (Empfänger)	868,0 – 868,6 MHz
Zeitlicher Sendeabstand	400 Replies / sek. 1 Squitter / sek.	1 Sendung / sek.
Stromaufnahme	200-300 mA	55 mA
Zulassung notwendig	Ja	Nein bei „Handheld-Einbau“
Preise	Ab ca. 2.100 Euro	ab ca. 700 Euro
Verbreitung	Alle motorgetriebenen LFZ, die über 5000ft MSL operieren, sowie bereits viele UL, Motorsegler und Segelflugzeuge, die transponder-pflichtige Lufträume nutzen.	In Deutschland ca. 4000 Geräte (Stand Frühjahr 2007)

Ülis Segelflugbedarf
Produkte für mehr Sicherheit im Cockpit



flarm Kollisionswarntechnik*
Neue flarm-kompatible Kollisionswarngeräte für Motorflug, Segelflug und Ultraleichtflugzeuge

* Verbessert die Flugsicherheit, ersetzt nicht die Luftraumbeobachtung, kein absoluter Schutz vor Kollisionen



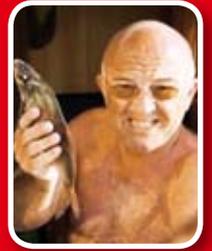
AERO 2007
Halle A1 Stand 105
(Direkt am Eingang!)

Ülis Segelflugbedarf • Untergasse 1 • 63688 Gedern • Tel. 06045-950100
 Fax 06045-952339 • info@segelflugbedarf24.de • www.segelflugbedarf24.de

Das LBA, ein Fürstenhaus im Königreich der EASA?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftrecht

Autor:
Dr. Wolfgang Holstein



Eine wahre Geschichte aus der Zeit, als Luftsicherheitsrecht noch mit größtmöglicher Unsicherheit zwischen den Rittern des Prüfordens, den beratungsresistenten Luftamtsfürsten und den neuen Luftagenten aus Köln auf dem Rücken der Luftsport treibenden Enthusiasten aufgeteilt wurde.

Es war einmal eine Haltergemeinschaft mit einem über 40 Jahre alten einmotorigen Flugzeug aus US amerikanischer Produktion, das schon von zwei Vorbesitzern in Deutschland betrieben wird und seit vielen Jahren auch mit deutscher Zulassung fliegt. Bei der allfälligen Jahresnachprüfung im Sommer des Jahres 2006 nun beauftragt die Haltergemeinschaft einen LTB im Brandenburgischen mit der Ausführung der Nachprüfung. Eine Entscheidung mit fatalen Folgen.

Buchstabendreher oder kapitaler Sündenfall?

Der Prüfer überrascht mit der Feststellung: Das deutsche Kennblatt des Flugzeugs hat die Motorvariante O360 A1D vermerkt und nicht A1A, die eindeutig bei unserem Flugzeug verbaut ist und meldet dies als allererstes pflichtgemäß nach oben ins LBA. Man ist ja als Prüfer nicht dem Kunden verpflichtet, sondern allein der Obrigkeit. Ich kann es kaum fassen, die Ausstellung des Nachprüfscheins scheint ernsthaft in Gefahr.

„Könnten Sie bitte uns bitte erläutern, wie das O-360A1A-Triebwerk in Ihr Flugzeug geraten ist?“ so tönt es jetzt aus dem größten deutschen unbeleuchteten Luftfahrthindernis. („Das stimmt nicht“, hat jemand gesagt der dort arbeitet, „es ist beleuchtet!“) Nach Aktenlage ist die technische Variante des Zündmagneten ohne Schnapper, das den Buchstaben A anstatt D bei der Motorbezeichnung ausmacht, so in Deutschland deshalb unbekannt, weil nicht im Kennblatt explizit erwähnt. „Und das wird ja schon seine Gründe haben“ ist die Argumentation aus Braunschweig. Aha.

Die Haltergemeinschaft wendet sich an den Hersteller. Die Antwort lässt nicht lange auf sich warten:

The German Luftfahrtbundesamt should have documentation as many aircraft with the A1A engines were exported to Germany. I would have no way of knowing what type data sheets on this model are in Europe but we have sold many in France, Italy, England, Switzerland as well as Germany. The U.S.FAA type data sheet number 2A3 page 10 shows both the A1A and A1D engines. I am attaching a link to the FAA website where you can obtain the afore mentioned data sheet.

Der nächste Schritt ist dann eine Anfrage in England im Departement of Certification. Fehlanzeige:

„Prior to the formation of EASA, the CAA did not issue Type Certificates/Type Certificate Data Sheets for non-UK light aircraft type validations. When a non-UK light aircraft type was validated by CAA, an Airworthiness Approval Note (AAN) was issued to record the details of the approval. I have searched our AAN database and unfortunately there are no AANs recording approval of (... the mentioned) type. If you would like to know which other EU countries have approved (... the mentioned)* type, I suggest that you contact the Certification Manager General Aviation, at EASA.“*

Gut, dass es die EASA gibt!

Na super. Inzwischen verrinnt die Zeit, es wird Herbst und Trost bringt nur das Wetter: Es ist lange so herrlich sommerlich, dass man auch alles andere als gerade Hobbyfliegerei in seiner Freizeit machen kann. Angeln zum Beispiel, soll sehr beruhigend sein. Nun aber antwortet prompt der Kölner Agent:

Again we have problems with LBA accepting aircraft that EASA have declared to be transferred. LBA is the only member state that causes these problems. Let me

emphasis the following points:

- 1.** *The (... the mentioned aircraft)* is listed on the non-EU transferred products list and is therefore deemed to be EASA approved.*
- 2.** *The EASA certification basis for a transferred type is that of the state of design, ie, the FAA TC basis.*
- 3.** *The TCDS that applies is the FAA TCDS. This means that any engine listed in the FAA TCDS is also EASA approved by default.*

Every time we have these problems with LBA, I am forced to contact the larger NAAs to ask them to determine the certification of an aircraft that was done decades ago, and it is often difficult to get the precise approval information. This is the reason why we have the transferred product list and the policy about the state of design certification basis. Is there some problem with German national law that causes these persistent and unnecessary problems?

Noch gibt man sich in Braunschweig nicht geschlagen:

Die von (...der EASA) gemachte Aussage, dass (...das genannte Flugzeugmuster)* auf der Transfer-Liste enthalten ist, besagt nicht, dass die Version mit dem A1D- Triebwerk in der EU zugelassen wurde, bzw. zugelassen ist. (...haha, jetzt hat der Braunschweiger auch das A mit dem D verwechselt!!) Überhaupt besagt das platte Statement, das Flugzeug sei ja auf der Transfer Liste und damit gelte das FAA TCDS ist eine grundsätzlich falsche Auffassung und Aussage der EASA. Es muss ein Kennblatt eines EASA Mitgliedsstaates vorhanden sein!

*Das Flugzeugmuster soll mit Rücksicht auf die Beteiligten unerwähnt bleiben.

Die EASA weiß offenbar nicht mehr, wie die o.g. Liste entstanden ist - weil keine ordentliche Akte angelegt worden ist. Sie kann Ihnen wohl daher keine korrekte Auskunft geben, ob das Triebwerk in der EU mit (... dem genannten Muster) zugelassen ist.*

Die Halter der in Unnade gefallenen Maschine verbringen ihre Freizeit inzwischen auf dem Wasser, beim Angeln. Der Winter naht, doch das Wetter bleibt ungebrochen. In abendlicher Stimmung beim Sonnenuntergang wird Europa verteilt. Frankreich für dich, Italien für mich. Wir werden schon das Land finden, in dem unser Schwestermotivmodell zugelassen ist, das wäre doch gelacht.

Wie in jedem bedeutenden Roman hat auch diese Story eine unerhoffte Wendung. Bei der EASA noch mal nachgefragt meldet sich der Agent aus Köln:

I also am surprised as I thought that this problem had gone away. The policy which I explained to LBA is as follows:

The intent of Regulation 1702/2003 Article 2 2.3(b) was to consider all configurations flying in the Member States before 28 September 2003 as EASA-approved. The (...mentioned aircraft) comes into this category. However, the magneto is slightly different. The Executive Director Decisions 2004/01/RM, 2004/02/CF, 2004/03/CF and 2004/04/CF help significantly to accept most of the configurations that could be submitted for acceptance and will allow focusing on Level 1 changes only, because Level 2 changes and minor changes are accepted automatically.*

Because the only difference between your aircraft and an approved configuration of the (...mentioned aircraft) is the detail of the magneto, this comes into the category of a level 2 change (actually, it is probably a minor change) which is automatically accepted by EASA. There should be no obstacles to the C of A for your aircraft.*

Hallo, lieber Leser, hallo, sind sie noch da? Ja bitte jetzt nicht aufgeben, das geht doch erst richtig los! Oder ist der Text zu schwierig zu verstehen? Darf ich fragen, wie steht es mit ihrem Englisch? Bisher hielt ich das unter Fliegern für eine Selbstverständlichkeit: Luftfahrtsprache Englisch. Nicht so in Brandenburg. War da die Obrigkeit nicht Russisch? Aber ich will mich nicht in Politik einmischen.

Nehmen wir mal nur die Sozialisierung von Luftsportlern in den neuen Bundesländern. Nicht alle Menschen verspürten nach der Wende einen totalen Obrigkeitsverlust und pflegen, auch heute noch, die absolute und unreglementierte totale Freiheit in der Luftfahrt: Starten und Landen wo immer man will, Sicherheitsmindesthöhe, was ist das? Es gibt dort auch das Gegenteil: Prüfer, die bis auf den einzelnen Buchstaben genau die Gratwanderung zwischen loyaler Hingabe und direkt danach den Knast verorten. Da nützt auch kein gutes Zureden, wie z.B. der Hinweis auf die westdeutschen Kollegen, die offensichtlich seit Jahren im Spannungsfeld von A nach D genau genommen einen Tippfehler sehen. Sind diese Kollegen denn

schlechtere Menschen? Aber sei's drum. Inzwischen steht Weihnachten vor der Tür und christliche Friedfertigkeit zieht ein.

Stille Nacht ...

... und es begab sich, dass ein Erlass des Königs aus Köln Verbreitung fand, nachdem alle Probleme gelöst erscheinen.



In einem Erlass von allerhöchster Stelle, der auch im Internet nachzulesen ist, wird ein für alle mal die Sache klargestellt. (Dieser Erlass kann auch vom Autor zur Verfügung gestellt werden. Anfragen per Mail oder download www.holstein.st)

So kann das Neue Jahr 2007 kommen. Alles wird gut.

Der LTB in Brandenburg lässt sich mit einer amtlichen Interpretation des Luftfahrtbundesamts über den nun allseits abgenickten Sachstand (in Deutsch) überzeugen. Man gelobt nun gleich morgen an dem nun mehr als fünf Monate währenden und offensichtlich verwaisten Friedhof, was einst ein vitaler flugfähiger Oldtimer gewesen ist, den Zustand der maximalen Desintegration zu beseitigen. Ein löblicher Vorsatz im Neuen Jahr. Da setzt der stolze Ritter vom Orden der Prüfer zum finalen Todesstoß an. Seine neueste Meldung lautet:

„Die Seriennummer des Luftfahrzeugs liegt nicht in dem Bereich der Nummern, die auf dem Kennblatt des LBA verzeichnet sind.“

Alle Anstrengungen eine abweichende Motorvariante anerkennen zu lassen waren nichts gegen das, was uns jetzt wohl bevorsteht. Es geht ums Ganze.

Noch während der aufrechte Prüfer über möglichen Lösungswege einer Einzelzulassung philosophiert, blendet sich der Geschichtsschreiber aus. Die Kälte des Hallenbodens der Werft steigt langsam die Beine hoch. Wortfetzen verwischen und eine gewisse Lethargie macht sich breit.

Was schert mich die Unzulänglichkeit der Bürokratie? Was will man hier von mir? Bin ich hier Kunde oder Opfer?

Wahrlich, es düstet mich nach Anarchie!

(Fortsetzung folgt ...)



**Aviation & Wind Turbine
Ingenieurbüro für
BLADE ENGINEERING
we take care: rotorcare**

**HMS - the experts' voice
in blade quality**

Mitglied im Sachverständigenbeirat
des Bundesverbands WindEnergie
Sprecher der Qualitäts-Initiative
Rotorblatt (QIR) im BWE e.V.
Regionalstelle Berlin des Verbands
der Luftfahrtsachverständigen e.V.

HMS Technologie GmbH

Dr. Wolfgang Holstein
12099 Berlin · Werbergstr. 9
Fon (030) 26 48 45 75
Fax (030) 26 48 45 76

<http://www.hms-technologie.de>
E-Mail: info@holstein.st

**Von der IHK-Kiel öffentlich
bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die
Schadenbeurteilung und
Bewertung von Luftfahr-
zeugen bis 20t MTOW**

Ralf Wagner

Luftfahrtsachverständiger
Prüfer Klassen 1 und 2

Sachverständigenbüro · Ralf Wagner
Friedlandstraße 20 · 25451 Quickborn
Tel. 0 41 06 - 65 83 71 · Fax 0 41 06 - 65 83 73
Mail dslwagner@aol.com

DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) hat neuen Hubschrauberhangar am Flughafen Dresden bezogen

Pressestelle der DRF, Autoren: Eva Baumann/ Petra Hentschel

Fotos: „Flughafen Dresden“

Luftrettung in Dresden

Am 9. März eröffnete der Flughafen Dresden seinen neuen Hubschrauberhangar. Zahlreiche geladene Gäste des Flughafens, des Rettungsdienstes und der Polizei kamen zu der Einweihung. Den beiden Mietern, der DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) und der Polizei, wurden zwei symbolische Schlüssel überreicht.

„Die neuen Räumlichkeiten bieten sehr gute Voraussetzungen für die Arbeit der gemeinnützigen Luftrettungsorganisation DRF“, sagte DRF-Präsident Helmut Nanz in seiner Eröffnungsrede. Die 1.885 Quadratmeter große Halle wird von der DRF und der Polizei gemeinschaftlich genutzt. „Die Hubschrauberhalle, die Lagerräume und die technischen Arbeitsbereiche sind auf dem modernsten Stand. Auch die großzügigen Büro- und Sozialräume bieten unseren Besatzungen gute Arbeitsbedingungen“, betonte Helmut Nanz die Vorteile des neuen Hangars. „Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Nur dadurch können wir die medizinische Notfallversorgung optimal sicherstellen“, unterstrich Nanz den hohen Stellenwert eines guten nachbarschaftlichen Verhältnisses.

Seit dem 6. Januar 2006 stellt die gemeinnützige Luftrettungsorganisation DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) die Luftrettung in der Region sicher. Bisher war die DRF mit der Polizei in Halle 285 im nordöstlichen Bereich der Start- und Landebahn untergebracht.

Der DRF-Rettungshubschrauber in Dresden

Der Dresdener DRF-Rettungshubschrauber „Christoph 38“ wird bei Notfällen als schneller Notarztzubringer alarmiert. Dazu ist der Hubschrauber täglich von 7.00 Uhr



Bild 1: Hubschrauberhangar Flughafen Dresden GmbH

morgens bis Sonnenuntergang einsatzbereit und mit erfahrenen Piloten, Notärzten und Rettungsassistenten besetzt. Einsatzorte im Umkreis von 60 Kilometern kann „Christoph 38“ in maximal 15 Minuten erreichen. Der Hubschrauber des Typs EC 135 ist schnell, leise und leistungsstark. Das Einsatzgebiet des Dresdener Hubschraubers umfasst die Leitstellenbereiche Dresden, Pirna, Dippoldiswalde, Meissen, Riesa, Hoyerswerda und Freiberg.

Geschichte des Luftrettungszentrums Dresden

Die DRF blickt auf eine lebendige Geschichte in Dresden zurück. Die gemeinnützige Organisation hatte als Zwischenbetreiber von 1992 bis 1993 bereits den Luftrettungsauftrag in Dresden inne. In den nachfolgenden Jahren war der Bundesgrenzschutz, die heutige Bundespolizei, für die Luftrettung in Dresden zuständig. Am 1. Januar 2002 kam es zu einem bis dato einmaligen Kooperationsprojekt der DRF mit dem Bundesgrenzschutz: Die beiden

Organisationen stellten gemeinsam von 2002 bis 2006 die Luftrettung am Standort Dresden sicher. Als Trägerin der wirtschaftlichen Gesamtverantwortung war die DRF für die Abrechnung der Einsätze sowie die Verhandlungen und die Kontaktpflege mit den Krankenkassen zuständig. Die Fliegerstaffel Ost des Bundesgrenzschutzes stellte den Rettungshubschrauber und die Piloten bereit. Am 6. Januar 2006 übernahm die DRF den Flugbetrieb der Station Dresden und löste damit die Bundespolizei ab. Im Jahr 2006 leistete das Luftrettungszentrum Dresden 1.179 Einsätze.

Die DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.)

Jahr für Jahr verunglücken mehrere hunderttausend Menschen auf deutschen Straßen. Lebensgefahr droht auch bei Herzinfarkt oder Schlaganfall. Und jedes Jahr müssen hunderte von Patienten auf schnellstem Weg aus dem Ausland in eine deutsche Klinik gebracht werden. Um diesen Menschen schnell und effektiv



Bild 2: Dr. Michael Hupe Geschf. Fl.-Dresden GmbH, Helmut Nanz Präsident der DRF, Steffen Lutz, Geschf. Fl. Dresden GmbH

zu helfen, wurde vor über 30 Jahren die DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) gegründet. Seither hat die gemeinnützige Luftrettungsorganisation mehr als 350.000 Einsätze geleistet.

Bundesweit setzt die DRF heute mit ihren Partnern im TEAM DRF an 29 Luftrettungszentren Hubschrauber für die Notfallrettung und für dringende Transporte von Intensivpatienten zwischen Kliniken ein. Über die regionale Luftrettung hinaus führt die DRF weltweite Patiententransporte durch. Rund 700 Notärzte, 500 Rettungsassistenten, 180 Piloten und 80 Techniker sind für die DRF und ihre Partner im Einsatz.

In Deutschland hat jeder Betroffene Anspruch auf den Einsatz eines Rettungshubschraubers, wenn dies medizinisch erforderlich ist. Die Kosten der Luftrettung werden bundesweit allerdings nicht im vollen Umfang durch die gesetzlichen Krankenkassen getragen. Für einen erheblichen Prozentteil der Kosten muss die DRF selbst aufkommen. Das ist ihr nur durch die Un-

terstützung von Förderern und Spendern möglich. In vielen Orten gehen deshalb Beauftragte der DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) von Tür zu Tür, um über die Arbeit der gemeinnützigen Luftrettungsorganisation zu informieren und Förderer zu werben. Sie sammeln an den Haustüren kein Geld, tragen Dienstkleidung und können sich ausweisen.

Fragen zur Fördermitgliedschaft beantwortet das DRF-Service-Team auch gerne telefonisch: Montag bis Freitag von 8.00 bis 20.00 Uhr, Telefon: 0711-70072211.

Die DRF im Internet: www.drff.de



Eine Initiative der Björn Steiger Stiftung e.V.

Wir zeigen
Ihnen,
wie 's
geht

Vom Wetter
überrascht werden?



Einberg 37a · 84172 Buch a. Erlbach
Tel. 08709/9263933 · Fax 9263932
eMail: info@FSTC.de · www.FSTC.de

Beratung · Betreuung · Begleitung · Begeisterung

Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen
Luftfahrtsachverständigenbüro

MICHAEL WACKER

Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet

Tel. +49 (0) 61 52 - 95 09 - 48
Fax +49 (0) 61 52 - 95 09 - 49

Am Wagenweg 2
D-64521 Groß-Gerau

Regionalstelle SüdWest des VDL michael.wacker@luftfahrt-sv.de

Seminar-Plan 2007

Flugwetter und Luftverkehr:

23. Juni 2007

„Klima-Änderung – Auswirkungen auf den Luftverkehr“
Für Piloten wird's gefährlicher!

15. September

„Interpretation von Satelliten- und Radarbildern“
Information zur Flugplanung und sicheren Flugdurchführung

Referent: Dieter Walch

Ort: ZDF, Mainz, Konferenz-Zentrum

Preis: Euro 200,-

Essen, Getränke, Erfrischungen inbegriffen

Auf Wunsch Führung durch das ZDF



ZDF Heute Sendestudio

Französisch für Piloten:

30. Juni 2007 und 08. September 2007

Referent: Immo Schernikau

Ort: Flughafen Karlsruhe

Preis: Euro 200,-

Essen, Getränke, Erfrischungen inbegriffen

„Sie buchen ihre Flüge lieber im Internet?“

Die Luftfahrt-Akademie und American Express Business Travel,
in Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa, geben ihnen
weitergehende Informationen dazu:

19. Juni 2007 in Frankfurt/Main

18. September 2007 in Hamburg

Preis: Euro 350,-

Essen, Getränke, Erfrischungen inbegriffen

Auf Wunsch Führung durch die Lufthansa-Werft

Bitte vormerken:

„Flugzeugfinanzierung“

Ein zweitägiges Seminar ist für den Herbst in Vorbereitung.

Anmeldungen über www.luftfahrt-akademie.de

oder per FAX 0711 - 237 33 17

oder per email: gs@luftfahrt-akademie.de



Referent Immo Schernikau



LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER



Tätigkeitsfelder

- Finanzbuchhaltung
- Lohnbuchhaltung
- Erstellung von Steuererklärungen
- Erstellung von Jahresabschlüssen
- Betriebswirtschaftliche Beratung

Schwerpunkte

- Beratung von gemeinnützigen Einrichtungen/ non-profit Organisationen
- steuerliche Beratung im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt (Mitglied im Arbeitskreis von Steuerberatern und Rechtsanwälten bei der AOPA-Germany/ Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrt-Akademie)

Steuerbüro Abrakat • Wohlfahrtstraße 153 • 44799 Bochum

Fon 0234-773051 • Fax 0234-773053 • www.abrakat.de • steuerbuero@abrakat.de

Impressum:

aviationnews

Herausgeber:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. + Luftfahrt-Akademie – The Aviation Academy e.V.

Uhlandstr. 19, 70182 Stuttgart

Telefon 07 11- 2 37 33 -0

Telefax 07 11- 2 37 33 17

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de

Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.luftfahrt-akademie.de / www.aviationnews.de

Verlag, Gestaltung, Anzeigen und Vertrieb:

p.a.r.k. Produktionsagentur Reinhard Kircher

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Telefon 07 11- 4 79 22 50

Telefax 07 11- 4 79 22 51

E-Mail: produktionsagentur@reinhard-kircher.com

Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: info@aviationnews.de

Redaktion: Rolf-Rainer Barenberg (V.I.S.P.), Lothar Abrakat, Wolfgang Hirsch, Ingolf Panzer.

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druckvorstufe: Reprofessional GmbH, www.reprofessional.net

Druck: Druckerei Mack GmbH, www.druckerei-mack.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2007

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise:

März, Juni, September, Dezember

Copyright:

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Die „Unangemessenheit“ des Erwerbs eines Flugzeugs

Luftfahrt-Akademie/ Steuerrecht

Autor:
Lothar Abrakat



Allenthalben ist zu lesen, dass es mit der Konjunktur rasant aufwärts geht und das wieder wirtschaftliche positive Hoffnungstreifen am Horizont zu sehen sind. Die Politiker streiten sich lediglich, ob dies nur ein Strohfeuer ist oder ob es sich aufgrund ihrer hervorragend geschaffenen Rahmenbedingungen um einen langfristigen Trend zum Wohle Aller handelt. Sie als freischaffender Unternehmer treffen für sich und ihr Unternehmen oder ihre berufliche Tätigkeit den Entschluss, der allenthalben geforderten Flexibilität Rechnung zu tragen, und schaffen sich einen passenden fliegenden Untersatz an, der natürlich geschäftlich eingesetzt, auch steuerlich abgesetzt werden soll. Sie müssen sich nunmehr die Frage spätestens bei der nächsten Betriebsprüfung gefallen lassen, ob sie noch ein ordentlicher und gewissenhafter Unternehmer (so der BFH vom 27.02.1985 BStBl. II 458) sind, oder, wie das Thüringer Finanzgericht in einem Urteil vom 07.12.2005 (IV-148/02) formuliert hat, ein „besonnener Kaufmann“ sind. Warum diese Fragen? Nach § 4 Abs. 5 des EStG, dies auch Eingang in die entsprechenden Regelungen für Kapitalgesellschaften findet, dürfen bestimmte Betriebsausgaben den steuerlichen Gewinn nicht mindern. Es handelt sich hierbei um einmal im speziellen aufgeführte Aufwendungen für Geschenke über einen bestimmten Betrag hinaus, oder um Aufwendungskürzungen zu einem bestimmten Prozentsatz (z. B. Bewirtungskosten), aber auch, so sieht es eine in Nr. 7 vorbezeichnete Vorschrift vor, Aufwendungen, die nach allgemeiner Verkehrsauffassung als unangemessen anzusehen sind. Bei der Prüfung der Angemessenheit von Aufwendungen ist darauf abzustellen, ob ein ordentlicher und eben gewissenhafter Unternehmer angesichts der zu erwartenden Vorteile die Aufwendungen ebenfalls auf sich

genommen hätte. Neben der Größe des Unternehmens, der Höhe des längerfristigen Umsatzes und des Gewinns sind vor allem die Bedeutung des Repräsentationsaufwandes für den Geschäftserfolg und seine Üblichkeit in vergleichbaren Betrieben als Beurteilungskriterien heranzuziehen. Dieses in den Hinweisen zu § 4 EStG zitierte BFH-Urteil vom 20.08.1986 BStBl. II S. 904 vom 26.01.1988 sowie BStBl. II S. 629 vom 14.04.1988 BStBl. II S. 771 ist zu Kosten anlässlich einer Geschäftsreise, Unterhalt und die Beherbergung von Geschäftsfreunden, die Unterhaltung eines Personenkraftwagens und Nutzung eines Flugzeugs und Ausstattung der Geschäftsräume, insbesondere der Geschäftszimmer und Sitzungsräume, ergangen. Das Finanzamt wird bei den Auseinandersetzungen zur Anerkennung immer wieder das sogenannte „Hubschrauberurteil“ vom 27.02.1985 BStBl. II S. 458 zitieren, wonach bei der Angemessenheitsprüfung in dem dortigen Urteil darauf abzustellen war, ob ein ordentlicher und auch wieder der gewissenhafte Unternehmer einen Hubschrauber angesichts des erwarteten Vorteils und der Kosten ebenfalls als Transportmittel eingesetzt hätte. Dies ist von Fall zu Fall neu zu entscheiden. Sollte sich dabei ergeben, dass die Kosten des Hubschraubers dessen Nutzung deutlich übersteigen, so ist ein Teil der Hubschrauberkosten nicht als Betriebsausgabe abziehbar, da sie nach allgemeiner Verkehrsauffassung als unangemessen anzusehen wären. Nach einem weiteren Urteil des BFH (vom 20.08.1986 I R 29/85 BStBl. II 1987 S. 108) ist dabei die Abschreibung in das Abzugsverbot einzubeziehen.

Auch umsatzsteuerlich wirkt sich eine unangemessene Anschaffung dahingehend aus, dass die privat veranlassten Aufwendungen der Eigenver-

brauchsbesteuerung zu unterwerfen sind. Diese werden neuerdings als unentgeltliche Wertabgaben bezeichnet, führen aber wirtschaftlich zum gleichen Ergebnis. Die Frage stellt sich, wer die „allgemeine Verkehrsauffassung“ und die damit einhergehende Unangemessenheit feststellt. Dies ist in erster Linie der Betriebsprüfer und in letzter Linie der Bundesfinanzhof. Dieser hat in Anbetracht der Vielfältigkeit der Lebensumstände in einem Urteil vom 08.10.1987 (IV R 5/85 BStBl. II 1987 S. 553) gleich festgestellt, dass die Unangemessenheit eines Aufwandes nicht genau zu umgrenzen sei und ob Anschaffungskosten (im entscheidenden Fall ging es um einen Pkw) als unangemessen im Sinne der begrenzenden Vorschrift des Einkommensteuerrechtes anzusehen sind. Hier sind Umstände des Einzelfalls heranzuziehen. Wiederum stellt der BFH fest, dass von der Anschaffung nicht per se auf die Befriedigung persönlicher Luxus- oder Repräsentationsbedürfnisse geschlossen werden kann. Neben der Höhe des Umsatzes und des Gewinns kommt es bei dieser Abwägung vor allem auf die Bedeutung der Repräsentation gerade durch das angeschaffte Wirtschaftsgut für den Geschäftserfolg an. Andererseits ist auch der Grad der Berührung der privaten Lebensführung zu beachten, der allerdings dadurch gemindert sein kann, dass bei der tatsächlichen Veräußerung des Wirtschaftsgutes ein erheblicher Gewinn zu erwarten ist und dieser in voller Höhe steuerpflichtig sein wird (BFH vom 23.11.1988 I R 149/84 BFH/NV 1989 S. 362). Dieses Urteil wurde amtlich nicht veröffentlicht. Die Haupturteile, auf die die Finanzverwaltung heute noch ihre Argumentation begründet, sind teilweise mehr als 20 Jahre.

Sicherlich waren die Globalisierung und die Notwendigkeit der Flexibilität damals anders zu beurteilen. Die die Finanzverwaltung bindenden Richtlinien gehen jedoch noch mit den Altfällen und Altargumentationen um. Eine gute Dokumentation hilft sicherlich bei der anstehenden Argumentation. Es bleibt zu hoffen, dass dann erst gar kein Aufgriff erfolgt. Hier sollten sie allerdings unbedingt auch darauf achten, dass für diese Art von Aufwendungen besondere Aufzeichnungsverpflichtungen bestehen. Die Pflicht zu

besonderen Aufzeichnungen ist erfüllt, wenn diese Aufwendungen fortlaufend, zeitnah und bei Gewinnermittlung durch Betriebs- und Vermögensvergleich auf besondere Konten im Rahmen der Buchführung gebucht oder bei Gewinnermittlungen nach § 4 Abs. 3 EStG von Anfang an getrennt von den sonstigen Betriebsausgaben einzeln aufgezeichnet werden. Ein Verstoß gegen die besonderen Aufzeichnungsverpflichtungen hat zur Folge, dass die nicht besonders aufgezeichneten Aufwendungen auch

nicht abgezogen werden können (BFH vom 22.01.1988 BStBl. II S. 535). Auch diese Rechtsmeinung steht wie ein Fels in der Brandung bei der sonst hektischen Rechtsprechung. Sie sollten sich argumentativ positionieren und einem drohenden Streit nicht aus dem Wege gehen. Vielleicht trifft man auf einsichtige BFH-Richter der neuen Generation.

Boeing B737-800 verliert „Left Inboard Flap Inboard Seal Plate“. Vorfall wird vom ASRS als kritisch eingestuft.

Luftfahrt-Akademie/ Aktuell

Autor:
Siegfried Niedek



3/6/2007 FOR YOUR INFORMATION 2007-25/3-4 723320

To: Boeing Commercial Airplane Company
Info: FAA (AFS-230, AFS-200, AFS-300, AFS-900, SEA-AEG, ANM-100), AASC, AIA, ALPA, IFALPA, AMFA, APA, ASAP, ATA, IATA, CAPA, IAM, ICASS, IPA, NATA, NTSB, PAMA, SWAPA, TWU

From: Linda J. Connell, Director
NASA Aviation Safety Reporting System
Re: B737-800 INBOARD FLAP SEAL

We recently received an ASRS report describing a safety concern which may involve your area of operational responsibility. We do not have sufficient details to assess either the factual accuracy or possible gravity of the report. It is our policy to relay the reported information to the appropriate authority for evaluation and any necessary follow-up. We feel you should be aware of the enclosed deidentified report.

ACN: 723320

Time

Date : 200701
Day : Sat
Local Time Of Day : 0601 To 1200

Place

Locale Reference.Airport : ZZZ.Airport
State Reference : US
Altitude.MSL.Bound Lower : 2300
Altitude.MSL.Bound Upper : 36000

Aircraft / 1

Controlling Facilities.ARTCC : ZZZ.ARTCC
Make Model : B737-800

Person / 1

Function.Oversight : PIC
Function.Flight Crew : Captain
ASRS Report : 723320

Person / 2

Function.Flight Crew : First Officer

Events

Anomaly.Aircraft Equipment Problem : Critical
Independent Detector.Other.Other : 3
Resolatory Action.None Taken : Detected After
The Fact
Consequence.Other : Aircraft Damaged
Consequence.Other : Maintenance Action

Narrative

WHILE FLYING A SCHEDULED FLIGHT FOR ACR X TO ZZZZ, A PANEL DEPARTED FROM THE AIRCRAFT ENRTE TO ZZZZ. THE FLIGHT WAS NORMAL FROM TAKEOFF THROUGH CRUISE, THE ONLY ABNORMAL EVENT WAS 5 KNOT OVERSPD IN THE CLEAN CONFIGURATION IN VNAV WHILE ON DESCENT INTO ZZZZ. APPROACH AND LANDING WERE ALL NORMAL. WE DID NOT KNOW WE LOST A PANEL UNTIL AT LAYOVER HOTEL WHEN WE RAN INTO THE FLIGHT ATTENDANTS AND PILOTS WHO WERE SUPPOSED TO BE FLYING THE PLANE BACK. THEY SAID A PANE HAD COME OFF DURING FLIGHT, AND THE AIRCRAFT WOULD BE FIXED ON THE NEXT

DAY AND FLOWN BACK. AS A FLIGHT CREW WE NOTICED NOTHING WRONG WITH THE HANDLING OF THE AIRCRAFT TO INDICATE ANY SORT OF PANEL LOSS OR ABNORMAL CONDITION WITH THE AIRPLANE IN ANY PHASE OF FLIGHT. CALLBACK CONVERSATION WITH RPTR REVEALED THE FOLLOWING INFO: THE RPTR STATED THE PANEL THAT DEPARTED THE ACFT WAS THE FAIRING BETWEEN THE INBOARD FLAP JACKSCREW AND THE LOWER FUSELAGE, ADDING THIS HAS HAPPENED SEVERAL TIMES IN THE -800 FLEET SINCE DELIVERY. THE MANUFACTURER HAS ORDERED CORRECTIVE FIXES BUT MAY NOT HAVE COMPLETELY ADDRESSED THE PROB. THE FAIRING WAS DISCOVERED SHORTLY AFTER THE INCIDENT WAS RPTD. THE RPTR INDICATED THE SUBJECT PANEL WAS NORMALLY IDENTIFIED AS THE ‚ELEPHANT EAR.‘

Synopsis

A B737-800 HAD THE LEFT INBOARD FLAP INBOARD SEAL PLATE DEPART THE ACFT. CREW UNAWARE OF SEAL DEPARTURE AS FLT WAS NORMAL. DISCOVERED BY OTHER PERSONNEL AFTER ARR.



Überraschungen bei der Beschäftigung von Minijobbern

**Speisen und Getränke bei Vereinsfesten:
7 oder 19 Prozent Umsatzsteuer?**

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Urteile und Recht

**Autor:
Lothar Abrakat**



Ein Nachzahlungsbescheid über rund 4.000 Euro, das war das Ergebnis einer sozialversicherungsrechtlichen Betriebsprüfung in einem Unternehmen. Zu zahlen war dieser Betrag für die beitragsrechtliche Fehlbeurteilung eines als geringfügig beschäftigten Arbeitnehmers. Der Grund, weswegen der Arbeitgeber gegen den Nachforderungsbescheid vor Gericht zog, war, dass er bei der Einstellung der Aushilfskraft eigentlich alles richtig gemacht hatte. Eindeutig und nachweisbar hatte er bei der Einstellung den Mitarbeiter befragt, ob er bereits anderweitig beschäftigt sei, insbesondere ein weiteres Beschäftigungsverhältnis als geringfügig Beschäftigter habe. Der Mitarbeiter verneinte dies. Dass dies schlichtweg gelogen war, erfuhr der Arbeitgeber erst vier Jahre später, als die Mehrfachbeschäftigung durch eine Prüfung des Rentenversicherungsträgers aufgefallen und der zuständigen Einzugsstelle gemeldet worden war. Das Landessozialgericht Hessen (Urteil vom 21.08.06 L1 KR 366/02) befasste sich jetzt in zweiter Instanz mit der Rechtmäßigkeit einer derartigen rückwirkenden Verbeitragung und stellte lapidar unter anderem fest, dass dem Arbeitgeber zwar „zuzugestehen ist, dass er wegen Umständen, die nicht in seinem Risikobereich liegen, finanziell belastet wird“. An der gesetzlichen Beitragspflicht ändere dies jedoch nichts.

Die Behörde darf sich Zeit lassen

Auch das Argument des Arbeitgebers, dass die Behörde über vier Jahre lang gebraucht habe, um eine Versicherungspflicht festzustellen, zog nicht. Der Arbeitgeber hatte eine behördliche Pflichtverletzung, die zur Verwirkung der Nachforderung führen müsse, dadurch nachzuweisen versucht, dass er unter Beweis stellte, dass die Behörde keine ordnungsgemäße Datenverwaltung durchgeführt haben könne. Dazu heißt es allerdings im Urteil wörtlich: „Selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, könnte ein Vertrau-

ensschutz auf die Untätigkeit der Behörde nicht gestützt werden. Ein Unterlassen kann ein schutzwürdiges Vertrauen ausnahmsweise nur dann begründen und zur Verwirkung eines Rechts führen, wenn der Schuldner das Nichtstun des Gläubigers nach den Umständen des Einzelfalls als bewusst und planmäßig betrachten darf.“

Einen solchen Vorwurf könne man der Behörde jedoch nicht machen, denn, so heißt es im Urteil weiter, wenn selbst eine durchgeführte Betriebsprüfung keinen Vertrauenstatbestand für einen rechtmäßigen Beitragseinzug darstelle, müsse dies erst recht dann gelten, wenn ein Verwaltungsträger „gar nicht gehandelt habe“.

Neues Gesetz entschärft das Risiko

Das Urteil des Landessozialgerichts hat in der Praxis für große Aufregung gesorgt und viele Personalverantwortliche fragten sich zu Recht, wie sie sich denn vor den Folgen einer falschen Angabe bei der Abfrage einer „Minijobberechtigung“ verhalten sollen. Dazu zunächst eine gute Nachricht: Liegen die Voraussetzungen einer geringfügigen Beschäftigung bei Beginn der Tätigkeit vor und nimmt ein Minijobber nachträglich eine weitere Beschäftigung an, so ist der Arbeitgeber seit einer Gesetzesänderung aus dem Jahre 2003 geschützt.

Im Gegensatz zur alten Rechtslage, auf die sich das LSG-Urteil bezieht, realisiert sich das Beitragsrisiko in diesen Fällen erst ab der Feststellung der Sozialversicherungspflicht durch die Behörde.

Die Risiken bei der Beschäftigung von vermeintlich sozialversicherungsfreien Arbeitnehmern sind damit entschärft, jedoch keinesfalls auf Null reduziert. Gefährdet sind weiterhin zum einen die Minijobfälle, bei denen es nicht um einen „nachträglichen“ Wegfall der Geringfügigkeitsvoraussetzungen

geht, sondern bei denen schon bei Beginn der Tätigkeit ein Irrtum über das Bestehen der Versicherungsfreiheit vorliegt. Dieser kann, muss aber nicht aus einer falschen Angabe des Beschäftigten resultieren. Hier ist der Arbeitgeber nicht vor rückwirkender Verbeitragung geschützt.

Das Gleiche gilt bei Fehlern in der Beurteilung einer kurzfristigen Beschäftigung, die ebenfalls vom § 8 Abs. 2 Satz 2 SGB IV nicht privilegiert sind. Hier sind Fälle denkbar, bei denen es – beispielsweise wenn der Arbeitnehmer es verschwiegen hatte, bereits im selben Jahr eine kurzfristige Tätigkeit ausgeübt zu haben – zu exorbitanten Nachforderungen kommen kann.

Für alle diese Fälle zeigt das Urteil des Landessozialgerichts Hessen auf, dass Einwände mit Argumenten wie „Vertrauensschutz“ oder „Verwirkung“ bei den Sozialgerichten wenig Chancen haben dürften. Was bleibt, sind arbeitsrechtliche Konsequenzen. Welche Möglichkeiten hier bestehen, wäre mit fachkundigen Anwälten zu erörtern.

Fragwürdiger Praxistipp vom LSG

Ein „Tipp“, der sich wörtlich aus dem Urteil des Landessozialgerichts ergibt und über dessen Praxisbezug man sich eigene Gedanken machen sollte. Ernsthaft wird nämlich folgender richterlicher Vorschlag gemacht: „Im Übrigen kann sich der Arbeitgeber eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses schützen, indem er in regelmäßigen Abständen bei der Einzugsstelle beantragt, Ermittlungen einzuleiten und über die Versicherungspflicht zu entscheiden.“

Speisen und Getränke bei Vereinsfesten: 7 oder 19 Prozent Umsatzsteuer?

Aus Anlass von Festveranstaltungen setzen auch Vereine teilweise Imbisswagen ein. Nach § 3 Abs. 9 UStG kommt bei erzielten Umsätzen

der ermäßigte Umsatzsteuersatz von 7 % zur Anwendung, wenn kein Verzehr an Ort und Stelle vorliegt. Speisen und Getränke werden danach zum Verzehr an Ort und Stelle abgegeben, wenn sie nach den Umständen der Abgabe dazu bestimmt sind, an einem Ort verzehrt zu werden, der mit dem Abgabeort weder in einem räumlichen Zusammenhang steht, noch besondere Vorrichtungen für den Verzehr an Ort und Stelle bereitgehalten werden.

Auch der EuGH hat sich mit Restaurationsumsätzen beschäftigt und festgestellt:

Erschöpft sich die Leistung in dem Zubereiten der Speisen bis zum verkehrsfertigen Zustand, liegt die Lieferung eines eigentlichen Nahrungsmittels im Vordergrund, insbesondere wenn alle weitergehenden Leistungsmerkmale eines sonstigen Restaurationsbetriebs fehlen. Ansonsten hängt die Abgrenzung der Restaurationsumsätze als sonstige Leistung (= 19 % USt) von den Lieferungen (= 7 % USt) nach wie vor davon ab, ob besondere Vorrichtungen für den Verzehr an Ort und Stelle bereitgehalten werden. Nach einer Entscheidung des FG Köln liegt bei einer Thekenumrandung an einem Imbisswagen noch nicht generell eine besondere Vorrichtung vor, die in der Konsequenz zum vollen Umsatzsteuersatz bei der Abgabe von Speisen und Getränken führt. Das Bereithalten von unterstützenden Vorrichtungen, wie etwa eine Verkaufstheke, stellt aber noch keine Dienstleistung im Rahmen des Verzehrs dar. Bei einer Verkaufstheke mit 0,85 m Höhe erscheint es zwar nicht ausgeschlossen, dass dieser auch als Verzehrort genutzt werden kann, wenn auch nur unter eingeschränktem Komfort. Ist aber erkennbar, dass die Umrandung nur eine relativ geringfügige Tiefe besitzt und deswegen der vorübergehenden Ablage der Speisen in einer nicht zum Essen einladenden Höhe dient, liegt der vornehmliche Zweck der Thekenumrandung darin,

dass eben nur der eigentliche Verkaufsvorgang abgewickelt werden soll. Ohne dem Gast die Möglichkeit zu geben, dass er hier an Ort und Stelle gleich einen Verzehr vornimmt.

FG Köln, Urteil v. 28.09.2004, 8 K 4439/02

Hinweis: Die geringste Ablagemöglichkeit für das Abstellen der erhaltenen Speise, das Essen an Ort und Stelle, führt damit sofort zu einer Umsatzbesteuerung mit 19 %. Wichtig ist also nicht nur die Minimalgröße der Thekenumrandung. Es ist auch darauf zu achten, dass außerhalb des Imbisswagens keine „Verzehreinrichtungen“ etwa in Form von Bierzeltgarnituren oder Ähnlichem aufgestellt werden, Speisen vielleicht sogar noch serviert oder aber auch von Seiten des betreibenden Vereins rund herum aufgestellte Tische und Stühle oder Geschirr gereinigt werden. Das FG Köln nimmt im Rahmen dieser Urteilsbegründung auch dazu Stellung, was eigentlich gilt, wenn außerhalb des Imbisswagens alte Ölfässer mit Holzplattenabdeckung aufgestellt sind. Nachlesbar ist in dieser Entscheidung, dass es sich bei diesen Fässern eben nicht generell um „Stehische“ handelt. Eine Verzehreinrichtung liegt offenbar dann vor, wenn die Tische eine Ablage in Stehhöhe bieten, selbst mit einer integrierten Mülltonne (Müllöffnung in der Mitte). Sind aber rund herum alte Ölfässer aufgestellt, so handelt es sich hierbei um „Mülleimer“, bei denen der durchschnittliche Besucher eben nicht gewillt ist, hierauf seine Speisen einzunehmen.

Das Finanzgericht hat die Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtsfrage zugelassen, ob Umsätze eines Imbisswagens der vorliegenden Art dem ermäßigten Umsatzsteuersatz unterliegen können.

Der Umgang mit dem ermäßigten Steuersatz sollte daher sehr vorsichtig vorgenommen werden.

Klaus-Rudolf Kelber

Diplom-Finanzwirt und Steuerberater



Mandantenorientierte individuelle Betreuung ist seit 1980 unser Ziel.

Unsere Schwerpunkte:

- Luftfahrtbranche
- Unternehmensumwandlung
- GmbH-Betreuung
- Handwerksbetriebe einschl. der Baulohnberechnung
- Arbeitnehmerbetreuung
- Freiberufler
- Existenzgründungsberatung und Seminare
- Arztpraxen
- Vertretung in steuerstrafrechtl. Ermittlungen

Bergstraße 9a, 24558 Henstedt-Ulzburg, Tel. 04193-92073, Fax 04193-93277
E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de, www.Kelber-Steuerberater.de

Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.
von der Handelskammer Hamburg
öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Schadensbeurteilung und Bewertung von
Luftfahrzeugen bis 5,7 t. MTOW
Telefon: (+49) 40- 410 21 46
Fax: (+49) 40- 44 80 95 89

E-Mail: claus.baeumer@baeumer-luffahrt.de

Hervorragende Verbindungen zum internationalen Versicherungsmarkt.
Umfassende Spezialkenntnisse.
Jahrzehntelange Erfahrung.
Für eine optimale Absicherung.
Angebots-Anforderung online:
www.axelneumann.de

AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH

Hauptstraße 19, D-72124 Pliezhausen
Tel. +49 71 27-975 40, Fax +49 71 27-97 54 44
info@axelneumann.de

LOCKHEED T-33 A

Der weltbekannte Strahltrainer für Militärpiloten wird 60!



Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrthistorie

Autor:
Henning Remmers

Die weltweit unter dem Namen „T-Bird“ bekannte LOCKHEED T-33 A, der wohl berühmteste Trainer für Jet-Piloten, wird im nächsten Jahr 60 Jahre alt – Grund genug, auch für ein aktuelles und nach vorne schauendes Magazin wie *aviation news*, sich mit diesem Oldtimer zu beschäftigen.

Entstehungsgeschichte

Nicht nur in Deutschland wurde während des 2. Weltkrieges fieberhaft an der Nutzung des neuartigen Antriebs ohne Propeller gearbeitet, z.B. in Form der He-280, Me-262, Ar-234, sondern auch in Großbritannien (Gloster Meteor) und in den USA mit der Bell P-59. Den richtigen Durchbruch schaffte aber in den Vereinigten Staaten erst die von dem legendären Chefkonstrukteur der Lockheed Aircraft Corporation, Clarence „Kelly“ Johnson, in nur 143 Tagen entworfene XP-80 „Shooting Star“, einem einsitzigen Jagdflugzeug mit anfangs etwa 1.400 kg Schub. Im Laufe seines ersten Kriegseinsatzes in Korea wurde die Leistung auf etwa 2.500 kg erhöht.

Bald zeigte sich, dass der Umschulprozess vom herkömmlichen Propellerflugzeug auf ein einsitziges Jetflugzeug zu hohen Unfallzahlen führte. Lockheed nahm eine P.80 aus der Serienfertigung, verlängerte den Rumpf um 67 cm und baute einen zweiten Sitz ein. Die damit geschaffene TF-80 C überzeugte und ging als T-33 in die Luftfahrtgeschichte ein. 1948 bestellte die US AIRFORCE 128 Stück, die US NAVY folgte, und bis 1958 wurden fast 6000 Exemplare gebaut, außer in den USA auch in Kanada und Japan. 1058 „T-Birds“, wie die T-33 bald weltweit genannt wurde, gingen im Rahmen des Militärhilfeprogramms MDAP (Mutual Defense Assistance Program) an befreundete und verbündete Staaten, es gab in den 50er und 60er Jahren kaum eine Luftwaffe der westlichen Welt, die ihre Jet-Piloten auf einem anderen Flugzeug ausbildete: 7 von 10 Piloten flogen die T-Bird.

T-33 in der Luftwaffe

Am 24. September 1956 wurde der Flugplatz Fürstenfeldbruck zur „Wiege der Luftwaffe“, weil an 3 Flugzeugen das Eiserne Kreuz als neues Hoheitsabzeichen zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Neben den Propellerflugzeugen Harvard Mark IV und Piper L-18 C war ein Jetflugzeug vom Typ T-33 A mit dem deutschen militärischen Kennzeichen AB+101 dabei. Doch die T-Bird erlangte schon vorher in Fürstenfeldbruck ihre Bedeutsamkeit: die US AIRFORCE in Europa richtete Anfang der 50er Jahre auf diesem Fliegerhorst, der schon seit 1937 existierte, ein zentrales Flugausbildungskommando ein. Im Rahmen der Schulung wurde die T-33 von Piloten aus Belgien, Dänemark, Griechenland, Iran, Pakistan, Spanien, Portugal, den Niederlanden, Norwegen, Frankreich, Italien, Irak und aus der Türkei geflogen. Die Geschichte der T-33 in der Luftwaffe begann am 1. Juni 1956 mit dem Aufbau der Flugzeugführerschule „B“ (FFS „B“) in „Fursty“, wie die (noch) amerikanischen Hausherrn den Platz nannten. So wurde die T-33 das erste Düsenflugzeug der Luftwaffe nach dem 2. Weltkrieg. Zunächst wurden auf ihr Fluglehrer ausgebildet, die als ehemalige Weltkrieg II-Piloten ein Auffrischungsprogramm auf dem Fliegerhorst Penzing bei Landsberg am Lech erhielten. Diese vermittelten dann dem Flugzeugführernachwuchs auf dem „T-Bird“ die Grundausbildung für Strahlflugzeuge und anschließend die Instrumentenflugausbildung bis zum Erwerb der „White Card“, die berechtigte, das Flugzeug auch bei Nacht und typisch mitteleuropäisch schlechtem Wetter zu fliegen. Mit der Verlagerung der Flugzeugführerausbildung in den 60er Jahren in die USA wurden nicht mehr in Fürstenfeldbruck benötigte T-33 als Verbindungsflugzeuge und zur Inübhaltung an die Einsatzgeschwader abgegeben. Der in FURSTY verbliebene Anteil wurde zur Nachschulung und/oder zur

Überprüfung von Lehrberechtigungen bis Anfang 1975 genutzt. Dabei wurden allein dort fast 200.000 Stunden geflogen – eine für eine Ausbildungseinrichtung beachtliche Leistung. Die insgesamt 192 T-33 der Luftwaffe waren in 40 Unfälle verwickelt, das entspricht einer Flugunfallrate von zwei pro 10.000 Flugstunden!

T-Bird aus Sicht des Piloten

Die T-33 ist ein zweisitziges Strahlflugzeug zur Fortgeschrittenenausbildung von Flugzeugführern – „ist“ deshalb, weil dieser Oldtimer auch heutzutage noch in Ländern der Dritten Welt Verwendung findet! Damit ist bald der 60. Geburtstag für ein im aktiven Flugdienst stehendes Luftfahrzeug fällig. Sie ist eines der wenigen Jetflugzeuge, deren Triebwerk (Allison J33-A-35) mit einem Radialverdichter ausgestattet ist. Heutzutage sind nur noch mehrstufige Axialverdichter in Gebrauch, die zwar kleiner, kompakter und leistungsfähiger, aber auch störanfälliger sind. Der Radialverdichter bescherte der T-33 ein geräuscharmes Triebwerk – Lärmbeschwerden aus der Bevölkerung waren daher eher die Ausnahme. Mit ihren geraden Tragflächen hatte sie im Langsamflugbereich kaum Probleme, ein Strömungsabriss gerade während des Landeanflugs setzte schon totale Unachtsamkeit des Piloten voraus! Ihre Höchstgeschwindigkeit liegt bei 0,8 Mach, also 80 % der in der jeweiligen Kombination von Druckhöhe und Temperatur gerade geltenden Schallgeschwindigkeit. Letztlich setzte nur das Tragflächenprofil der nutzbaren Geschwindigkeit eine Grenze, in großer Höhe war der Bereich zwischen Strömungsabriss und „Mach crit“, also der kritisch werdenden Mach-Geschwindigkeit nicht sehr groß! Aber solange diese Grenze beachtet wurde, zeigte die T-33 ein ausgesprochen gutmütiges Flugverhalten. Diese Eigenschaft prädestinierte sie zum Formationsflug, zum Trudeln und zum Kunstflug.

→ Fortsetzung auf Seite 22



Bild 1: Eine T-33 A rollt in Fursty zum Start



Bild 2: T-33 A der Türkischen Luftwaffe auf der Rampe in Izmir

Mobile PPL
Theorielehrgänge
 Individuelles Training in Ihren Räumen

Individuell, am
 Wochenende,
 in den Ferien
 oder am
 Abend

FSTC
 Flight Safety Training Center

Einberg 37a · 84172 Buch a. Erlbach
 Tel. 08709/9263933 · Fax 9263932
 eMail: info@FSTC.de · www.FSTC.de

Beratung · Betreuung · Begleitung · Begeisterung

mt-propeller

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH

FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115
 Wartung, Überholung, Verkauf

MT-Propeller Entwicklung GmbH

JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009
 Entwicklung, Herstellung, Verkauf

Flugplatz Straubing - Wallmühle
 D-94348 Atting

Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432

sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com



→ Fortsetzung von Seite 21

Anfang der 60er Jahre existierte ein offizielle Kunstflugmannschaft mit fünf T-33 der FFS „B“ in Fürstenfeldbruck – dieses Team flog die engste „Diamond-Four“ der damaligen Zeit, während das fünfte Flugzeug Solovorführungen durchführte! Das Triebwerk hatte einen relativ geringen Treibstoffverbrauch – mit ihren maximal 813 US-Gallonen Kerosin der Sorte JP-4 an Bord konnte die T-33 in großer Höhe bis zu 4 Stunden in der Luft bleiben, Überlandflüge von rund 3 Stunden Dauer führten von Fürstenfeldbruck nach Süditalien oder Spanien und Portugal.

Das wohl überzeugendste Qualitätsmerkmal der T-33 war ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit bei jedem Wetter – die Bezeichnung „VW der Luft“ drückt das deutlich aus, die allgemeine Störanfälligkeit war sehr gering. In den ersten Lebensjahren war sie mit einem Lockheed-Schleudersitz ausgerüstet, dem von den Piloten ehrfürchtig so genannten „gotischen Chorgestühl“. Dieser wurde 1962/63 durch den Martin-Baker Mk.GU5 Sitz abgelöst, welcher den Piloten erheblich bessere Ausstiegschancen gab.

Die Fundknavigationsausrüstung bestand sehr lange aus dem klassischen Radiokompaß ADF-AN / ARN-6 (Automatic Direction Finder, Army/Navy – Airborne Radio Navigation), welcher im Lang- und Mittelwellenbereich Richtungsangaben in Form von Peilungen zum Sender lieferte, relativ zur Flugzeuglängsachsrichtung – aber keine Entfernungen. Erst in späteren Jahren wurde dieses dann schon etwas antiquierte Navigationssystem ausgetauscht gegen das wesentlich modernere TACAN (Tactical Air Navigation) – System, welches Richtung und Entfernung zu einer Bodenstation lieferte in Verbindung mit der Fähigkeit, auf genau vorgeschriebenen An- und Abflugkursen („Radials“ – Standlinien) zu fliegen. Diese Verbesserung, in Verbindung mit Geräten zur Freund/Feind-Kennung und Identifizierung, machte die gute alte T-Bird wieder ein Stück jünger und weiterhin – auch in Zeiten enger werdenden Luftraums – voll verwendbar.



Bild 3: Instrumentenbrett im vorderen Cockpit der T-33 A mit dem Kennzeichen AB-717

Cockpit und das Armaturenbrett - der Arbeitsplatz des Piloten

Setzte man sich auf den etwas steil stehenden und nicht sonderlich bequemen Martin-Baker Schleudersitz, schaute man zunächst nahezu fassungslos auf einen scheinbar ungeordneten „Uhrenladen“ der 50er Jahre: eine nach heutigen ergonomischen Gesichtspunkten gestaltete Instrumententafel war das nicht! Abgesehen davon: es gab fünf verschiedene Versionen, nicht nur im Unterschied von vorderem und hinterem Cockpit! Kein Gedanke an Zentrierung der zum Instrumentenflug wichtigsten Anzeigen, nein, dort wo der Hauptblickpunkt des Piloten liegt, befindet sich eine sehr ausführliche Checkliste! Hier war „Cross-check“ angesagt, Hin und Her mit den Augen, das Gesehene im Kopf zusammenfügen und zu einem Gesamtbild der räumlichen Situation werden lassen –

nicht ganz leicht, aber man lernte es, auch unter Beachtung der Schalter, Lichter und Knöpfe auf den seitlichen Bedienbänken.

Übrigens: zur Bedienung des Radiokompasses musste man mit der linken Hand fliegen und sich im Sitz nach vorne unten beugen – heutzutage wegen der Gefahr der räumlichen Desorientierung undenkbar! Noch ganz im Stil der Cockpits zur Zeit des 2. Weltkriegs war der Fahrwerkhebel zwar mit der linken Hand zu bedienen – aber er befand sich links zwischen Schleudersitz und seitlicher Bedienbank.

Verbleib

Von den ehemals 192 Luftwaffen T-Birds wurden schon während der letzten Einsatzjahre in deutschen Diensten zahlreiche Maschinen ausgesondert und leider verschrottet, einige wurden an Griechenland und die Türkei verkauft, in Lehrlings- und Ausbildungswerkstätten genutzt oder fristen heute noch nach 18 Dienstjahren in der Luftwaffe ihr Dasein in Museen oder auf Betonsokkeln als Torwächter.

Zusammenfassung

Die T-33 A, in ihren Versionen A-1 und A-5, war ein wegen seiner Zuverlässigkeit und Gutmütigkeit bei seinen Piloten sehr beliebtes Flugzeug. Es war unkompliziert und ehrlich, hervorragend für seine Rolle als Flugzeug für die Fortgeschrittenenausbildung, Nachschulung oder auch als Verbindungsflugzeug geeignet, zwei Pilotengenerationen weltweit haben sie geflogen und geschätzt - ich auch!

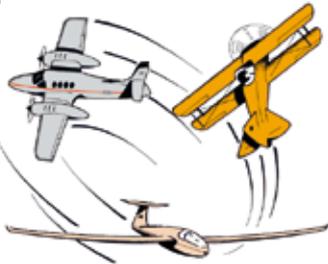
Technische Daten

Länge (m):	11,48
Spannweite (m):	11,85
Höhe (m):	3,55
Rüstgewicht (kg):	3.810
Max. Startgewicht (kg):	5.430
Höchstgeschwindigkeit in 7.620 m Höhe (km/h):	880
Steiggeschwindigkeit in Bodennähe (m/sec):	20,3
Landestrecke aus 15 m Höhe (m):	1.060
Dienstgipfelhöhe (m):	14.500
Reichweite (km):	ca. 2.400
Triebwerk (Radialverdichter):	1 x Allison J33-A-35
Leistung (kg):	ca. 2.360
Kraftstoffmenge (US-Gallonen)	813

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

Bundesweite Adressenliste erhältlich über Faxabruf: (049) 6331 / 721501

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

Stärker vertreten! • Besser informiert! • Fliegerisch fit!



Wer vertritt Ihre Interessen?



Die AOPA kämpft für das Fliegen ohne Flugleiter, gegen die Sperrgebiete über deutschen Atomanlagen, die Schließung von Berlin-Tempelhof und anderen kleineren bedrohten Flugplätzen. Wir setzen uns auch für die Schaffung einer „Light Sport Aircraft“-Kategorie ein, um endlich das Gewichtsproblem der ULs zu lösen und informieren die Öffentlichkeit über die vielfältigen Nutzen der Allgemeinen Luftfahrt.

Wer informiert Sie?



Unsere Mitglieder erhalten den AOPA-Letter, Zugang zum Mitgliederbereich unserer Homepage www.aopa.de und ganz persönliche Unterstützung durch unseren Membership-Service, wenn Sie Fragen oder Probleme rund ums Fliegen haben. Wir bieten Informationen aus erster Hand.

Wer hält Sie fliegerisch fit?



Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig. Für den Anfänger gilt es, das gerade in der Ausbildung Erlernte eigenverantwortlich in der Praxis anzuwenden und auch die Herausforderungen zu meistern, die heute noch von keinem Lehrplan abgedeckt werden. Für den fortgeschrittenen „alten Hasen“ sollte es ein Ziel sein, wichtiges Grundlagenwissen aufzufrischen und sich selbst angeeignete, bequeme Marotten wieder loszuwerden, sich außerdem benötigte Spezialkenntnisse anzueignen. Bei der AOPA-Germany bekommen Sie hierfür ein immer breiter werdendes Angebot. Hilfreiches Training, das auch noch Spaß macht.

AOPA-Germany
Der Verband für alle Piloten.
Vom UL bis zum Bizjet.

AOPA-Germany, Außerhalb 27, 63329 Egelsbach, www.aopa.de, Tel.: 06103 - 42081, Fax: 06103 - 42083, info@aopa.de

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

Piloten- SERVICE

E-Mail (Vilshofen) piloten-service.rieger@gmx.de
E-Mail (Straubing) piloten-service@web.de

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

Wir lösen auch knifflige Probleme
an Ihrem Flugzeug,
ob Piper, Beech, Cessna, D.A.I.,
Socata

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

D-94474 Vilshofen Tel. 08541-8974 – Fax: 08541-1232

piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Atting-Straubing Tel. 09429-7116 – Fax: 09429-8314

piloten-service@web.de

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1924

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Geschichte (Teil 5)

Der Rhön-Wettbewerb des Jahres 1924, der 5. Segelflug-Wettbewerb, der auf der Wasserkuppe veranstaltet wurde, war für manche Freunde des Segelfluges eine Enttäuschung. Man hatte nämlich mit dem Segelflug-Wettbewerb gleichzeitig einen Leichtflugzeug-Wettbewerb ausgeschrieben, ursprünglich gedacht in der Art, dass man Segelflugzeuge mit Hilfsmotoren ausrüsten wollte, die dem Piloten ermöglichen würden, von einem Hang zu einem entfernten Segelflughang vorzustoßen und so auf billige Weise unter Ausnutzung aller erreichbaren Aufwinde Streckenflüge zurückzulegen.



Bild 1. Rhön 1924: Leichtflugzeug-Wettbewerb: Bäumer auf >Roter Vogel<

Den Gedanken, der in diesem Leichtflugzeug-Wettbewerb lag, hatte zum ersten Mal Arthur Martens im Frühjahr 1924 in Rossitten verwirklicht durch die erwähnten Flüge mit seinem Flugzeug >Max<. Während der >Max< aber noch wirklich ein Segelflugzeug war und der leichte Motor eine Hilfsaggregat, waren die Flugzeuge, die zum Leichtflugzeug-Wettbewerb in der >Rhön 1924< erschienen, wohl leichte Flugzeuge, aber keine Segelflugzeuge mit Leichtmotoren, d.h. sie waren nicht mehr ohne Motorkraft segelfähig. Immerhin hatte auch diese Ausschreibung ihr Gutes, und der Segelflug hat bewiesen, dass er nicht nur Selbstzweck zu sein braucht, sondern sehr wohl befruchtend auf die gesamte Fliegerei einwirken konnte. Die auf der Rhön erschienen Leichtflugzeuge waren nach den Erfahrungen des Segelflugzeugbaues aerodynamisch gut durchgebildet und



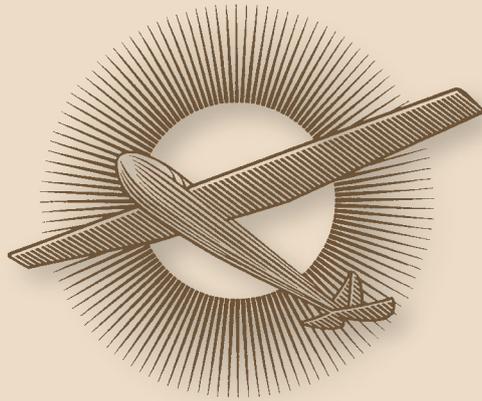
Bild 2. Rhön 1924: Leichtflugzeug-Wettbewerb: Ernst Udet mit seinem >Kolibri<

mit möglicher Gewichtsersparnis gebaut. So gelang es, Motorflugzeuge zu bauen, die also gegenüber den früheren Motorflugzeugen sich durch äußerste Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit auszeichneten. So wurde hier für die Entwicklung der deutschen Sportluftfahrt, die ja auf äußerste Sparsamkeit bedacht sein musste, eine wichtige Grundlage geschaffen. Das Leichtflugzeug von Bäumer, der >Rote Vogel<

(Bild 1), Udets >Kolibri< (Bild 2), der >Habicht< von Hentzen und Blume und andere, wurden die Vorläufer für die späteren leichten Sportflugzeuge, mit denen deutsche Sportflieger in den folgenden Jahren die größten Erfolge erringen konnten. Den Übergang vom Segelflugzeug zum Leichtflugzeug zeigt am besten das Leichtflugzeug >L15< (Bild 3), das Regierungsbaumeister Klemm vom



Bild 3. Übergang zum Leichtflugzeug, Typ Klemm >L15<



Wunder des SEGELFLUGES



Bild 4. Leichtflugzeug Klemm >L 20<

Daimler-Flugzeugbau, Sindelfingen, konstruierte und allmählich zu dem weltberühmt gewordenen Typ Klemm >L 20< (Bild 4) entwickelte, mit dem z. B. der jugendliche Pilot Frhr. von König-Warthausen einen Flug um die Welt durchführte.

Nur 20 PS leistete der kleine Daimler-Motor mit seinen zwei Zylindern. So wurde der Segelflug, eigentlich ohne es bewußt zu wollen, bahnbrechend für die gesamte deutsche Luftfahrt. Diese Erkenntnis und auch die Freude, die man an sich im Jahre 1924 empfand, als die kleinen >Brummer< die Wasserkuppe umschwirrten – die lustigen Kapriolen, die Ernst Udet mit seinem >Kolibri< vollführte, erregten nicht wenig Erstaunen und Bewunderung – all das

konnte nicht über die gewisse Enttäuschung hinweghelfen, die die Rhön-Segelflieger darüber empfanden, dass ihre eigene Idee mit diesen Versuchen nichts mehr zu tun hatte. Die wirklichen Segelflieger wollten sich aus der Natur selbst die Kraft zu ihren Flügen holen, wollten es den großen Segelvögeln gleichtun, die sie in der Nähe der Wasserkuppe ihre Kreise ziehen sahen und die ja schließlich die Anregung zum Segelfluggedanken überhaupt gegeben haben. Diese restlose Er-

forschung der Natur und des natürlichen Fluges mußte jedoch erst langsam in den späten Jahren erkämpft werden. 1924 war die Zeit dafür noch nicht gekommen. Trotz guter Flugzeuge – Bild 5 zeigt das Flugzeug >Roemryke-Berge< einer westfälischen Gruppe – gab es 1924 keine besonderen überragenden Flugleistungen. Man flog brav und schneidig im Hangaufwind der Wasserkuppe. Neue Erkenntnisse und Rekordflüge wie in den Jahren vorher blieben jedoch aus.



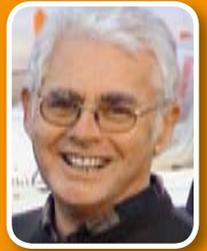
Bild 5. Rhön 1924: >Roemryke-Berge<

Seeflugtraining Neubrandenburg

Mai 2006

Luftfahrt-Akademie/ Flugbetrieb

Autor:
Ingolf Panzer



Deutschland versinkt im Wetterchaos, es ist kalt und unwirklich, Schnee in den Mittelgebirgen, und den Alpen sowie so, und wir haben was vor. Was? Fliegen über die Ostsee nach Dänemark und Schweden. Irgendeiner muss mitspielen. Wer? Petrus natürlich. Den brauchen wir dringend, wenn unser Vorhaben nicht komplett den Wetterunbilden zum Opfer fallen soll. Denn schließlich haben wir volles Programm und Teilnehmer aus ganz Deutschland. Ich habe gerade vier Wochen Südeuropa hinter mir und friere. Muss das sein?

Also nichts wie ran ans virtuelle Telefon und mal ganz kurz ein paar heiße Gespräche geführt. Mit Petrus natürlich. Und der macht uns Hoffnung. Anders als die berühmten und bekannten Wetterfrösche des ZDF. Also kurz den Glauben eingeschaltet und schon wurden Berge versetzt. Beim Anflug mit der dba 737 nach Tegel lag die Untergrenze in Schweden noch bei ca. 500 ft. Bei Oranienburg war es schon besser und Neubrandenburg hatte CAVOK. Also, es geht doch.

Acht gemeldete Crews und acht Fluglehrer saßen am Nachmittag im eigens für uns eingerichteten Raum im schmucken Flugplatzgebäude in Neubrandenburg Trollenhagen. Denn ein bisschen Theorie muss sein. Mensch, Flugzeug, Ausrüstung und Verhalten. Eigentlich eine ganze Menge und dazu noch die Streckenplanung für den ersten der beiden Trainingstage. Und Fragen. Denn die Teilnehmer waren ganz schön wissbegierig. Und das war gut so, denn so eine Veranstaltung ist keine Vortragsreihe, sondern ein intensives Miteinander. Die Teilnehmer so unterschiedlicher Volksgruppen und Mentalitäten haben ausgezeichnet zur Kommunikation beigetragen. Niederbayern, Berliner, NRW'ler, Franken,



Schwaben, Friesen und andere Exoten. Einfach Klasse, wie Fliegen verbindet. Volksgruppenübergreifend. Kann man sich eigentlich ein Beispiel daran nehmen.

Nicht nur für mich, als bekennender Fan des „Nahen Ostens“, war das Umfeld in dieser schönen Stadt Mc Pom's ausgezeichnet. Hotel, Essen, Flughafentransfer und Räumlichkeiten. Alles gepaart mit einem charmanten, weil weiblichen Empfang, sowie dem angenehmen Service der Flughafen-Bar. Um es vorweg zu nehmen: Es liegen schon wieder Anmeldungen für 2007 vor und ein „Wiederholungstäter“ von 2005 wird wie weitere aus 2006 dann schon wieder dabei sein. Ich freue mich schon jetzt wieder drauf.



Der Flugzeugpark war gut gemixt. Cessna, Tobago, Mooney, Piper, Diamond und eine fast richtige Zweimot. Eine ziemlich neue Seminole, die ich von vielen Stunden Ausbildung sehr gut kenne und als Ausbilder für künftige Airlinerpiloten schätzen gelernt habe.

Auch die Fluglehrertruppe, alles erfahrene „alte“ AOPA-Hasen, passte wieder prima zusammen. Und besonders mein spezieller Freund „Err Punkt“. Statt einer klapprigen C150 diesmal Begleiter in einer modernen Mooney. Ein ganz schöner Schritt nach vorn, bei dem ihm sein Öi ATPL sicher geholfen hat. Ein Schnappschuss zeigt ihn im Cockpit mit geschlossenen Augen und einem griffbereiten Schweiß Tuch für den Notfall. Aber er hat wirklich was drauf und ist nächstes Jahr wieder dabei. Ich mag ihn. Wie alle anderen auch.

Hans hat in seiner perfekten Art alle notwendigen Unterlagen erstellt. Was natürlich keine Crew davon entbunden hat, sorgfältig ihre Routen zu planen und zu dokumentieren. Somit sind wir sehr gut vorbereitet gestartet. Erst mal nach Maribor in Dänemark. Tanken natürlich, denn der Spritpreis dort ist wesentlich günstiger als bei uns. Dann mehr oder weniger „Island hopping“. Auf Grasplätze wie Aerö oder Samsö, oder sonstige Strips, von denen es in Dänemark eine ganze Menge gibt. Und immer wieder über Wasser. Doch diesmal hatten wir das Gefühl, über irgendwelche Seen zu fliegen. Sichten bis zur Unendlichkeit und klare saubere Luft. Nichts von dem Dunst des letzten Jahres. Doch morgen ist ja noch eine gewisse Chance auf „MIST“. Um es vorweg zu nehmen. Auch morgen werden wir für unser Training wieder super Wetter haben. Auch gut.

Eine Bereicherung im Team war ein Fluglehrer mit Irak-Erfahrung. Sie lesen richtig. Irak. Unser Freund Ingo hat mit viel Geschick eine Cessna 414 aus dem Irak in den friedlichen Oxiden geflogen. Nicht nur eine fliegerische, sondern besonders eine persönlich nicht hoch genug einzuschätzende Leistung. Die Frage erübrigt sich fast, wer sich das sonst noch getraut hätte. Aber die Erfahrungen hat er gern und sehr plastisch an uns alle weitergegeben. Mit seiner unnachahmlichen trockenen Art, gespickt mit sehr viel Hintergrund. Alles unter dem Motto: Humor ist, wenn man trotzdem lacht.

Und noch einer taucht auf. Stürzi. Ein Teilnehmer aus dem Jahr 2005. Ein sehr erfahrener Fluglehrer und immer hilfsbereit. Er hatte im Vorjahr den ganzen Transfer der Truppe vom und zum Hotel übernommen. Mit dem Follow-me durch Neubrandenburg. Mal was anderes. Und er kannte super Kneipen, in denen wir sehr gern die raren Abende verbracht haben. Stürzi hat uns auch einen Einblick in das kleine Museum am Platz gegeben. Einige ausgediente Jets, aber super restauriert. Eine Phantom F4, eine MIG 21 und in einem alten Shelter eine MIG 17. Fast fertig restauriert. Man kann eigentlich gar nicht ermessen, wie viel Arbeit dahinter steckt, so ein Gerät zumindest optisch in altem Glanz erstrahlen zu lassen. Apropos MIG 21. In Kroatien, speziell in Pula, kann man diese Dinosaurier der russischen Fighter-Flotte noch in Aktion betrachten. Laut, langsam und mit einer riesen Rauchfahne am Heck. Dafür ist dann auch der ganze Flugplatz für den zivilen Verkehr gesperrt.



Die Dänen haben noch eine ganz neue Liebe entdeckt. Brücken. Neben ... und Käse an dritter Stelle der Hitliste. Fast alle größeren und viele kleinere Inseln sind mit und durch modernen Brücken verbunden. Fünen sowieso. Und die sind wirklich schön anzuschauen, die Brücken, und zudem eine Meisterleistung in Design und technischer Innovation. Es ging sogar soweit, dass eine unserer Crews ein richtiges Brückenlexikon zusammengestellt hat.



Nachteil der Brücken: der Fährverkehr zwischen den Inseln ist fast zusammen gebrochen und manche Flugplätze werden fast nicht mehr genutzt. Odense zum Beispiel. Auf Fünen. Aber wir waren natürlich dort. Auch auf Bornholm, wie immer, und auf Rügen. Der kleine Flugplatz Güttnin mit seinem schmucken Flugplatz-Restaurant ist immer eine Reise wert. Da kann man seinen Kaffee mit Kuchen in einer freundlichen Umgebung genießen. Auch in Heringsdorf auf Usedom. Jeder wie er will.

Bei der Rückkehr nach Neubrandenburg haben die meisten Crews davon Gebrauch gemacht, einen „practiced ILS“ zu fliegen. Einer der Vorteile, den uns dieser Flugplatz bietet. Alle unsere Fluglehrer haben die CPL/IFR-Lehrberechtigung. Und so war es sinnvoll und von den Teilnehmern gern angenommen, sich die Art und Weise eines professionellen Anfluges mal genauer anzuschauen. Auch im Hinblick auf den Sicherheitsaspekt, den das Wissen bei einem möglichen Schlechtwettereinbruch bietet. Heuer wollen wir uns auch ein bisschen mit GCA-Anflügen beschäftigen. Aber auch dafür brauchen wir eine solide Basis in Handling und Wissen, was wir natürlich gern vermitteln.

Einige wenige der freien Stunden haben mehrere Teilnehmer noch mit ein bisschen Theoriestoff verbracht. Mit der Nutzung des Jeppesen Flight-Star-Programms. Das Programm ist sehr umfangreich, doch Hans hat sich beim Training auf die wichtigsten Anwendungsbereiche konzentriert. Die Eingabe der Daten des eigenen Flugzeuges und die Planung der gewünschten Route sowie der entsprechenden Dokumentation. Und auf einige signifikante Feinheiten, die ich noch nicht verraten werde. Heute noch nicht. Einfach mal mitmachen.

Viel zu schnell waren die schönen Tage vorbei. Alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen, ja, es war auch ein Madl dabei, sind mit ihren Flugzeugen gut und sicher wieder auf ihren Heimatplätzen gelandet. Und Hans und ich? Fragen sie mich bloß nicht.

Wir haben als süddeutsche Landsleute unsere leichten Probleme mit dem hohen Norden. Fahrtechnisch meine ich. Letztes Jahr sind wir gemeinsam mit dem Auto gefahren. Fast achthundert Kilometer einfach mit nur einem Strafzettel. Nervig und der ganze Tag war weg. Diesmal hatten wir eine andere Idee. Mit der Linie nach Berlin und dann mit dem Mietwagen nach Neubrandenburg. Klingt prima, hat aber auch seine Tücken. Der Hinflug war Klasse. Stand-by-Ticket der dba für 43 Euro (gilt für alle Berufspiloten) und einen VW Fox für die letzten gut einhundert Kilometer. Aber zurück! Alle Plätze der dba und anderer Flieger voll, kein Jump-seat frei und ziemlicher Frust bei uns beiden. Den ganzen Tag. Alternative: Die Bahn. Also hurtig, geschwind und wacker zum gerade gestern eröffneten neuen Hauptbahnhof in Berlin. Der war voll von neugierigen Besuchern, denn irgendwo gab es da was umsonst. Danach sieben Stunden zweiter Klasse Raucher bis Landshut. Nur gut, dass ich trotz dreifachen Umsteigens ein bisschen schlafen konnte. Jetzt war mehr als der ganze Tag weg. Also auch nicht das Wahre.

Eventuell hat einer eine noch bessere Idee für uns. Vielleicht in einem schnellen Auto bei Nacht und Nebel. Bitte nicht. Bloß nicht. Apropos Auto. Hat doch jemand einen unserer sich redlich ernährenden Teilnehmer mit einer spontanen Aussage überrascht: „Du musst ein armer Mensch sein. Dein Auto hat nur zwei Türen und ein Stoffdach“.

Na ja. Was hat denn da unser Freund Ferdinand P. aus S-Z wieder gebaut?

Wann geht es weiter? Am 1. und 2. Juni 2007. Anreise am 31. Mai bis Mittag, Abreise am 3. Juni. Die Anmeldung zu diesem Event entweder bei mir oder besser: über die AOPA-Geschäftsstelle in Egelsbach. Ich freue mich wieder auf die schönen Tage mit Ihnen im hohen Norden Deutschlands und über See.

Halten wir uns doch an die alte Fliegerweisheit:

„Lass dich von nichts und niemandem zum Absturz bringen“.

Ingolf Panzer
Vorstand der Luftfahrt-Akademie und
AOPA „certified flight instructor“

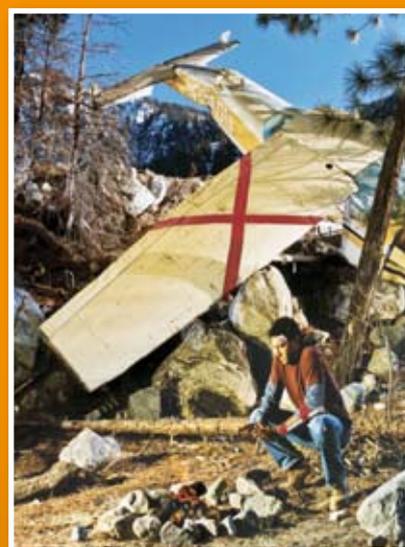
Zweitägiges Überlebenstraining

Neuaufgabe des Trainings nach der erfolgreichen Einführung im Juli 2006

Das zweitägige Training soll die Teilnehmer in die Lage versetzen, sich aus bestimmten Gefahrensituationen zu retten. Als Trainer mit von der Partie sind neben der Bavaria GmbH erfahrene und qualifizierte Überlebenstrainer, die Programme anbieten, die speziell für Piloten und das fliegende Personal der Airforce und Marine erarbeitet worden sind.

Was kommt im Einzelnen auf Sie zu?

- Erst mal Flugvorbereitung, die, man höre und staune, immer noch an erster Stelle steht. Klar doch und sollte eigentlich selbstverständlich sein.
- Notfalltraining und „worst case“ Planung
- Notsignale, Gefahrenabwehr und der Einsatz von Signalmitteln
- Individueller Lagerbau, Unterkunftsbau und Erste Hilfe
- Feuer und Fallenbau
- Das zerstörte Flugzeug zu verwerten
- Nahrungsbeschaffung und deren Zubereitung
- Wasser und dessen Beschaffenheit bzw. Qualitätsbestimmung



Dafür bekommen Sie gleich zu Beginn ein umfangreiches Überlebenspaket, das unter anderem ein Multitool-Werkzeug beinhaltet sowie eine Taschenlampe, ein „Glow Stick“, eine Rettungsdecke, Verbandspäckchen, Angelhaken, Nägel und einen kleinen Kompass und eine CD mit all den guten Tipps, die Sie in Theorie und Praxis vermittelt bekommen.

Trainings-Gebiet für die Praxis ist ein Waldstück im Allgäu in der Nähe von Kaufbeuren. Trainer ein erfahrener „Waldschrat“, der schon hunderten von Piloten die Rente gesichert hat. Richard. Der Theorieunterricht findet in den Räumen der Bavaria Flugschule auf dem Allgäuflugplatz Memmingen statt, einem ehemaligen Fliegerhorst. Ausbilder sind zwei erfahrene Offiziere, ehemalige Tornado-Piloten der German Airforce.

Einen ausführlichen Bericht über das Training können Sie in der letzten Ausgabe der Aviation-News nachlesen. Die Anmeldung zum Training erfolgt über die Bavaria Flugschule in Memmingen.

Termin: 14. und 15. April 2007

Unkostenbeitrag: 390,- Euro inkl. umfangreiches Überlebenspaket, Transfer und Verpflegung und eines „Pocket Survival Guide“ sowie einer Teilnahmeurkunde.

Anmeldung: Bavaria Aviation GmbH, Hr. Steffen Kern, Tel.: 08331 / 9 24 73 41
www.bavaria-aviation.de oder direkt über die Luftfahrt-Akademie
Uhlandstraße 19, 70182 Stuttgart, Tel. 237 33-0 Fax 0711-237 33-17

Ingolf Panzer

Vorstand der Luftfahrt-Akademie
Berufspilot und Fluglehrer

So ein paar Randbemerkungen und Wissenswertes über Dänemark, das Ziel vieler unserer Flüge über der Ostsee

Luftfahrt-Akademie/ Flugbetrieb

Autor:
Ingolf Panzer

Jeder, der dieses Land kennt, liebt es, und der es nicht kennt, lernt es lieben. Denn da gibt es nicht nur Käse und Pornos. Mitnichten. Sondern eine Menge Landschaft, Geschichte, Kultur und unglaublich viele nette und hilfsbereite Menschen. Und Piloten sind noch eine anerkannte und geachtete Spezi Mensch. Das reinste Gegenteil zu ihrem kümmerlichen Dasein im doch so innovativen südlichen Nachbarland. Doch das ist eine andere Geschichte.

Dänemark ist das nördlichste Land Mitteleuropas und das südlichste Skandinaviens. Dänemark ganzjährig – das ist kein unverbindlicher Werbespruch, sondern eine Tatsache.

Die Dänen verweisen mit dem ihnen eigenen Stolz darauf, den manche, auch und gerade die Deutschen als direkte Nachbarn im Süden, als Arroganz ansehen. Von den Deutschen stammt denn auch der unverhohlenen spöttische, inzwischen schon leicht abgeleierte Satz: Dänen meinen's gut mit Dänen und mit denen, denen Dänen nahe stehen.

Ein Badestrand gehört in der dänischen Landschaft fast überall dazu. Kein Ort des ganzen Landes ist weiter als knappe 50 Kilometer vom Meer entfernt. Im Westen begrenzt die Nordsee Dänemark, im Osten die Ostsee oder, wie es historisch und international heißt: das Baltische Meer. Ost- und Nordsee schwappen an der nördlichen Spitze Dänemarks zusammen. Dem Skagerrak. Das einzige Stück Festland ist Jütland, das gerade mal auf einer Länge von 67 Kilometern mit Schleswig-Holstein verbunden ist. Neben Jütland, in dem es sehr reizvolle Heide- und Fjordlandschaften gibt, besteht Dänemark aus gut 400 Inseln, von denen 90 bewohnt sind und zu denen auch das ferne Grönland und die Färoer-Inseln gehören. Hauptinseln sind unter touristischen Aspekten das viel besuchte Bornholm, Fünen, die Insel des Märchendichters Hans Christian Andersen, und Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen.

Eine feste Verbindung und ein ehrgeiziges, jetzt realisiertes Projekt, stellt die Brücke zwischen Fünen und Seeland über den großen Belt dar. Von Korsör nach Nyborg. Gesamtlänge beider Brücken 15,4 km, die Ostbrücke ist mit 6,8 km die längste Hänge-

brücke der Welt. Ihre Spannweite zwischen den Pylonen beträgt 1624 m die Höhe der Pylonen sind 260 m, sechs mal so hoch wie die Freiheitsstatue in New York.

Dänemark ist 43094 Quadratkilometer groß. Dazu kommen 1399 km² der Färoer-Inseln und mit knapp 2.2 Mio km² Grönland als größte Insel der Erde. In Dänemark, einer parlamentarischen Monarchie mit Königin Margrethe II. als Staatsoberhaupt, leben 5.2 Mio Menschen. Die vorbildliche soziale Absicherung der Dänen wird finanziert durch eine hohe MWSt. sowie einer Luxussteuer und gesalzene Abgaben auf Alkohol und Tabak.

Von Hans Christian Andersen stammt der schöne Satz: Zwischen der Ostsee und der Nordsee liegt ein altes Schwanennest, und das wird Dänemark genannt.

Von Kopenhagen ist es nicht weit nach Helsingör, wo nach dem Willen des englischen Dichters William Shakespeare der selbstquälerische Dänenprinz Hamlet den Meuchelmord an seinem Vater, dem Dänenkönig, rächen will und Hamlets Freund Marcellus am Ende des vierten Bildes im 1. Akt das geflügelte Wort ausruft: Etwas ist faul im Staate Dänemark.

Die Kriminalität ist in Dänemark weit geringer als in anderen Ländern. Das Vertrauen ineinander und in den Rechtsstaat zeigt sich in vielen kleinen Dingen. So findet ein Reisender nicht selten den Schlüssel für sein Ferienhaus in einem Kuvert, das sichtbar neben der Tür hängt. Niemand käme auf die Idee, dass jemand anderes als der Mieter aufschließen könnte. Nicht einmal mit Fahrraddiebstählen rechnet man in Dänemark. Im Land der Radfahrer käme es einer persönlichen Beleidigung gleich, würde man den Drahtesel auch nur deshalb ausborgen, um schneller von A nach B zu kommen.

Ordnung muss sein! Das haben die Dänen und Deutsche gemein. Aber genau dieses hören beide nicht gern. Den Dänen steckt immer noch die deutsche Besatzung während des Zweiten Weltkrieges in den Knochen. Außerdem fürchten sie sich vor der wirtschaftlichen Macht des Nachbarlandes. Und schließlich halten sie die Deutschen für ein wenig überheblich.

Dafür gibt es einen kleinen Witz:

Ein deutscher Tourist fragt in einem dänischen Restaurant nach der Toilette. Der Kellner antwortet: Geradeaus und dann die zweite Tür links. Auf dem Schild steht Gentlemen, aber lassen sie sich dadurch nicht stören, sie dürfen auch hineingehen.

Zwei berühmte Dänen, die wir fast alle kennen, aus dem Märchenbuch und aus einem berühmten Film mit Robert Redford.

Hans Christian Andersen: Autobiograph, Dramatiker, Librettist, Lyriker, Romancier, Reiseschriftsteller und „Märchen“ (Die Prinzessin auf der Erbse, Des Kaisers neue Kleider, Das hässliche junge Entlein, Die kleine Meerjungfrau). Flugbücher gehören noch nicht dazu.

Karen Blixen: bekannteste und erfolgreichste dänische Schriftstellerin. Schrieb unter dem Pseudonyme Tania Blixen, Isak Dinesen und Pierre Andrézel. Viele Reisen. Sie bewirtschaftete in Kenia mit ihrem Mann eine Kaffeefarm. Ihre Eindrücke erschienen 1937 als Impressionen: „Afrika, dunkel lockende Welt“. Der Stoff wurde 50 Jahre später verfilmt. „Jenseits von Afrika“ mit Meryl Streep und Robert Redford. (Schöne Flugaufnahmen) Weitere Werke waren „Die Sintflut von Norderney“, „Schatten wandern übers Gras“ und „Gespensterpferde“. Sie starb 1962.

Was man in Dänemark nicht tun sollte, also auch wir nicht tun:

- Nur deutsch sprechen
- Dosenfisch essen
- Eile zeigen
- Entfernungen unterschätzen
- Europa huldigen
- Flaggen hissen (nur der Danneborg und die EU-Flagge sind erlaubt)
- Geschwindigkeiten übertreten
- Kinder beschimpfen
- Schätze heben
- Trinkgeld geben

Jetzt wissen wir eine ganze Menge über dieses schöne und freundliche Land. Und nun nichts wie hin, in dieses Fliegerparadies.

Kommunikation, die beflügelt



Airbrusher Walter Maurer
Diplom-Designerin Susanne Denkscherz
Geschäftsführer Hermann Bauer



FLYING MESSAGE



Viel größer als ein Plakat. Erinnerungstärker als ein TV-Spot. Und überraschender als jede Promotion Aktion. Die Flugzeugaußenfläche als Kommunikationsmedium steckt noch in den Kinderschuhen, birgt dabei aber ungeheures Potenzial.

Denn wie sonst erreicht man so viele Menschen mit seiner Werbung – für sich oder andere. Und wo sonst kommt ein Auftritt so unerwartet, dass er garantiert unvergesslich bleibt.

Einige wenige fliegen schon: Die amerikanische Airline „Southwest“ hebt als Killerwal „Shamu“ ab. Dem Condor-Jubiläumsflugzeug fliegen mit seiner Sonderlackierung alle Herzen zu. Die All Nippon Airways steigert den Abverkauf ihrer Flugtickets bei Familien mit ihren Aufsehen erregenden Pokémon-Jets. Doch viele Unternehmen scheuen den Aufwand und kennen auch oft nicht die vielfältigen Möglichkeiten. „Hohe

Kosten bedeuten nicht immer höhere Aufmerksamkeit. Reduziertes und gezielt eingesetztes Design hat bereits eine große Wirkung.“ Hermann Bauer von PCC, einer der wenigen internationalen Spezialisten für Flugzeug-Sonderlackierungen, kennt den Markt und schließt ab Januar 2007 mit der Tochterfirma Flying Message die längst überfällige Lücke zwischen technischer Produktion, Kunst und Design und der Vermittlung passender Partner: „Es ist nicht so, dass jede Gestaltung zu jeder Flotte passt und umgekehrt. Das Image muss stimmen, der Zeitrahmen, die Zielgruppe. Wir liefern kein Design von der Stange, sondern individuelle Lösungen. Für jeden Flieger gibt es die passende Botschaft.“ Bedarf sieht Hermann Bauer übrigens nicht nur bei den Großen, „Gerade auch Privat- und Firmenjets könnten individueller aussehen und sich mit einem ausgefallenen Look – von elegant bis extravagant deutlich von den anderen abheben.“ Konsequenterweise bietet Flying Message alles aus

einer Hand, von der Beratung und der Idee über die Gestaltung bis zur Realisierung. Ein Team von erfahrenen Experten steht Hermann Bauer dabei zur Seite: darunter die Diplom-Designerin Susanne Denkscherz und der erfolgreiche Künstler und Airbrusher Walter Maurer. Durch diesen Partner-Pool kann Flying Message auf fundiertes Know How zurückgreifen.

Hermann Bauer
Flying Message GmbH
Am Thalhoferweg 20
86932 Pürgen

Telefon: +49 (0) 8196 998375
Fax: +49 (0) 8196 9989583
Mobil: +49 (0) 170 3544277
E-Mail: info@flying-message.com
www.flying-message.com

Ein detaillierter Bericht folgt in der nächsten Ausgabe.

☛ „Pusten Sie mal in das Röhrchen!“, sagt der Polizist zum zu schnell gefahrenen Autofahrer.

„Ne!“, sagt der Fahrer.

„Sie pusten jetzt auf der Stelle!“, fordert der Polizist den Fahrer auf.

„Nö!“

„Sie, wenn Sie jetzt nicht pusten, puste ich und dann haben Sie 3,5 Promille!“

☛ Der Ehemann ist vor Sorge grün im Gesicht. Fragt ihn ein Freund: „Was ist denn los mit dir?“

„Ich mache mir Sorgen um meine Frau.“

„Was hat sie denn?“

„Das Auto.“

☛ Ein Mann geht in eine Bar und setzt sich an die Theke.

Fragt der Kellner: „Warum denn so traurig?“

Sagt der Mann: „Meine Frau hat gesagt, sie will einen Monat lang nicht mit mir reden!“

Sagt der Kellner: „Das ist doch nicht so schlimm. Diese Zeit geht auch vorbei.“

Antwortet der Mann: „Ja, heute!“

☛ Der Fernfahrer wird gefragt, ob er etwas zu verzollen habe. „Nein, nichts“, antwortet er. Der Zöllner öffnet die Plane des Lasters und sieht einen großen Elefanten, dem auf jeder Seite des Bauches ein halbes Brötchen klebt. „Und was ist das?“ „Verdammt, sind sie pingelig. Darf man denn jetzt nicht mal mehr ein belegtes Brötchen mitnehmen?“

☛ Mann und Frau im Tierpark. Beim Raubtiergehege meint der Mann: „Was diese Tiger wohl sagen würden, wenn sie sprechen könnten?“ Erwidert ihm die Frau: „Sie würden sagen: Wir sind Löwen und keine Tiger, du Idiot.“

☛ Was machen Ostfriesen wenn der Strom ausfällt? Sie gehen hinter den Deich und holen einige Kilo Watt.

☛ Der junge Akademiker hat seinen ersten Arbeitstag im Büro. Der Chef spricht ihn an: „Nehmen Sie den Besen und kehren Sie bit-

te das Zimmer.“ Der Akademiker ist empört: „Aber ich komme doch von der Universität!“ „Oh, Entschuldigung, ich zeige Ihnen gleich, wie das geht.“

☛ Das Pferd von Cowboy Jim ist gestorben. Jetzt ist er verzweifelt auf der Suche nach einem neuen Pferd. Er erfährt, dass der Pfarrer sein Pferd verkauft, geht hin schaut sich's an, ist begeistert und will es sofort kaufen.

„Moment,“ sagt der Pfarrer, „es gibt da ein Problem. Dieses tolle Pferd ist ja mein Pferd, d.h. ich habe es dressiert. Wenn sie wollen, dass es schnell galoppiert, dann rufen sie: „Gott sei Dank!“, denn es ist wirklich ein Grund zu danken, wie dieses Pferd galoppiert! Und wenn sie wollen, dass es wieder stehen bleibt, dann sagen sie: „Amen!“. Ist das ein Problem für sie?“

„Nein, nein!“ sagt Cowboy Jim, der total begeistert ist von dem Pferd. Er kauft es und denkt sich: „Das muss ich sofort ausprobieren!“ Er schwingt sich aufs Pferd und ruft: „Gott sei Dank!“ Das Pferd galoppierte sofort los, und es war wirklich eine Freude, wie das Pferd im gestreckten Galopp über die Prärie fegte.

Nach einiger Zeit wollte Cowboy Jim wieder anhalten. Er zog am Zügel - nichts passierte. Er rief: „Brrrr! Hoooo!“ - nichts passierte. Cowboy Jim wurde immer nervöser. Was er auch tat - das Pferd galoppierte weiter. Jim wusste, dass er unausweichlich auf eine tiefe Schlucht zugaloppierte. Cowboy Jim ist verzweifelt und sagt sich: „Ich werde sterben!“

Alles, was ich noch tun kann, ist ein `Vater unser` zu beten...“ und er begann: „Vater unser im Himmel, geheiligt werde dein Name...“ bis er schließlich angelangt war bei: „... in Ewigkeit. AMEN.“ Kaum hatte er `Amen` gesagt, kam das Pferd abrupt zum Stehen - zwei Meter vor dem Abgrund!“ Cowboy Jim atmete tief durch und sagte: „Gott sei Dank!“

☛ Ein Mann kommt vom Arzt nach Hause und erzählt seiner Frau, was der Arzt gesagt hat: „Stell Dir vor, ich kann nur noch zehn Mal, dann ist es aus und vorbei!“ Darauf Sie: „Dann solltest Du einen Plan machen und es richtig einteilen!“ Er: „Mach ich!“ Drei Wochen später fragt sie ihn: „Na, wie ist es, Dein Plan, ist

der fertig?“ Er: „Ja, der Plan ist fertig... Aber du stehst nicht drauf!“

☛ Unterhalten sich zwei Männer: „Ich baue für meine Frau einen Stuhl.“ - „Und?“ - „Bis auf die Elektrik ist er fertig!“

☛ Tower: Delta Fox Alpha, hold position, Marshall will park you.
Pilot: Roger. Looking out for John Wayne.

☛ Tower: DE..., fliegen Sie weiter im Gegenanflug für die 26, Landenummer 2 hinter einer DC9 im kurzen Endteil.

Pilot: Verstanden, fliege weiter für die 29 und folge der DC6.

Tower: Nicht ganz richtig: die Landebahn war 26 und Verkehr eine DC9.

Pilot: Okay, ich folge der DC26... Wie war die Landebahn?

☛ Personalchef: „Sie fangen Montag an. Bezahl wird nach Leistung.“

Bewerber: „Tut mir leid, davon kann ich nicht leben.“

☛ Der Chef zur Sekretärin:
„Schreiben Sie streng vertraulich darüber. Ich möchte sicher sein, dass es wirklich jeder liest.“

☛ Ein Unternehmer zum anderen:
„Warum sind deine Arbeiter immer so pünktlich?“

„Einfacher Trick: 30 Arbeiter, aber nur 20 Parkplätze!“

☛ Flugschüler: Lichtenfels Info, D-Exxx, im rechten Queranflug Landebahn 22, zum Durchstarten und Aufsetzen.

Tower: D-Exxx, ich habe eine große Bitte: erst aufsetzen und dann durchstarten!

☛ Tower: You have traffic at 10 o'clock, 6 miles!

Pilot: Please Give us another hint, we have digital watches!



EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

Platin-Sponsor



Gold-Sponsor

aerokurier

FLUGREVUE

THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE
FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT

19.– 22. APRIL 2007

BUSINESS AVIATION

**PRIVATE AND SPORTS
AVIATION**

GLIDERS AND ULTRALIGHTS
AVIONICS AND MAINTENANCE



www.track-werbung.de

www.aero-friedrichshafen.com