Verband[illegible]ständigen
LUFTFAHRT-AKADEMIE

© p.a.r.k.

germa[illegible] Erscheinungsweise vierteljährlich 8. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law an[illegible]nance

Ausgabe: 2.2007

ISSN 1862-6815

Neue Regeln für Piloten - Änderungen luftrechtlicher Vorschriften 2007

aviation news Ausgabe 6 2.2007 Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen und der Luftfahrt-Akademie

Cable Management by OBO

Intelligente Flughafen-Lösungen für die Daten- und Infrastruktur

Anspruchsvolle Flughäfen

Hier bewähren sich OBO Systeme überall auf der Welt seit vielen Jahren durch Funktionssicherheit, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für die reibungslose und sichere Funktion hochkomplizierter technischer Anlagen und Einrichtungen. Tag für Tag. Jahr für Jahr.

Lange Wege. Komplexe Strukturen. Aufwändige Technik. Enormer Energiebedarf. Strenge Sicherheitsbestimmungen. Flughafen-Projekte sind stets eine besondere Herausforderung für die Elektroinstallation. Dort, wo sich Tag für Tag viele Menschen aufhalten, muss die Funktion von elektrischen Anlagen, Kommunikationseinrichtungen und Datennetzen auch unter extremen Bedingungen gewährleistet sein. Die professionellen Systeme des OBO Cable Management sind für die hohen Anforderungen anspruchsvoller Flughafen - Projekte wie Dortmund, Frankfurt, Athen, Paris, München, Zürich, in vielen deutschen und internationalen Metropolen ausgelegt.

■ **Infoservice:** 02373/89-1517

OBO BETTERMANN GmbH & Co. KG
Postfach 1120 · D-58694 Menden
Tel. 02373/89-0 · Fax 02373/89-238
E-Mail: info@obo.de · www.obo.de

OBO BETTERMANN

AERO 2007

Editorial

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

Liebe Leserinnen und Leser,

jedem aktiven Piloten ist bekannt, dass er nicht fliegen darf, wenn ihm kein gültiges Medical vorliegt. Das war schon früher so. Ohne Medical bekam man seinen Schein nicht verlängert. Und in Absatz 3 von § 4 LuftVG steht auch heute noch drin, dass die Erlaubnis zu widerrufen ist, wenn die Voraussetzungen des Absatz 1, u.a. ein gültiges Medical, nicht mehr vorliegen.

Diese Vorschrift haben einige Landesluftfahrtbehörden, aber auch das Luftfahrt-Bundesamt, für sich in Anspruch genommen, tatsächlich die Lizenz zu widerrufen, als sie – zufällig – erfuhren, dass derzeit kein gültiges Medical vorliegt. Den Piloten war die Lizenz für fünf Jahre erteilt, ohne Medical durften sie „die Rechte aus der Lizenz – ohnehin – nicht ausüben". In einem Fall befand sich der Pilot im Ausland und wollte erst nach seinem Auslandsaufenthalt in Deutschland zum Fliegerarzt gehen. Die zuständige Landesluftfahrtbehörde erinnerte sich der Widerrufsbestimmung des LuftVG – der Schein war weg. Selbstverständlich wurde auch noch die sofortige Vollziehung angeordnet, so dass die Klage keine aufschiebende Wirkung hatte. Im einstweiligen Rechtsschutz erhielt die Behörde vom Verwaltungsgericht Wiesbaden sogar Recht, das sich – ohne weiteres Nachdenken? – ausschließlich auf den bereits zitierten Absatz 3 (siehe oben) berief. Erst der angerufene Verwaltungsgerichtshof Hessen in Kassel stellte mit seinem Beschluss vom 20. Dezember 2006 klar, dass Aufgabe der Verwaltung auch im Nachdenken besteht. Die Landesluftfahrtbehörde hatte den in § 29 LuftVZO konkretisierten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht beachtet. Unter Beachtung dieses Grundsatzes kommt der Widerruf der Pilotenlizenz als letztes Mittel erst dann infrage, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht nur vorübergehend entfallen sind bzw. die in § 29 LuftVZO vorgesehen milderen Mittel nicht mehr ausreichen, die Sicherheit des Luftverkehrs zu wahren. Der Bescheid der Landesluftfahrtbehörde wurde daher wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben.

Nicht besser erging es dem Luftfahrt-Bundesamt. Der Pilot war seit Jahrzehnten im Besitz einer Privatpilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung. Er hat eine leichte Rot-Grün-Schwäche, die ihn aber nie untauglich machte. Nach dem 1.5.2003 erhielt er eine JAR-FCL-Lizenz, obwohl eine ICAO-Lizenz im Hinblick auf die Tauglichkeit geboten gewesen wäre. Bei seiner letzten medizinischen Untersuchung wurde er wiederum als tauglich festgestellt. Dies gefiel dem LBA (das Referat Flugmedizin war ausdrücklich nicht involviert) gar nicht, so dass es den Fliegerarzt anwies, das Tauglichkeitszeugnis zu widerrufen, was auch geschah. Schließlich sind die Fliegerärzte wegen der Verlängerung ihrer eigenen Berechtigungen vom Wohl und Wehe der Luftfahrtbehörden abhängig. Als nächstes widerrief das LBA die Lizenz und ordnete den Sofortvollzug an, so dass das Verwaltungsgericht Braunschweig bemüht werden musste. Der Vorschlag des Referat Flugmedizin, vom Gericht bereitwillig aufgenommen und vorgeschlagen, dem Piloten doch eine ICAO-Lizenz auszustellen, da damit alle (Farb-)Probleme beseitigt seien, wurde vom LBA (Referat Lizensierung) abgelehnt. Man streitet sich lieber vor Gericht, als zu pragmatischen, rechtsstaatlich korrekten Lösungen zu gelangen. Das Verwaltungsgericht Braunschweig hob durch Beschluss vom 8. März 2007 den Widerrufsbescheid des LBA ebenfalls wegen Rechtswidrigkeit auf, weil die Maßnahme unverhältnismäßig war und gegen das Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 Abs. 3 Grundgesetz verstoßen hat. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebietet in solchen Fällen, die Möglichkeiten des geringeren Eingriffs zu beachten und anzuwenden, wie sie in § 29 LuftVZO aufgeführt worden sind, also insbesondere die Möglichkeit des Ruhens einer Lizenz als milderes Mittel zu überprüfen. Auch wenn sich das LBA nur noch als „Eingriffsverwaltung" versteht, sollten zumindest die Grundsätze der Rechtsstaatlichkeit beachtet werden. Sonst werden immer wieder gerichtliche Nachhilfestunden in diesem Fach erforderlich.

Ihr Wolfgang Hirsch

Inhalt

Luftrecht 4-6
► **Neue Regeln für Piloten**

Sachverständigenpraxis 7
► **Pferd gegen UL**

Meteorologie 8-9
► **Absturz durch Vereisung**

Luftrecht 10
► **Görlitz - Ein Lehrstück**
► **Einsamer Kampf** 11

Flugbetrieb 12-15
► **Wasserfluglinien**

Aktuell 16
► **Incidents-NASA ASRS Alert-Liste**

Flugbetrieb 17
► **Sprachtests für Piloten**

Luftfahrthistorie
► **Zitronenbomber** 18-19

Techn.-Anwendungen 20-22
► **Permanon Aircraft Supershine**

Messebericht 22
► **AERO 2007**

Historie
► **Rossitten 1925** 24-25

Flying-Message 26-28
► **„50 Jahre Saarland"**

Luftfahrt-Akademie 28-30
► **Kroatien**

Was zum Schmunzeln 31
► Nach jedem Flug ...

► **Impressum** (15)

Neue Regeln für Piloten - Änderungen luftrechtlicher Vorschriften 2007

Die „Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen" ist im Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 26 vom 14.06.2007veröffentlicht worden (BGBl. I 1048 ff.) und tritt am 01.07.2007 in Kraft.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
RA Stefan Hinners

Zum 01.05.2007 treten einige wichtige Neuerungen in luftrechtlichen Vorschriften in Kraft, die teilweise sogar Erleichterungen für Piloten mit sich bringen.

Fliegerärztliche Untersuchung

Die wichtigste Neuerung für Piloten ist die, dass jegliche flugmedizinische Tätigkeit des LBA wegfällt. Nun mag vielen Piloten ein Stein vom Herzen fallen, der einmal in die Fänge der flugmedizinischen Abteilung des LBA geraten ist. Die Verfahrensdauer der flugmedizinischen Tätigkeit des LBA war ja eher eine Sache von Jahren denn von Monaten. Dass hierdurch Piloten über Jahre nicht fliegen konnten, wurde unbekümmert ignoriert.

Hier kann nun neue Hoffnung keimen, da ein wenig Wettbewerb und Dienstleistung Bedeutung in der flugmedizinischen Untersuchung gewinnen wird:

Dieses funktioniert bei den jetzigen Fliegerärzten ja insofern schon sehr gut, als dass man, wenn ein Arzt überlastet ist und keine Zeit hat, ohne Weiteres zu einem anderen Arzt gehen kann und so im Notfall auch ganz kurzfristig einen Untersuchungstermin bekommt.

Insoweit ist auch herauszustellen, dass die Lizenzabteilung des LBA mittlerweile hervorragende Arbeit leistet und im Regelfall sehr zügig die neue Lizenz ausstellt. Auch eine Behörde kann also effektiv und leistungsfähig sein. Da dieses beim flugmedizinischen Dienst nie gelungen ist, kann man nun die Hoffnung haben, dass alles besser wird. Und so soll künftig funktionieren:

Die fliegerische Erstuntersuchung findet für der Piloten mit einem Medical der Klasse 2 beim AME, statt, dies ist der Fliegerarzt. Piloten mit einem Medical Klasse 1 müssen in ein AMC, also in flugmedizinisches Zentrum. Zurzeit sind fünf flugmedizinische Zentren anerkannt, eine Liste ist unter dem Link „Personal" unter der LBA-Homepage zu finden. Selbstverständlich können auch Piloten für die Erstuntersuchung zum Medical Klasse 2 zum AMC gehen, wenn sie dieses denn möchten.

Die Folgeuntersuchung können sowohl Piloten mit einem Medical der Klasse 1 und der Klasse 2 beim Fliegerarzt (AME) ausführen lassen.

Interessant wird es jetzt bei Tauglichkeitsproblemen.

Der Problemkreis ***„Tauglichkeitsproblem"*** ist für viele Piloten ein Horrorszenario und eine große Unbekannte. Dabei ist das Verfahren eigentlich recht einfach:

Die JAR-FCL 3 zeigen recht genau auf, welche Parameter ein Proband erfüllen muss, um tauglich zu sein. So steht in den JAR-FCL 3.255 z.B. detailliert, welcher Blutdruck noch mit einer Tauglichkeit vereinbart war/ist und welcher nicht. Es ist auch beschrieben, wie sich die Einnahme blutdrucksenkender Medikamente auf die Tauglichkeit auswirkt.

Für den Fliegerarzt ist durch die JAR-FCL dann auch ein ganz enger Rahmen gesteckt:

Sofern die Werte des Probanden aus dem Rahmen der JAR-FCL herausfallen, so hat er den Bewerber untauglich zu schreiben. Das Korsett für den Fliegerarzt ist hierbei eng. Er hat in vielen Grenzwerten kaum einen Beurteilungsspielraum. Natürlich gibt es pilotenfreundlichere und pilotenunfreundlichere Fliegerärzte, aber in vielen Punkten besteht kein Spielraum. Das Attest „untauglich" hat früher dazu geführt, dass man dem fliegerärztlichen Dienst des LBA anheim fiel. Jetzt geht man zu einem der fünf AMCs, wenn man die Untauglichkeit überprüfen lassen will.

Und jetzt der Knaller für Piloten mit Medical Klasse 2:

Die weitergehende Überprüfung der Tauglichkeit kann nach den neuen gesetzlichen Regelungen auch bei einem anderen anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen (AME) durchgeführt werden. Dieser kann Fachärzte, andere flugmedizinische Sachverständige und Psychologen hinzuziehen und dann die fliegerärztliche Tauglichkeit unter dem erweiterten Begutachtungsrahmen erteilen.

Dieses ist ein ganz erheblicher Vorteil für Bewerber und wird das gesamte Verfahren der Nachuntersuchung erheblich vereinfachen, beschleunigen und effektiver machen. In anderer Hinsicht ist aber die fliegerärztliche Untersuchung auch erheblich strenger geworden:

Bei der fliegerärztlichen Untersuchung hat der Bewerber einen Identitätsnachweis durch Personalpapiere zu führen (außer, er ist dem Fliegerarzt von Person bekannt) und der Fliegerarzt hat das Ergebnis der Untersuchung in jedem Fall (!), also auch, wenn die Untersuchung beispielsweise abgebrochen wird, an die Behörde zu melden.

Der Bewerber sollte sich also vor einer fliegerärztlichen Untersuchung und insbesondere vor einer erweiterten Nachuntersuchung sehr genau überlegen, was er macht. Das unbedarfte Erscheinen beim Fliegerarzt, nachdem man gerade einen Toast zum Frühstück genossen hat, kann so zu einem Abenteuer werden, wenn der Blutzuckerwert dann komplett außerhalb des Rahmen liegt.

Eine wichtige Anmerkung für die Fliegerärzte selbst: Die Altersgrenze für Fliegerärzte von 68 Jahren bleibt leider. Diese Regelung war das „Aus" für viele bekannte und eingesessene Fliegerarztpraxen, so dass Bestrebungen zur Heraufsetzung der Altersgrenze bestanden, die aber erfolglos waren. Da auch höchst richterlich die Altersgrenze als verfassungskonform bestätigt wurde, ist an der Altersgrenze im Augenblick nichts zu rütteln.

Zuverlässigkeit

Weitere interessante Neuigkeiten gibt es im Rahmen der Zuverlässigkeit von Piloten. Es ist deutlich konkretisiert worden, wann eine Unzuverlässigkeit vorliegt. Die entscheidendste Änderung ist, dass eine Unzuverlässigkeit

anzunehmen ist, wenn die Zuverlässigkeitsuntersuchung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz nicht durchgeführt wurde bzw. die Zuverlässigkeit des Bewerbers hiernach nicht festgestellt worden ist. Dieses ist letztlich eine Art Beweislastumkehr: Kann man keine positive Zuverlässigkeitsüberprüfung vorlegen, ist man unzuverlässig. Hierum werden sich wohl wieder diverse Rechtsstreitigkeiten ranken.

Weiter wird in § 24 LuftVZO jetzt sehr konkret ausdifferenziert, wann eine Unzuverlässigkeit ansonsten vorliegt. Dieses ist meines Erachtens zu begrüßen, da die Beurteilung hierdurch sehr viel fassbarer und eindeutiger wird. Bisher bestanden diffuse Verwaltungsanordnungen oder Verwaltungspraxen, die für Bewerber oder Scheininhaber fast nicht durchschaubar waren. Wenn ein Sachbearbeiter dem Lizenzinhaber erklärte, er sei nicht zuverlässig, weil er wegen eines Verkehrsdeliktes verurteilt worden sei, dann war dieses für den Piloten letztlich kaum nachprüfbar oder begreifbar. Die jetzigen Regeln sind auch für den Rechtsunkundigen einfach zu verstehen:

Ein Bewerber ist unzuverlässig, wenn er wegen eines Verbrechens verurteilt wurde (dies sind Straftaten, die mit einer Mindeststrafe von einem Jahr versehen sind) und seit Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung zehn Jahre noch nicht verstrichen sind.

Der Bewerber ist weiter unzuverlässig, wenn er wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt wurde und seit Eintritt der Rechtskraft der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind.

Weiter ist man unzuverlässig, wenn man erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat und diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind.

➔ *Fortsetzung auf Seite 6*

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 CAB 232

Überall erhältlich bei

air bp

Ihre Leidenschaft ist das Fliegen – unsere das Öl.

Castrol Aviator
Liquid Engineering for Aircraft

Hier ist es leider bei der außerordentlich schwammigen Regelung geblieben. Dieses hat die vorbeschriebenen Nachteile, weil man wieder nicht weiß, ob denn die sieben Punkte im eigenen Register schon gefährlich werden oder nicht. Andererseits bietet die Regelung auch einen erheblichen Spielraum für Beurteilungsermessen der Behörde. Dieses kann eine echte Chance sein, weil man gegebenenfalls auch mit einer Punktezahl, die über dem liegt, was normalerweise tolerabel wäre, noch zuverlässig sein kann, weil z.B. die Art der Taten oder die Zeiträume, in denen die Taten begangen wurden, gegebenenfalls doch noch eine Zuverlässigkeit gegeben sein lassen.

Hier sollte man allerdings fachlichen Rat suchen, bevor man das Kind in den Brunnen fallen lässt.

Untauglich ist natürlich weiterhin, wer regelmäßig Alkohol, Rauschmittel und Medikamente missbraucht.

Weiter wurde eine Regelung aufgenommen, die meines Erachtens schlicht verfassungswidrig ist. Es ist nämlich im § 24 IV eine Art Generalklausel aufgenommen worden, nach der auch nahezu jegliche andere Entscheidung von Gerichten oder Staatsanwaltschaften für die Zuverlässigkeit herangezogen werden kann. Dies bedeutet konkret, dass selbst Einstellungen von Verfahren nach § 153 a StPO - dieses ist die allseits bekannte Einstellung gegen Zahlung eines Geldbetrages - zur Beurteilung der Zuverlässigkeit herangezogen werden kann. Bei dieser Art der Einstellung handelt es sich aber gerade nicht um eine Verurteilung. Der dem Verfahren zugrunde liegende Lebenssachverhalt wird bei einer Einstellung nach § 153 a StPO gerade nicht aufgearbeitet. Der Betroffene zahlt einen Geldbetrag an eine gemeinnützige Einrichtung und das Verfahren wird eingestellt. Selbstverständlich kann auch ein völlig Unschuldiger diesen Geldbetrag zahlen. Es ist sogar nicht gerade selten, dass gerade Menschen, die sich immer rechtstreu verhalten, bei dem Angebot einer Staatsanwaltschaft zur Einstellung des Verfahrens zugreifen, da ihnen die Vorstellung, Angeklagter in einem Strafverfahren zu sein, den Angstschweiß auf die Stirn treibt.

Mir ist noch der Fall eines älteren Herren im Gedächtnis, dem seitens der Staatsanwaltschaft vorgeworfen wurde, in ein Sperrgebiet eingeflogen zu sein. Aus der Aktenlage war der Vorwurf sehr wackelig, da der Flugweg auch nach den Radarauswertungen das Sperrgebiet gerade gestreift hat. Die Staatsanwaltschaft hat demgemäß eine Einstellung nach § 153 a StPO angeboten. Eine Verurteilung wäre für die Staatsanwaltschaft in diesem Fall auch kaum erreichbar gewesen. Ein etwas kernigerer Pilot hätte hier das Verfahren durchgeführt. Der Angeschuldigte im vorliegenden Verfahren hatte diese Nerven nicht und hat gezahlt, um sich des Damoklesschwertes zu entledigen, dass da über seinem Haupte - vielleicht völlig zu Unrecht - schwebte.

Künftig könnte jetzt die für die Ausstellung der Lizenz zuständige Stelle gerade dieses Verfahren zum Anlass nehmen, um die Zuverlässigkeit des Bewerbers anzuzweifeln.

Dieses ist meines Erachtens verfassungsrechtlich in höchstem Maße bedenklich.

Wichtig sind auch einige Änderungen für Flugschüler:
Künftig sind die wesentlichen Unterlagen, insbesondere die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz, vor Beginn der Ausbildung vorzulegen. Es reicht also künftig nicht, die Ausbildung zu beginnen und dann so langsam mit der Einholung der Unterlagen zu beginnen. Es gibt zwar kleine Erleichterungen, wie beispielsweise die, dass zunächst auch eine Bestätigung der Behörde eingereicht werden kann, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfung beantragt ist, vorliegen müssen diese Unterlagen aber in jedem Fall.

Für Segelflugzeugschüler gibt es einige Erleichterungen, beispielsweise die, dass die Tauglichkeitsbescheinigung erst vor dem ersten Alleinflug vorzulegen ist. Hier hat man der Tatsache Rechnung getragen, dass der Segelflugzeugschüler oftmals sehr lange braucht, bis er nach Beginn der Ausbildung zum Alleinflug kommt und die Finanzdecke der Segelflugzeugschüler gemeinhin eher dünn ist.

In der Summe kann man also feststellen, dass die Neuregelungen im Großen und Ganzen zu begrüßen sind, Klarheit schaffen und Erleichterungen mit sich bringen. Im Hinblick auf die Tauglichkeitsuntersuchung wurde leider dem politischen Druck nachgegeben. Hier wird abzuwarten sein, ob eine höchst richterliche Korrektur des Gesetzes erfolgt.

Rechtsanwalt Stefan Hinners, Hamburg

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-luftfahrt.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 7127-9 75 40, Fax +49 7127-97 54 44
info@axelneumann.de

Pferd gegen UL – Pferd bleibt „Sieger“

Autor:
Dipl.-Ing.
Claus-Dieter Bäumer
Verband der Luftfahrtsachverständigen/Sachverständigenpraxis

Vom landwirtschaftlichen Haftpflichtversicherer erhielt ich den Auftrag, einen nichtalltäglichen Schadenhergang zu untersuchen und die Reparaturkosten eines beschädigten UL zu ermitteln:

Ein bei ihm versichertes Pferd (Kaltblüter) hatte nach seinen Informationen ein UL beschädigt.

Ein Besichtigungstermin wurde vereinbart und alle am Schaden Beteiligten waren anwesend. In der Tat war der Schadenhergang aus Sicht des Pferdes logisch: Es wurde nach einer Kutschfahrt im Dorf ausgespannt und an der Hand eines 15jährigen Mädchens zur Weide geführt.

Als das Pferd durch das offen stehende Tor einer Hofeinfahrt seine Weide entdeckte, nahm es die Abkürzung durch diesen Bauernhof. Das Mädchen konnte das Pferd nicht mehr halten und wurde dabei durch Huftritte verletzt.

Auf dem Bauernhof war ein UL vom Typ Ikarus C 22 untergestellt und durch eine Leine mit einem Traktor verbunden, um bei Wind nicht wegzufliegen. Das Pferd verfing sich mit der rechten Hinterhand in dieser Leine, geriet in Panik und straffte diese ein zweites Mal. Als Folge dessen krachte das Leitwerk des UL zweimal an den Deckenbalken einer Remise und wurde entsprechend beschädigt.

Der Übeltäter beruhigte sich dann relativ schnell und konnte nunmehr über die von ihm gewählte Abkürzung weiter zu seiner Weide geführt werden.

Die Schadenbesichtigung ergab, dass nicht nur das Leitwerk ersetzt werden musste, sondern auch das Rohr zwischen Kabine und Leitwerk, was aufgrund der erheblichen Hebelkräfte nicht mehr lufttüchtig sein konnte.

Im Gegensatz zu gewohntem Reparaturaufwand bei Flugzeugen der E-Klasse blieben

bei diesem Muster die Kosten begrenzt. Nach Rücksprache mit dem Hersteller wurden für die Teile ca. EUR 5.000 benötigt. Der Arbeitsaufwand sei nach seiner Einschätzung ca. 10 Stunden, wenn bei ihm repariert würde.

Tatsächlich ist diese Konstruktion sehr reparaturfreundlich: die meisten Teile werden durch Splinte und Spanngurte miteinander verbunden.

Der „Übeltäter“

So konnte dank guter Mitarbeit der Beteiligten das Gutachten relativ schnell erstellt werden. Der Versicherer setzte sich danach mit dem Geschädigten in Verbindung. Innerhalb einer Woche war dieser Schaden dann reguliert.

Claus-Dieter Bäumer

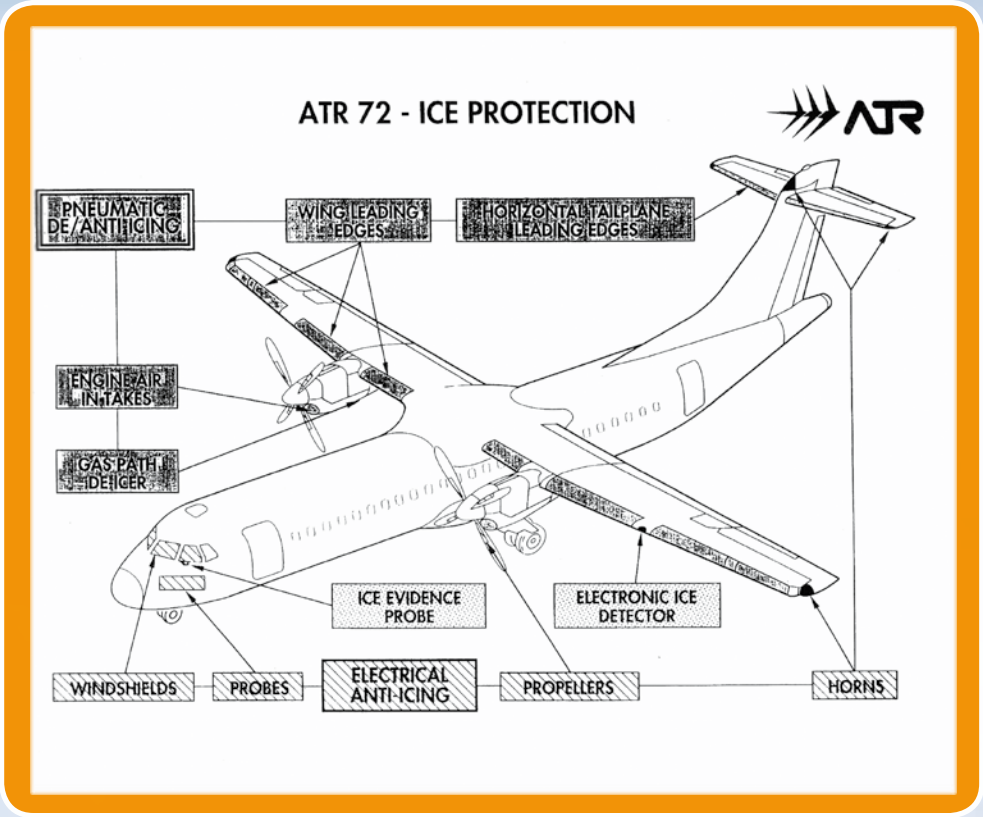
Anmerkung:
Nach den technischen noch einige rechtliche Erläuterungen: Anspruchsgrundlage ist die sogenannte Tierhalterhaftung, die in § 833 BGB geregelt ist. Bei durch Haustiere verursachten Schäden haftet der Halter allerdings nur dann, wenn die Beaufsichtigung „ohne die im Verkehr erforderlich Sorgfalt“ erfolgt ist. Ob das „Kutschenpferd“ als Haustier angesehen werden kann oder nicht, dürfte in diesem Fall unerheblich sein. Auf jeden Fall hat der Pferdehalter die im Verkehr erforderlich Sorgfalt nicht beachtet, als er den Kaltblüter einer 15-jährigen Jugendlichen anvertraute. Da wundert es nicht, dass diese das Pferd nicht halten konnte und sich bei dem Versuch des Führens sogar noch verletzt hat. Der Halter hat sicherlich seinen Fehler eingesehen, der Versicherer musste zu Recht Schadensersatz leisten, wobei letzterer bei dem eingrenzbaren Schaden noch glimpflich davon gekommen ist. In einem anderen Fall, der sich vor einigen Jahren ereignet hat, machte sich ein Pferd der an einen Flugplatz angrenzenden Reitanlage selbständig, galoppierte quer über den Flugplatz sowie die Start- und Landebahn und kollidierte dort mit einer PA28, die gerade aufgesetzt hatte und nicht ausweichen konnte. Der Tier- und Sachschaden war erheblich. Da merkt man erst, wie viel Kraft in einem PS steckt!
Wolfgang Hirsch

„Absturz durch Vereisung“ - American Eagle Flug 4184, Roselawn/Indiana

Autorin:
Inge Niedek

Luftfahrt-Akademie/Flugwetterkunde

Um 15.59 CST (Central Standard Time), am 31. Oktober, 1994, stürzte die ATR 72 der Simmons Airlines, unter der Flug-Nummer American Eagle 4184, nahe der Stadt Roselawn/Indiana ab. Alle 68 Personen an Bord (64 Passagiere und 4 Besatzungsmitglieder) wurden beim Aufschlag getötet.



Was war passiert?

Flug 4184 startete um 14.55 Uhr Ortszeit in Indianapolis. Die Flugzeit nach Chicago O'Hare (ORD) betrug 45 Minuten, doch hatte die Flugsicherung wegen der Anflugsituation in Chicago (heavy traffic) eine Verspätung avisiert („..you can expect a little bit of holding in the air...“). Vor dem Start erhielten die Piloten einen kombinierten Flugplan mit Wetterbericht. Der Wetterbericht enthielt keine AIRMETs (Airman's Meteorological Information) und auch keine Information über Vereisungsbedingungen entlang der geplanten Flugstrecke.

Die Maschine stieg auf 16.000 Fuß, und um 15.13 Uhr Ortszeit leitete die Besatzung bereits den Sinkflug auf 10.000 Fuß ein. Während des Sinkfluges wurde das Level III Deicing System eingeschaltet (Aktivierung der Deicing boots an den Tragflächen und dem Seitenleitwerk) und die Propellerdrehzahl auf 86 Prozent erhöht. Nach Erreichen der Flughöhe von 10.000 Fuß begann Flug 4184 den Einflug in das Holding. Das Deicing System wurde während dieser Zeit abgeschaltet. Um 15.33 Uhr Ortszeit bemerkte der Kapitän, dass der Anstellwinkel ungewöhnlich hoch sei. Daraufhin wurden 15 Grad Flaps gefahren und der Anstellwinkel ging zurück auf 0 Grad. Um 15.41 Uhr Ortszeit ertönte ein Warnsignal im Cockpit und die Besatzung aktivierte erneut das Deicing System Level III. Um 15.48 Uhr Ortszeit bemerkten die Piloten erstmals einen Eisansatz („I'm showing some ice now“). Bis auf die Bemerkung „we still got ice“ um 15.55, erfolgte keine weitere Diskussion über den Vereisungsgrad. Offensichtlich war den Piloten zu diesem Zeitpunkt die Gefährlichkeit des Eisansatzes nicht bewusst. Um 15.56 begann der Sinkflug auf 8.000 Fuß. Während des Sinkfluges drehte die Maschine plötzlich nach rechts bis auf 77 Grad Schräglage (RWD = Right-Wing-Down), anschließend nach links und wieder nach rechts, und vollführte dann eine Rolle. Die Nase ging anschließend nach unten bis auf 73 Grad, und die Maschine drehte sich um die Längsachse von 144 Grad rechts nach links bis auf 55 Grad. Der Flugschreiber verzeichnete eine letzte Geschwindigkeit von 375 Knoten (IAS = Indicated Airspeed) und eine Beschleunigung von 3,6 g . Um 15.59 Uhr Ortszeit schlug die Maschine in einem Maisfeld auf.

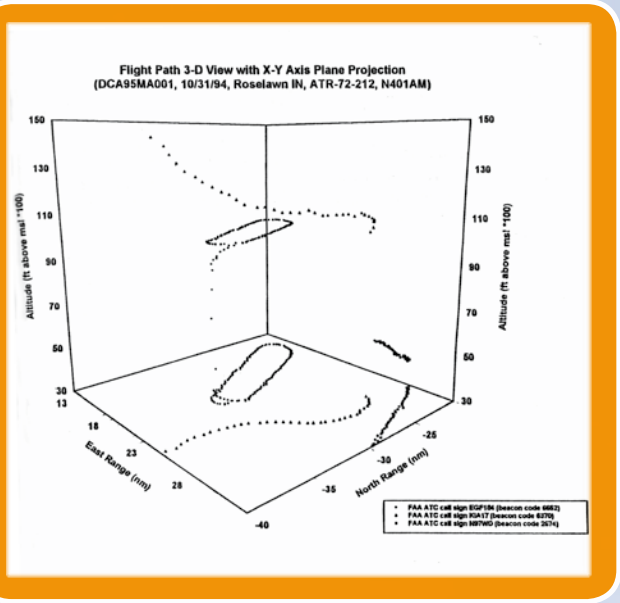
Als vermutliche Ursache stellte das NTSB fest:

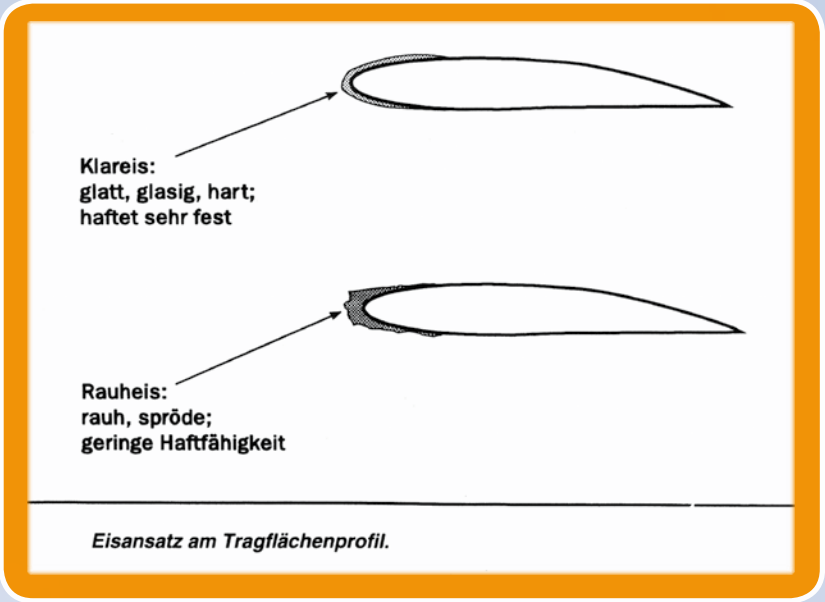
a) Verlust der Kontrolle über das Flugzeug zusammen mit unkontrollierten Querruderausschlägen;

b) Strömungsabriss an den Querrudern, durch Eisansatz hinter den „de-ice-boots“ auf der Oberfläche des Tragflügels.

Zur Wettersituation zum Unfallzeitpunkt:

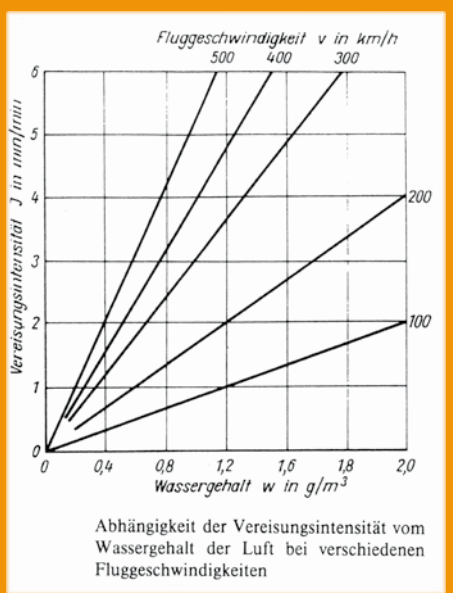
Ein Tief zog über Indiana. Der Unfallort befand sich nördlich des Tiefzentrums. Die Nullgradgrenze lag zwischen 7000 und 8000 Fuß, die Wolkenobergrenze zwischen 19.000 und 30.000 Fuß. Es ist festzuhalten, dass bei einer Umgebungstemperatur von –3° C, in 10.000 Fuß Höhe sowohl Eiskristalle als auch unterkühlte Regentropfen auftreten können. Die „normale“ Wetterinformation enthielt jedoch keine besonderen Hinweise auf Vereisungsbedingungen. Erst eine um 14.45 Uhr Ortszeit





Eisansatz am Tragflächenprofil.

ausgegebene AIRMET *„light to moderate icing in clouds and precipitation"* gab einen eindeutigen Hinweis, wurde aber nicht an die Piloten weitergegeben. Eine weitere lokale Warnung der Chicagoer Wetterwarte um 15.30 Uhr für den Nordwesten Indianas (die Absturzstelle lag in diesem Bereich) vor Turbulenz und „light rim/mixed icing in clouds at or below 18.000 ft" erreichte die Piloten nicht.



Abhängigkeit der Vereisungsintensität vom Wassergehalt der Luft bei verschiedenen Fluggeschwindigkeiten

Erklärung zur Eisbildung:

Eis, das sich aus freezing rain und freezing drizzle bildet, ist deshalb gefährlich, weil es sich häufig nicht nur an den „geschützten" (protected) Flächen festsetzt, sondern auch an anderen Flugzeugteilen. Im Zusammenhang mit dem Absturz ist festzuhalten, dass selbst zum Zeitpunkt der Unfalluntersuchung kein klarer Hinweis auf severe icing vorhanden war.

Erst während der NTSB-Untersuchung wurde eine besonders gefährliche Art von Flugzeugvereisung bekannt: die Vereisung durch SCDD's (Supercooled Drizzle Drops). Das sind mikroskopisch kleine unterkühlte Wassertröpfchen, mit einem Durchmesser von 40 µm bis 400 µm. SCDD's treten vorzugsweise in starken Frontalzonen auf, bei Temperaturen wärmer als -15° C und vertikaler Windscherung, hauptsächlich in stratiformen Wolken. Die Umgebung des Flugzeuges muss einen hohen Flüssigwassergehalt haben (> 0,2 g pro Kubikmeter) und Temperaturen wärmer als –10 Grad (Diese Voraussetzungen waren beim ATR 72 Unfall gegeben: -0° bis – 5° C, Flüssigwassergehalt 0,3 g/Kubikmeter). Bei derartigen Bedingungen sollte das Gebiet nach spätestens 15 Minuten verlassen werden, da mit schwerer Vereisung zu rechnen ist.. Diese Art von Vereisung hatte man nur zufällig entdeckt, als das Forschungsflugzeug der University of Wyoming (King Air) in schwere SCDD Vereisung geriet und anschließend am Boden die gesamte Zelle enteist werden musste. Da der Verdacht bestand, dass auch die ATR 72 in eine ähnliche meteorologische Vereisungssituation mit SCDD's geflogen war, ist eine ausführliche meteorologische Untersuchung eingeleitet worden.

Zum Zeitpunkt des Unfalles gab es kaum Vorhersagemöglichkeiten für das Auftreten von SCDD's, daher ist die Bedeutung des Vorhandenseins von SCDD's bei fehlender Warmluftschicht und gleichzeitiger vertikaler Windscherung nicht erkannt worden. Daraus folgt, dass es keine Grundlage gab, das Auftreten von SCDD's in dem Unfallgebiet vorherzusagen

(„Therefore, there was no basis to forecast SCDD's aloft in this area").

Hätten die Wetterinformationen den Unfall verhindern können?

Bei sofortigem Verlassen des Holdings und Sinkflug in niedrigere Flughöhen wäre der Unfall vermutlich verhindert worden. Da aber durch die fortgeschrittene Vereisung das Flugzeug außer Kontrolle geriet, schafften die Piloten es nicht, aus diesem unkontrollierten Flugzustand herauszukommen, weil der Trainings- und Kenntnisstand nicht ausreichend war. Das NTSB schreibt dazu: „At the time of the accident the AMR Eagle pilot training program did not include an 'unusual attitude' or 'advanced manoeuvres' segment (nor was such training required). During simulator training, AMR Eagle pilots were not exposed to aircraft attitudes that were typically beyond those used for normal operations or considered unusual, and they only experienced an abnormal pitch attitude when they practiced abnormal emergency descents".

Tragischerweise konnten die Piloten auf die unkontrollierten Querruderausschläge ("reversed aileron hinge moment") nicht richtig reagieren und damit den Absturz nicht verhindern.

Referenz:

1.) NTSB-Report American Eagle 4184 ATR 72 accident near Roselawn, Indiana, on October 31st, 1994.

2.) Bulletin of the American Meteorological Society, No. 1, 1997

Görlitz – Ein Lehrstück

Autor:
Dr. Wolfgang Holstein

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Im Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik gibt es immer wieder Überraschungen.

Es ist eine alte Lebenserfahrung: An manchen Tagen scheint die Gravitation besonders stark zu wirken; jedenfalls kann man diesen Eindruck gelegentlich gewinnen, wenn in kurzen Folgen alles runter fällt. Alles, was man anfasst oder mit dem man hantiert, fällt zu Boden. Mir geht das so und ich würde mich nicht unbedingt als besonders ungeschickt bezeichnen. Jedenfalls in den meisten Fällen nicht. Ich denke, es ist die Erdanziehung, die in diesen Fällen besonders stark ist.

Oder doch Murphy's law? (Anything that can go wrong will go wrong). Nach meiner Erfahrung aus Görlitz würde ich sagen, es ist ein Mix aus beiden:Erhöhte Gravitation und Murphy.

Ich hatte einen Termin als Gerichtssachverständiger am Flugplatz Rothenburg-Görlitz. Also: Ich tippe das in mein Flugplanungsprogramm ein (einen Termin am Flugplatz nimmt der Luftfahrtsachverständige in diesem wettergünstigen Fall per Flugzeug wahr) aber es erscheint Rothenburg ob der Tauber. Nun, es soll Görlitz sein – nicht ob der Tauber. Gut. Görlitz, das kennt er, mein Gombjuder.

In weniger als zwei Flugstunden setze ich meine betagte Mooney auf die Graspiste von Görlitz. Obwohl ich wie erwartet auf meinem GPS mit einem Flügel des Flugzeugsymbols in Polen bin, kommt mir die Sache komisch vor. Irgendwie hab ich mir den Platz größer vorgestellt. Ich stelle ab und will zu meinem Termin. Doch sogleich lerne ich:

Es gibt zwei Flugplätze in unmittelbarer Nachbarschaft mit ähnlichen Namen.

Ich muss es nicht gesondert erwähnen, ich bin auf dem falschen Platz gelandet.
Na bravo.
Die Zeit drängt.
Landegebühr bezahlen, einsteigen.
Ich dreh den Schlüssen rum:
Bzzzzzzh!
Mein Starterritzel dreht flott durch, aber rastet nicht ein.
Losschnallen, aussteigen, am Propeller drehen, einsteigen:
Bzzzzzzh!
Aussteigen, klopfen am Starter mit überwiegend ungeeigneten Gegenständen, einsteigen, anschnallen:
Bzzzzzzh!
Menschenskinder. Die Zeit wird knapp! Losschnallen, aussteigen. Ich telefoniere schon mal und vertröste die Parteien. Man möge dem Sachverständigen noch etwas Zeit einräumen, es gäbe Hindernisse auf dem Weg, pünktlich zum angesetzten Termin zu erscheinen … Was kann ich tun? Ich muss das kleine Ritzel des Starters etwas verdrehen. Ja klar. Fatalerweise fällt mir ein multifunktionales Werkzeug in die Hände, eine Anschaffung meines congenialen Partners in der Haltergemeinschaft: Ein Schraubendreher mit magnetisch haftenden, auswechselbaren Bits. Genau.

Es war dumm von mir. Boah-eih! Zuerst konnte ich es nicht fassen. Ich schaute nach oben und fragte mich, ob mich jemand bestrafen will. Könnte ja durchaus sein, z.B. wegen des letzten Beitrags in den Aviation News.

Ich muss es laut herausbrüllen: Sch… mein Bit ist reingefallen!!

Der Aufsatz des mofiktischen Schraubendrehers ist in das kleine Starterritzelgehäuse gefallen. In diesem Augenblick war mir noch nicht bewusst, wie oft ich diesen Satz in den nächsten Stunden sagen sollte. Und nicht selten sogar reagierten die in dieser Form Angesprochenen mit einem schallenden Gelächter. Nicht sehr feinfühlend, wie ich meine.

Es half nichts. Kein Draht, kein Magnet, kein noch so genialer Greifer. Nichts.

Was soll ich da noch sagen? Ich habe meinen Termin verspätet und etwas unkonzentriert wahrgenommen, mir ein Hotelzimmer in Görlitz genommen und mir eine Zahnbürste gekauft.

Wenn ich die Vorzüge von Görlitz beschreiben soll, dann fällt das hier nicht sehr euphorisch aus, aber ich versichere: Görlitz hat eine wunderschön restaurierte Altstadt aus dem 15. und 16. Jahrhundert und daran anschließend herrschaftliche Wohnhäuser im Jugendstil. Alles wirklich sehenswert. Na ja.

Ich komme auch sicher mal wieder nach Görlitz dachte ich mir, als ich am nächsten Nachmittag den freundlicherweise aus Kamenz herbeigeeilten Mechaniker entließ. Der Mann war sein Geld wert. Jetzt kenne ich jede Schraube und jede Schwierigkeit die man lösen muss, um den Starter in der Hand zu halten, umzudrehen und zu staunen, wie ein kleiner Bit herausfällt.

(zu dieser Geschichte möchte ich keine Fortsetzung ankündigen)

Einsamer Kampf gegen das Referat Flugmedizin

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht RA W. Hirsch

Buchautor: Rainer Stammberger

Bei Interesse ist das Buch zu bestellen über: elkrastammberger@yahoo.de

Schier endlos währt der Kampf des früheren Lufthansa-Kapitäns Rainer Stammberger gegen das Referat Flugmedizin des Luftfahrt-Bundesamtes.

„Gehen Sie an die Öffentlichkeit, ich weiß mir nicht mehr zu helfen, wie man diese Blockade aufbrechen kann!"

Dies war der Rat eines seiner Rechtsanwälte, nach einem wieder mal verlorenen Gerichtstermin, der ohne Anhörung von Gutachtern des Betroffenen stattgefunden hatte.

„Schreiben Sie ein Buch!" – Der Rat von zwei weiteren Rechtsanwälten.

Und Stammberger begann, alles niederzuschreiben, was ihm und seiner Familie in den vergangenen 18 Jahren widerfahren ist. Er machte sich daran, die Unzulänglichkeiten unseres Rechtssystems, so wie er es erlebt hat, nieder zu schreiben. Ursache für das Drama war wohl die offensichtliche gegenseitige Abneigung des kardiologischen Hauptgutachters und des damaligen Vorsitzenden des fliegerärztlichen Gutachterausschusses beim Luftfahrt-Bundesamt. Eigentlich ursächlich total banal, in der Auswirkung aber katastrophal für Stammberger und seine Familie.

Der Bericht eines Betroffenen über die Odyssee durch die Instanzen der deutschen Rechtsprechung dürfte, wenn auch nicht einmalig, so doch symptomatisch sein und sollte Laien wie Juristen zum Nachdenken veranlassen. Ein Buch, das jedem mit der Fliegerei Befassten zu denken gibt: „Bruchlandung – Im Namen des Volkes – Ein Flugkapitän kämpft um sein Recht".

Sehr empfehlenswert.

Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen
Luftfahrtsachverständigenbüro
MICHAEL WACKER
Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet
Am Wagenweg 2
D-64521 Groß-Gerau
Regionalstelle SüdWest des VDL
Tel. +49 (0) 61 52 - 95 09 - 48
Fax +49 (0) 61 52 - 95 09 - 49
michael.wacker@luftfahrt-sv.de

Wir zeigen Ihnen, wie's geht
Vom Wetter überrascht worden?
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

Auflebender Markt – Europäische Wasserfluglinien

Verband der Luftfahrtsachverständigen

Autor:
Prof. Dr.-Ing. Elmar Wilczek

Allenthalben erweckt hier in Deutschland eine mehr oder weniger kurze Zeitungsnotiz oder ganz selten eine Fernsehnachricht unsere Aufmerksamkeit, die von Wasserflugereignissen in unserem Land oder Europa berichten. Eher schon werden Filme bei uns darüber verbreitet, die, wie vor noch nicht allzu langer Zeit, von den Flugbooten als den Dinosauriern der Fliegerei handeln. Wasserflugzeuge gelten hier tatsächlich in weiten, gerade auch fachlichen Kreisen als überholt, veraltet, unwirtschaftlich und nur eventuell etwas für nostalgische Spinner.

Doch nun erreicht uns aus den USA ein überraschender Artikel von Kate Sarsfield, der im Mai-Rundschreiben 2007 der dortigen Seaplane Pilots Association (SPA) erschienen, der renommierten Fachzeitschrift „Flight International" entnommen ist und ein ganz anderes, unerwartetes Bild dieses fast tot geglaubten Bereichs der Fliegerei in Europa entstehen läßt. Nachfolgend wird dieser Bericht wiedergegeben und daran anschließend auch die aktuelle Situation in Deutschland beleuchtet.

„Nach Jahren des Niedergangs steht eine neue Welle von Betreibern bereit, Europas vor dem Untergang stehende Wasserflugdienste wieder zu beleben. Gibt es genug Flugzeuge, sie „schwimmfähig" zu halten?

Wasserflugzeuge sind inzwischen in Europa gleichbedeutend mit Nostalgie geworden, indem sie die Erinnerung an die vergangenen Tage der ersten Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts heraufbeschwören, als Schwimmerflugzeuge und Flugboote alltäglich am Himmel Europas und an seinen Ufern zu sehen waren. Flugzeugbauer entwarfen und bauten geschäftig neue Muster, um den Bedarf an wassergestützten Lufttransportmitteln zu befriedigen.

Viele Orte, vor allem Alaska, Kanada, die Maldiven, die Seychellen und die Karibik, waren jahrelang Hort florierenden Wasserflugbetriebs, meist indem sie abgelegene Ortschaften verbanden und den Tourismus förderten. Im Gegensatz dazu kam es vor rund 60 Jahren auf dem europäischen Wasserflugzeugmarkt zu einem bis zur Jahrtausendwende anhaltenden, unumkehrbaren Niedergang.

Die griechische Wasserfluglinie AirSeaLines betreibt ein aufblühendes Charter- und Rundfluggeschäft mit DHC-6 Twin Otter

„Seeflugzeuge wurden während des zweiten Weltkriegs in Europa ausgiebig genutzt. Doch als er vorbei war, und das neue Düsenzeitalter begann, wollte sie keiner mehr,' sagt der Flugbetriebschef der Aqua Airlines Capt. Muro Calvano. ‚Flugboote wie die Grumman Goose mit ihren schweren Bootsrümpfen wurden ausrangiert und viele Aktivitäten eingestellt. Nach sechs Jahrzehnten erlebt die Industrie nun eine Renaissance.'

Aqua ist einer von einer wachsenden Anzahl von Wasserflugzeugbetreibern in Europa, die in den vergangenen drei Jahren entstanden sind. Die in Mailand ansässige Gesellschaft ist bereit, den Betrieb innerhalb weniger Wochen aufzunehmen, wobei sie mit Schwimmern versehene Cessna 208 Caravan einsetzen wird. Damit wird sie zu Italiens erster kommerzieller Wasserfluglinie nach über sechs Jahrzehnten.

Aqua versucht gerade, eine Fülle alter Seefliegerhorste zuzulassen und zu nutzen. Diese waren von den US-Streitkräften während des zweiten Weltkriegs genutzt worden und lagen strategisch günstig entlang der italienischen Küste. ‚Der Markt für kommerzielle Wasserflugzeuge in Europa hat ein riesiges Potential,' sagt Calvano. ‚Wir zielen darauf ab, Millionen von Touristen und Bewohner zu bedienen, die Verbindungen vom Festland zu vielen Häfen und kleinen Inseln fern der Küste ohne eine lange Anfahrt mit dem Auto oder Boot wünschen.'

Griechisches Potenzial

Michael Assariotis, Verkaufs- und Marketingmanager der griechischen Wasserfluggesellschaft AirSea Lines, glaubt: ‚Wasserflugzeuge erschließen entlegene und unzugängliche Gegenden Europas und bieten eine spannende und schnelle Alternative zu unzulänglichen Transportarten.' Die in Athen beheimatete Fluggesellschaft, die zum Teil der kanadischen Wasserfluggesellschaft Harbour Air gehört, nahm vor drei Jahren den Flugbetrieb auf und es heißt, dass sie die einzige europäische kommerzielle Wasserfluggesellschaft mit Liniendienst mit einer ständig wachsenden Flotte von derzeit neun de Havilland of Canada DHC-6 Twin Otter sei. AirSea betreibt auch ein prächtig gedeihendes Charter- und Rundfluggeschäft.

Assariotis sagt, der Bedarf für den Wasserflugbetrieb sei ohnegleichen, ‚und noch haben wir kaum an der Oberfläche geschürft'.

Er fügt hinzu: ‚Es gibt über 2.000 Inseln in Griechenland, wovon 270 bewohnt sind und nur über 28 Flughäfen bedient werden. Griechenland hat 11 Millionen Einwohner und die gleiche Zahl an Touristen besucht alljährlich das Land. Das Wasserflugzeug wird das Reisen revolutionieren und die Demographie nicht nur in Griechenland, sondern auch anderswo in Europa ändern.'

Diese Ansicht wird von David West gestützt, dem Gründer und Geschäftsführer der schottischen Wasserfluggesellschaft Loch Lomond Seaplanes, die ebenfalls vor drei Jahren ihren Flugbetrieb mit einer achtsitzigen Cessna 206T Turbo Stationair aufnahm. Damit dient sie der schottischen Golfszene, dem Fischerei-, Hotel- und Gaststättengewerbe und stellt ein regelmäßiges Transportmittel zu vielen der abgelegenen Gegenden des Landes dar. Loch Lomond ist auch startklar, in diesem Monat den ersten regelmäßigen Charterdienst Europas in Betrieb zu nehmen, der auf Anforderung von einem städtischen Hafenviertel aus fliegen wird, dem River Clyde in Glasgow. ‚Wir haben eine überschwängliche Antwort sowohl von der Öffentlichkeit als auch dem Gewerbe erhalten. Wir sind voll beschäftigt.'

Loch Lomond plant weiterhin, auf einen erwarteten Bedarf ‚auf Spezialrouten' mit einer Flotte von sechs Cessna 208 und bis zu drei de Havilland of Canada DHC-2 Beaver innerhalb von 24 Montaten reagieren zu können.

West sagt, der Bedarf an Wasserflugdiensten in Europa wird (derzeit) beschränkt durch die Verfügbarkeit populärer Wasserflugzeuge wie die bereits nicht mehr produzierten DHC-2 Beaver, DHC-3 Otter und DHC-6 Twin Otter. ‚Das Aufspüren guter Flugzeuge kann ein Problem sein,' bemerkt er.

Dieses Problem, mit dem sich die Wasserfluggesellschaften konfrontiert sehen, ist die treibende Kraft hinter dem Plan von Viking Air aus Kanada, die Produktion der Twin Otter wieder aufzunehmen. Die in Britisch-Kolumbien ansässige Gesellschaft, die vor zwei Jahren von Bombardier die Musterzulassung für sieben de Havilland of Canada-Flugzeuge erwarb, lässt verlauten, sie habe eine Mindestzahl von 12 Vorbestellungen festgelegt, um eine Produktionswiederaufnahme rentabel erscheinen zu lassen. Doch die Bestellungen und Optionen überstiegen bereits 27. ‚Die Hälfte der bisherigen Bestellungen stammt von Wasserfluggesellschaften,' bemerkt der Viking-Vorstand and Geschäftsführer David Curtis. Er fügt hinzu, Europa habe rund 20% der weltweiten Twin Otter-Wasserflugzeugflotte.

AirSea macht kein Hehl aus ihrem Wunsch, ein Hauptkunde der von zwei Pratt & Whitney of Canada PT6A-34 angetriebenen Twin Otter Serie 400 zu sein, deren Inbetriebnahme für Anfang 2009 vorgesehen ist, und nennt ein Potenzial von allein schon 70 Flugzeugen für den griechischen Binnenmarkt. Die Gesellschaft richtet zudem gerade eine lizenzierte Flugschule für Wasserflugzeugpiloten in Vorbereitung des erwarteten Booms ein.

‚Die Beaver und einmotorigen Otter zeichnen sich als gute Wasserflugzeuge aus,' so Curtis, ‚und eine weltweite Nachfrage nach diesen Typen wird wohl Viking überzeugen, sie der neuen Produktreihe zu gegebener Zeit hinzuzufügen.'

Italiens Aqua, die ebenfalls Interesse an der Twin Otter zum Ausdruck brachte, beabsichtigt ab Jahresende mit einer Flotte von drei Cessna 208 von etwa 15 Wasserflugstationen aus zu operieren. Aqua ist auch stark am Flugbootkonzept interessiert und nimmt deshalb professionelle Entwürfe wie beispielsweise die Berijew Be-200 unter die Lupe. ‚Das Flugboot stellt den zuverlässigsten Weg des Transports großer Gruppen von etwa 30 bis 40 Personen über Wasserflächen dar,' meint Calvano. ‚Wir werden das Konzept erproben und sehen, was geschieht. Aber wir erwarten, dass eine Flotte von bis zu 40 Flugzeugen ausreichen sollte,' fügt er hinzu.

Während der Optimismus und die Erwartung bei den europäischen Wasserflugzeugbetreibern hoch sind, wird ihre Zuversicht mit Frust gespickt. ‚Um diesen Punkt zu erreichen, hat es eine Anzahl von Jahren gedauert und es war knallhart,' gibt Assariotis von AirSea zu bedenken.

➔ *Fortsetzung auf Seite 14*

HMS

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

Ralf Wagner
Luftfahrtsachverständiger
Prüfer Klassen 1 und 2

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

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

Bürokratische Bremsklötze

Sein Frust wird von anderen Gesellschaften geteilt. Sie alle machen deutlich, dass die Hauptursachen, die das Wachstum der Wasserflugdienste in Europa erschweren, Bürokratie, Reglementierung und Unwissen sind. Wasserflugdienste sind neue Phänomene für Europas ‚Regulierer' und, da es keine besonderen Vorschriften gibt, die diese Betriebsart auf gesamteuropäischer Ebene ordnen und verwalten, fallen sie oftmals in den Zuständigkeitsbereich nationaler Luftfahrt- und Schifffahrtsbehörden, die unterschiedliche Vorschriften anwenden. ‚Es kann ein regelrechtes Tauziehen zwischen diesen beiden sein,' so West von Loch Lomond. ‚Wenn du in der Luft bist, giltst du als Flugzeug und fällst unter die Luftfahrtregel, aber sobald du das Wasser berührst, wirst du ein Wasserfahrzeug und fällst in den Zuständigkeitsbereich der Schifffahrtsbehörden. Das ist schon verwirrend.'

Noch schlimmer sei es, meint er, ein Wasserflugzeug in einem Dock oder Hafen unterzubringen: ‚Dazu benötigt man manchmal die Erlaubnis von bis zu 15 verschiedenen Organisationen in einer entwickelten Welt des öffentlichen Dienstes wie Europa.'

Aqua hat drei Jahre zur Erstellung von gesetzlichen Richtlinien für den Wasserflugbetrieb in Italien benötigt. ‚Es war wirklich harte Arbeit, diese Stufe zu erreichen in einem Land, das bekannt für seine Bürokratie ist. Doch der romantische und geschichtsträchtige Anblick von Wasserflugzeugen, der von vielen (Entscheidungsträgern) hier geteilt wird, hat uns sicher geholfen, unser Ziel zu erreichen,' betont Calvano.

West glaubt, wenn der Wasserflugbetrieb weiterhin so wachse, sollte die European Aviation Safety Agency (EASA, Europäische Agentur für Flugsicherheit) ein klares Regelwerk für Wasserflugzeugbetreiber entwickeln, das auf den besten Praktiken des Wasserflugbetriebs in Kanada und den USA basiert. ‚Wasserflugzeuge haben hier eine gewaltige Zukunft. Deshalb brauchen wir keinen ungeschickten Ansatz,' meint er."

Dieser Bericht von Kate Sarsfield spiegelt nahezu deckungsgleich die langjährigen Beobachtungen des Verfassers in der Szene des europäischen Wasserfluges wider. Der Trend ist gerade auch in Deutschland seit der zweiten Hälfte der neunziger Jahre deutlich zu erkennen, wo eine kleine Anzahl kommerzieller Wasserfluggesellschaften entstand, die sich aber inzwischen gemausert hat: Air Service Berlin, Clipper Aviation mit ihrer Flugstation in Flensburg, Drive & Fly an der Mosel, Himmelsschreiber in Hamburg und Wefa in Bremen. Während vergangenes Jahr zunächst ein schwerer Rückschlag durch den besonders tragischen Absturz der Himmelsschreiber-Maschine von Jörg Steber infolge Triebwerksschadens (kein Wasserflugzeug typischer Unfall!) zu verzeichnen war, scheint dennoch die Expansion des kommerziellen Wasserfluges in Deutschland trotz einiger bereits zuvor angesprochener Widerwärtigkeiten nicht aufzuhalten zu sein. An seiner Stelle wird nun Clipper Aviation von der Flugstation auf der Elbe im Stadtzentrum Hamburgs Rundflüge mit Wasserflugzeugen anbieten. Gleichzeitig stehen diesem Flensburger Wasserflugunternehmen, dessen Hauptsitz eigentlich in Dettingen (Erms) bei Stuttgart ist, bereits verschiedene Außenlandemöglichkeiten insbesondere in der Mecklenburgischen Seenplatte, darunter bei Plau am See, für eine Ausdehnung seines Flugbetriebs zur Verfügung.

Der Air Service Berlin konnte in den letzten zwei bis drei Jahren sogar in den Sommermonaten einen regulären Linienflugbetrieb mit seinem roten Schwimmerflugzeug zwischen Berlin und Rostock aufbauen. Drive & Fly aus Föhren bei Trier ist es inzwischen gelungen, mehrere Außenlandeplätze für Wasserflugzeuge auf der Mosel und der Saar genehmigt zu bekommen, die bereits genutzt werden. Dabei ist besonders erwähnenswert die Tatsache, dass Drive & Fly mit seiner Piper PA 18 auf Schwimmern sogar von der Saar aus dem Stadtzentrum von Saarbrücken aus operieren darf.

Die meisten aller Flüge der genannten Wasserfluggesellschaften in Deutschland sind noch Rundflüge. Doch zeichnet sich bereits ein Trend zu Linienflügen ab. Projekte bis hin zum regelmäßigen Seebäderdienst an Nord- und Ostsee oder zu anderen attraktiven Urlaubszielen über die Ländergrenzen hinweg sind bereits in Vorbereitung. Wie schon im Artikel von Kate Sarsfield unterstrichen, sind die größten Hindernisse der weiteren Verbreitung des Wasserfluges auch in Deutschland noch in der Bürokratie zu suchen. Zwar gibt es seit 22. Februar 2000 ein Urteil des OVG Bremen (Az: 1 A 214/99) zur Benutzung von Wasserstrassen durch Wasserflugzeuge (hiermit sind sowohl Schwimmerflugzeuge wie auch Flugboote gemeint), das grundsätzlich feststellt, dass Luftfahrzeuge auf dem Wasser Wasserfahrzeuge sind. Auch bedürfen sie nur in ganz bestimmten Fällen, die eher die Ausnahme sind, einer Genehmigung zum Befahren von Schifffahrtsstrassen durch die Schifffahrtsverwaltung. Dieses Urteil, das Grundsatzcharakter hat, wurde im Übrigen bereits am 25. Februar 2000 vom Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen dem 56. Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt als Tischvorlage zur Kenntnis gebracht und nach langjähriger aufwändiger Prozessführung von Wefa Bremen gegen die Bundesrepublik Deutschland erstritten.

Dennoch scheint dieses Urteils nicht bei allen relevanten Behörden angekommen oder verstanden worden zu sein. Was an Elbe, Mosel, Saar und Weser sowie Warnow und Mecklenburgischer Seenplatte oder auch dem ersten nach LuftVG § 6 zugelassenen Wassersonderlandeplatz Welzow Sedlitzer See gilt, scheint für Donau und Bodensee noch lange keine Geltung zu haben. So beobachtet im Mai 2004, als Iren Dornier mit seinem dreimotorigen Amphibienflugboot Do 24 ATT vor der Kulisse von Friedrichshafen und Tausenden von Zuschauern unter hohen Auflagen (u.a. nur begrenzter Treibstoff) wassern durfte, war dies gleichzeitig dem modernen kleineren Bruder Seastar der Do 24 nicht vergönnt. Von bayerischer Seite lag die Genehmigung der Wasserung für den Seastar vor, doch die württembergischen Behörden verweigerten sich. Der Seastar hätte also auf dem bayerischen Teil des Bodensees wassern können, von dort auf dem Wasser nach Friedrichshafen zum Empfang der gewasserten Do 24 rollen müssen, um dann zum Wasserstart in bayerische Gewässer zurückzukehren. Welch ein Wahnwitz! Diese Zustände schreien an der Wiege des deutschen Wasserfluges zum Himmel und bedürfen einer baldigen zufrieden stellenden Änderung.

Über diese Genehmigungspraktiken hinaus stellt David West auch die Frage nach einem geeigneten Regelwerk der EASA zum Wasserflugbetrieb, das auf den besten Praktiken des Wasserflugbetriebs in Kanada und den USA basiert. Dem ist beizupflichten, allerdings mit einigen wichtigen Anmerkungen. Dazu und zur Wasserflugausbildung wird ein weiterer Artikel in „Aviation News" vorbereitet.

DHC-2 Beaver Clipper Aviation Wasserfahrt1-700

Werden Sie Mitglied in der LUFTFAHRT-AKADEMIE *Infos unter: www.luftfahrt-akademie.de*

Impressum:

aviation news

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

Incidents – NASA ASRS Alert-Liste

Die Luftfahrt-Akademie veröffentlicht in jeder Ausgabe der Aviation-News eine Auswahl von aktuellen Incidents, die dem NASA ASRS (Aviation Safety Reporting System) berichtet worden sind. Informationen über weitere Incidents können Sie per email incidents@luftfahrt-akademie.de erhalten.

Autor:
Siegfried Niedek

Luftfahrt-Akademie/Aktuell

5/16/2007 FOR YOUR INFORMATION
2007-105/8-12 731915

To: FAA (AJP-4)
Info: FAA (AFS-230, AFS-200), AASC, ALPA, IFALPA, APA, IATA, ASAP, ATA, CAPA, ICAO, ICASS, IPA, NTSB, JEPPESEN SANDERSON INC.
From: Linda J. Connell, Director NASA Aviation Safety Reporting System
Re: EDDF SID IDENTIFICATION PROCEDURE

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 appropriateauthority for evaluation and any necessary follow-up. We feel you should be aware of the enclosed deidentified report.

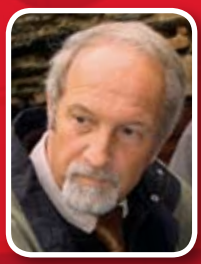
ACN: 731915
Time
Date : 200703
Day : Tue
Local Time Of Day : 0601 To 1200
Place
Locale Reference.Airport : EDDF.Airport
State Reference : FO
Altitude.AGL.Single Value : 800
Environment
Flight Conditions : VMC
Aircraft / 1
Controlling Facilities.TRACON : EDDF.TRACON
Make Model : B767-300 and 300 ER
Person / 1
Function.Flight Crew : First Officer
ASRS Report : 731915
Person / 2
Function.Oversight : PIC
Function.Flight Crew : Captain
ASRS Report : 731914
Person / 3
Function.Flight Crew : Relief Pilot
ASRS Report : 731913
Person / 4
Function.Controller : Departure
Events
Anomaly.Other Spatial Deviation : Track Or Heading Deviation
Anomaly.Non Adherence : Clearance
Anomaly.Non Adherence : Published Procedure
Independent Detector.Other.ControllerA : 4
Independent Detector.Other.Flight CrewA : 1
Independent Detector.Other.Flight CrewB : 2
Resolutory Action.Flight Crew : Returned To Original Clearance

Narrative
WE WERE CLEARED VIA THE BIBOS 7D SID. THERE ARE TWO BIBOS RWY 7D SIDS IN EDDF, STANDARD AND RNAV, BUT THEY ARE BOTH REFERRED TO IN AN ATC CLEARANCE AS THE BIBOS RWY 7D SID. THE FLIGHT PATHS ARE IDENTICAL, BUT THE VERBIAGE IS DIFFERENT SINCE DIFFERENT NAVAIDS ARE BEING USED FOR NAVIGATION. AS WE DISCUSSED THE SID DURING THE PRE-DEPARTURE BRIEFING, THE CAPT AND I WERE REFERENCING THE STANDARD SID, PAGE 10-3E, AND THE RELIEF FO WAS REFERENCING THE RNAV SID, PAGE 10-3Q4. (AT THIS POINT NONE OF US HAD NOTICED THAT THERE WERE TWO BIBOS RWY 7D SIDS.) THE EXACT WORDING AND PUNCTUATION OF THE TWO SIDS IS AS FOLLOWS. PAGE 10-3E: CLIMB ON RWY TRACK TO 800 FT, TO FR (FRD 5 DME/FFM 2 DME OUTBOUND), TURN LEFT IMMEDIATELY, INTERCEPT MTR R-203 INBOUND TO D13.1 FFM, TURN LEFT, INTERCEPT MTR R-288 VIA ODAGA TO KUSOM, TURN LEFT, 252 TRACK TO GUBAX, TURN RIGHT, 294 TRACK TO RAUKI, TURN RIGHT, 335 TRACK VIA DITAM TO ABAXA, TURN LEFT, 328 TRACK TO BIBOS. PAGE 10-3Q4: (800 FT) DF149 MTR ODAGA - KUSOM - GUBAX - RAVKI - DITAM - ABAXA - BIBOS. DURING THE PRE-DEPARTURE BRIEFING, I ASKED IF THEY THOUGHT THAT THAT MEANT TO START A LEFT TURN AT 800 FT, AND THE RELIEF FO AND THE CAPT REPLIED YES. THE CAPT AND I WERE STILL REFERENCING THE 10-3E PAGE. I THOUGHT THE WORDING WAS CONFUSING BUT ASSUMED THAT SINCE THE PAGE WAS NOT TO SCALE THAT 800 WOULD COINCIDE WITH THE TURN, BUT IN REALITY, IT DID NOT, AND THE TURN WAS ONLY TO BE STARTED AFTER PASSING THE FR NDB. WE ALL NOTED DURING THE BRIEF THAT EVEN THOUGH WE EACH HAD FLOWN INTO EDDF BEFORE, NONE OF US HAD EVER DEPARTED ON RUNWAY 7 AND THIS SID WAS UNFAMILIAR TO US. ON DEPARTURE AND AT 800 FT, I ONCE AGAIN ASKED IF THEY THOUGHT WE SHOULD TURN LEFT ‚IMMEDIATELY' AND THE CAPT REPLIED YES AGAIN EVEN THOUGH IT DIDN'T LOOK RIGHT ON THE ND AND THE RELIEF FO SAID TO CONTINUE STRAIGHT. I STARTED THE TURN, BUT A FEW SECONDS LATER, WE DECIDED THAT I SHOULD NOT HAVE MADE THE TURN AND SHOULD RETURN TO THE TRACK ON THE ND, SO I BEGAN CORRECTING BACK ON COURSE IMMEDIATELY. ATC CALLED TO VERIFY THAT WE WERE ON THE RIGHT SID. WE SAID THAT WE WERE, BUT WERE CORRECTING BACK ON COURSE AND BRIEFLY DISCUSSED OUR CONFUSION WITH THEM AT THEIR REQUEST. THE FLIGHT CONTINUED ON WITHOUT FURTHER INCIDENT. COMMENTS AND RECOMMENDATIONS: 1.) WE SHOULD HAVE EXAMINED THIS SID MORE CAREFULLY DURING OUR PRE-DEPARTURE BRIEF AT THE GATE. WE ALL SHOULD HAVE BEEN REFERENCING THE RNAV SID INSTEAD OF THE STANDARD SID. 2.) I DON'T THINK THERE SHOULD BE DUPLICATE SID NAMES UNLESS THE ATC CLEARANCE IS GOING TO SPECIFY EXACTLY WHICH ONE IS TO BE FOLLOWED, STANDARD OR RNAV. EVEN THOUGH WE ARE EQUIPPED TO FLY THE RNAV SID, NOT ALL STANDARD SIDS HAVE AN RNAV EQUIVALENT, SO AN ATC CLARIFICATION WOULD BE HELPFUL. 3.) I THINK THE BEGINNING VERBIAGE ON THE 10-3E PAGE IS VERY CONFUSING AND SHOULD BE REWORDED AND EXPANDED TO READ, ‚CLIMB ON RUNWAY TRACK TO 800 FT' THEN PROCEED DIRECT TO FR (FRD 5 DME/FFM 2 DME OUTBOUND). AT FR TURN LEFT IMMEDIATELY, INTERCEPT MTR R-203 INBOUND TO D13.1 FFM. (ON A RELATED NOTE, MANY EUROPEAN SIDS AND STARS ARE POORLY WORDED.)

Synopsis
A B767-300 FLT CREW IS CONFUSED BY THE EDDF RNAV (BIBOS 8D) AND NON-RNAV (BIBOS 7D) SIDS HAVING SIMILAR NAMES. THEY ALSO ALLEGE THAT THE NON-RNAV TEXTUAL DESCRIPTION IS CONFUSING.

Sprachtests für Piloten ab 5. März 2008

Gekürzte Mitteilung des Luftfahrt-Bundesamtes



Autor:
Rolf-Rainer Barenberg

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Ab 5. März 2008, so verlangt es die Internationale Zivilluftfahrtoganisation (ICAO), müssen alle, die am Luftfahrtsprechfunkverkehr teilnehmen, über die Beherrschung der üblichen Sprechgruppen (Phraseologie) hinaus nachweisen können, dass sie der im Sprechfunkverkehr jeweils gesprochenen Sprache oder des Englischen in ausreichendem Maße mächtig sind. Hintergrund für diese Maßnahme waren Auswertungen von Unfall- und Störungsberichten, die mangelde Sprachfähigkeiten als häufige Ursache oder zumindest Teilursache für de Hergang vo Unfällen und schweren Zwischenfällen identifiziert haben.

Für betroffenes Luftfahrtpersonal bedeutet dies, dass sie ab 5. März 2008 in einem formalen Sprachtest nachweisen müssen, dass sie die für ihre fliegerischen bzw. sonstigen Einsätze maßgebliche(n) Sprache(n) oder alternativ Englisch ausreichend beherrschen. Damit stellt sich die Frage, was ausreichend ist. Gemäß ICAO werden 6 Leistungsstufen unterschieden, wobei die Stufe 6 die höchsten Anforderungen stellt und muttersprachlichen Fähigkeiten nahezu gleichzusetzen ist. Um am Luftverkehr teilnehmen zu dürfen, muss man mindestens Fähigkeiten der Stufe 4 nachweisen können. Die ICAO sieht vor, in Abhängigkeit vom erreichten Sprachleistungsprofil Wiederholungsprüfungen durchzuführen, wobei jemand, der die Stufe 6 erreicht hat, von Wiederholungsprüfungen zeitlebens befreit ist.

Egal wie kritisch man den Anforderungen und den daraus resultierenden Konsequenzen auch gegenüberstehen mag, eine Alternative zur Umsetzung der Forderungen gibt es nicht. Würde man sich auf nationaler Ebene weigern, ein System, wie die ICAO es fordert, einzuführen, bräuchten deutsche Lizenzen gemäß Chicagoer Abkommen im Ausland micht mehr anerkannt zu werden, und der eine oder andere würde nach einer Vorfeldkontrolle womöglich anders, als geplant, nach Hause reisen müssen.

Im Gegensatz zum Tauglichkeitszeugnis hat eine nicht bestandene Englischprüfung nicht zur Folge, dass die Rechte aus der Lizenz überhaupt nicht mehr ausgeübt werden dürfen und die Lizenz eingezogen werden muss. Lediglich die Anzahl der Staaten bzw. der Lufträume, in denen man die Rechte aus der Lizenz ausüben darf, wird eingeschränkt. Im Falle eines Piloten, der beruflich von seiner Lizenz abhängig ist und der häufig im Ausland unterwegs ist, wäre eine nicht bestandene Sprachprüfung von außerordentlich großer Tragweite.

Gehören Sie zu dem von den neuen Anforderungen betroffenen Personenkreis?
Neben Fluglotsen sind Führer von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen von dieser Neuregelung betroffen. Wichtig: Inhaber einer Erlaubnis für Segelflugzeugführer müssen sich der Überprüfung ihrer sprachlichen Fähigkeiten nicht stellen. Aber auch diese müssen die gültigen Sprechfunkverfahren, die im Luftfahrthandbuch (AIP) des Ziellands veröffentlicht sind, weiterhin beachten.

Wie werden die Sprachkenntnisse eingestuft?
Der Anhang 1 zum ICAO-Abkommen sieht 6 Leistungsstufen vor:
Stufe 1: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachfluss und Verständnis sind unzureichend, eine sinnvolle Verständigung mit dem Ansprechpartner aufzunehmen.
Stufe 2: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachflusss und Verständnis sind so eingeschränkt, dass eine eindeutige Verständigung kaum möglich ist.
Stufe 3: Aussprache, Sprachstruktur, Wortschatz, Sprachflusss und Verständnis sind immer noch so eingeschränkt, dass eine Verständigung nur dann möglich ist, wenn das Thema sehr vertraut ist, nicht aber in unerwarteten Situationen.
Stufe 4: Die Stufe 4 ist die uns in erster Linie interessierende: sie muss für die im Flugfunk verwendete Sprache mindestens nachgewiesen werden. Deshalb werden wir uns weiter unten ausführlicher mit ihr beschäftigen.
Stufe 5: Aussprache, Betonung und Sprachrhythmus mögen zwar durch den Dialekt oder die eigene (fremde) Muttersprache gefärbt sein, was aber die Leichtigkeit des Verstehens kaum beeinträchtigt.
Stufe 6: Aussprache, Betonung und Sprachrhythmus mögen zwar durch den Dialekt oder die eigene (fremde) Muttersprache gefärbt sein, was aber die Leichtigkeit des Verstehens nicht beeinträchtigt.
Ab wann müssen Sie die Sprachkenntnisse nachweisen? Die ICAO hat als Einführungstermin den 5. März 2008 festgelgt.

Für Personen, die am Stichtag schon Inhaber eines „alten" Sprechfunkzeugnisses AZF oder BZF I sein werden, sind Übergangsregelungen geplant. Dabei sollen die im Rahmen der abgelegten Prüfung zur Erlangung der AZF bzw. BZF I bereits nachgewiesenen Sprachkenntnisse zugute gehalten werden.

Wie erfolgt die erstmalige Prüfung der englischen Sprachkenntnisse? Die Sprachkenntnisse werden erstmalig im Rahmen der Prüfung zum Erwerb des Allgemein oder Beschränkt Gültigen Sprechfunkzeugnisses I (AZF, BZF I) festgestellt. Zu diesem Zweck wird die Sprechfunkprüfung an die Vorgaben der ICAO angepasst und durch Sprachmodule ergänzt. Insgesamt wird die Prüfung aus vier Phasen bestehen:

- *Die erste und zweite Phase* entsprechen weitestgehend den sprachbezogenen Anteilen der heutigen Prüfung zur Erlangung eines Sprechfunkzeugnisses gem. dem Anhang zur FlugFunk V.

- *In der dritten Phase* wird das nicht auf die Sprechfunkphraseologie beschränkte Hörverstehen geprüft. Dabei wird ein kurzer Text in englischer Sprache vorgelesen. In deutscher Sprache werden dann schriftlich Fragen gestellt und jeweils 4 Antworten angeboten, von denen die richtige anzukreuzen ist.

- *In der vierten Phase* wird in deutscher Sprache ein in der Luftfahrt denkbares Szenario vorgestellt. Daran schließt sich eine kurze, etwa 10 Minuten dauernde Unterhaltung mit dem Prüfer in englischer Sprache an. Hierdurch soll festgestellt werden, ob man sich in der englischen Sprache ausreichend verständlich machen kann.

Die Bundesnetzagentur wird allerdings bei dieser Prüfung ausschließlich Kenntnisse entsprechend der Stufe 4 feststellen können, auch wenn der Kandidat möglicherweise ein höheres Niveau aufweist.

Zitronenbomber über Deutschland

Autor: Harald Meyer
Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrthistorie

Die D-FABE von Josef Koch mit der blauen Bemalung aus den 80er Jahren

Bulliges Aussehen, Qualmwolke beim Anlassen, markantes Propellergeräusch im Vollgasbetrieb und GUMPF-Check, alles Synonyme für ein komplexes Schulflugzeug aus der Mitte des letzten Jahrhunderts – die T-6. Aufgrund meiner späten Geburt konnte ich den fliegerischen Einsatz auf T-6 in der Deutschen Luftwaffe nicht mehr erleben. Dafür war mir aber das Fliegen einer blau lackierten Harvard Mark IV mit dem Kennzeichen D - FABE einer Flugschule in Augsburg möglich. Ursprünglich war dieses Flugzeug mit dem Kennzeichen AA + 624 bei der Deutschen Luftwaffe und ab 1961 mit dem zivilen Kennzeichen im Auftrag der Marine im Rahmen der Flugzieldarstellung eingesetzt. Anfang 1980 kaufte sie der Oldtimerfanatiker Josef Koch, der diese Maschine noch heute mit weiteren historischen Flugzeugen in Großenhain flugklar hält. Ich selbst habe rund 40 Flugstunden auf der Harvard Mark IV absolviert, wobei mein längster Flug von rund 3 _ Stunden Dauer mit Start in Husum mit einer Nachtlandung in Fürstenfeldbruck endete. Bei meinen Flugvorführungen konnte den Zuschauern eine kleine Besonderheit genannt werden, denn das Baujahr der D - FABE war 1953 und somit war sie genau so alt wie ihr Pilot.

Die AA + 646 stürzte am 27. September 1961 nördlich von Füssen ab, wobei der Pilot getötet wurde

Entstehungsgeschichte

Die T-6 ist eine Weiterentwicklung des NA-16 Prototyps des amerikanischen Flugzeugherstellers North American und wurde ab 1938 in verschiedenen Versionen als militärisches Trainingsflugzeug in rund 30 Ländern weltweit eingesetzt. Die Abkürzung AT-6 (Advanced Trainer) „Texan" steht für Flugzeuge der US AIR FORCE, SNJ für die Version der US NAVY und der Name Harvard für Flugzeuge im anglokanadischen Einsatz. Hinter den verschiedenen Bezeichnungen verbirgt sich immer ein Luftfahrzeug der T-6 Baureihe. In Kanada hat die Firma Canada Car and Foundry (C.C.F.) in den 50er Jahren insgesamt 555 Maschinen der letzten T-6 Version „Harvard Mark IV" gebaut und an die Kanadische, Amerikanische und Deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Diese Variante hatte eine weniger verstrebte Cockpithaube, ein steuerbares Spornrad, einen höheren Kraftstoffvorrat, eine überarbeitete Hydraulikanlage und verbesserte Instrumente und Funkgeräte. Insgesamt wurden knapp 15.500 Maschinen der gesamten T-6 Baureihe ausgeliefert. Heute befinden sich keine T-6 Flugzeuge mehr im aktiven militärischen Einsatz.

T-6 in der Deutschen Luftwaffe

Kanada unterstützte den Aufbau der Deutschen Luftwaffe ab 1956 und lieferte 135 Flugzeuge des Typs Harvard IV im Rahmen des Mutual Defense Assistance Programs (MDAP) zum symbolischen Preis von einem Dollar pro Luftfahrzeug. Die offizielle Übergabe des ersten Trainers erfolgte zusammen mit zwei weiteren Flugzeugmustern am 24. September 1956 im Fliegerhorst Fürstenfeldbruck. Der freitragende Tiefdecker mit Einziehfahrwerk und Sternmotor mit Zweiblatt-Verstellpropeller wurde hauptsächlich bei der Flugzeugführerschule (FFS) „A" auf dem Fliegerhorst Penzing bei Landsberg am Lech für die Fortgeschrittenenausbildung der Luftwaffe eingesetzt. Diese Flugzeuge trugen die militärischen Kennzeichen AA + mit einer dreistelligen Nummer. Einige Maschinen gingen an die Technische Schule der Luftwaffe 1 in Kaufbeuren und wurden unter BF + und einer dreistelligen Nummer registriert. Weitere Harvards flogen auch bei anderen Einheiten als Verbindungsflugzeuge. In der Ausbildung mussten zukünftige Piloten der Luftwaffe ca. 110 Flugstunden absolvieren, bevor sie auf Jetflugzeugen umschulen konnten. Wegen der gelben Farblackierung wurden die Flugzeuge allgemein auch scherzhaft „Zitronenbomber", „Postauto" oder „gelbe Gefahr" genannt, während die Piloten vom „Yellow Monster" sprachen. Wenig bekannt war die Existenz eines Kunstflugteams mit vier Harvards bei der FFS „A" über einem dreijährigen Zeitraum. Bei insgesamt 8 Flugunfällen im Zeitraum von 1958 bis 1962 kamen 8 Flugzeugführer ums Leben. Die letzten Flugzeuge dieser T-6 Version wurden nach nur 10 Jahren Einsatz außer Dienst gestellt.

Der Arbeitsplatz des Piloten – das Cockpit

Nach Einnahme des Pilotensitzes bekomme ich sofort einen positiven Eindruck - das geräumige Cockpit bietet auch großen, stämmigen Flugzeugführern Platz, die Instrumente sind geordnet angebracht und die Bedienhebel machen einen robusten Eindruck. Das Gefühl, bei kräftigem Hinlangen etwas abzubrechen, wie ich es beim Doppeldeckertyp Stampe SV-4 C habe, ist nicht angebracht. Wie damals üblich, werden die Trimmruder an Höhen- und Seitenrudern mit Seilzügen bewegt, die der Pilot über groß dimensionierte Räder auf der linken Konsole bedient. Der ungewöhnliche ringförmige Aufsatz des Steuerknüppels ermöglicht mir nach kurzer Eingewöhnungsphase einen sicheren Griff, auch beim ruckartigen Bedienen der Steuerorgane während des Kunstflugs.

T-6 aus der Sicht des Piloten

Das Anlassen des 9-Zylinder Sternmotors ist eine Freude. Eine Schwungmasse wird mit einem Pedal auf eine bestimmte, hörbare Drehzahl gebracht, bis ein Pedaltritt in umgekehrter Richtung die Kurbelwelle mit angeflanschtem Propeller „auf Trab" bringt. Nach erfolgreicher Zündung des Kraftstoff-Luftgemisches sitze ich inmitten einer Wolke, die nach Öl riecht – typisch für den Anlassvorgang von Sternmotoren. Die Cockpithaube ist immer noch auf einer hinteren Rasterstellung, wenn ich nach dem Warmlaufen die Motors die Drehzahl erhöhe, um zur Startbahn zu rollen. Jetzt weiß ich auch, warum T-6 Piloten immer wieder ihren Kopf nach rechts und links bewegen und S-förmige Rollbewegungen machen – der bullige Motor vor dem Brandschott versperrt die Sicht nach vorn.

Eine Harvard Mark IV mit voll geöffnetem Piloten-Cockpit kurz vor dem Start

Nach Einnahme der Reisefluglage ist die Sicht aus dem Cockpit nur durch Streben der Haube minimal beeinträchtigt. Die Flugleistungen sind nicht so eindrucksvoll wie von mir erhofft, allerdings ist bei einer spezifischen Leistung von ca. 23 PS pro 100 kg auch kein Rennpferd zu erwarten. Ein Jetpilot braucht die Pedale im Cockpit in der Regel nur beim Rollen am Boden, die Harvard jedoch will mit dem Seitenruder geflogen werden, insbesondere während der Vorführungen bei Flugtagen. Bei meinem ersten Looping mit einer schweren Maschine mache ich die Bekanntschaft mit ihrem Torqueeffekt – wie von Geisterhand gesteuert vollführt das Flugzeug im Scheitelpunkt eine halbe Rolle. Als Eselsbrücke gegen das Vergessen von (überlebens-)wichtigen Arbeitsschritten vor der Landung ist das Akronym GUMPF eingeführt worden. Anhand des U für Undercarriage lässt sich der Ursprung bei der Royal Air Force ansiedeln, da die US-beeinflussten Verfahren die Bezeichnung Gear für das Fahrwerk verwenden. Hinter den einzelnen Buchstaben verbirgt sich der „Before Landing Check": G = gas on fullest tank (Tankwahlschalter auf den volleren Tank stellen), U = undercarriage down and locked (Fahrwerk ausfahren und eine sichere Anzeige prüfen), M = mixture full rich (Gemischregler in maximale Stellung „Reich" setzen), P = prop full fine (den Propeller in kleinste Steigung bringen) und F = flaps full down (Landeklappen in maximale Stellung ausfahren). Trotz der Eselsbrücke GUMPF landete eine Harvard auf einer Graslandebahn in Bayern mit eingefahrenem Fahrwerk. Unabhängig von den Motor- und Propellerschäden blieb die Unterseite der Flugzeugzelle nahezu unversehrt. Aufgrund der geringen Auflagefläche waren nur geringe Lackschäden und das Abreißen der Drainagevorrichtungen für die Kraftstofftanks am Rumpfmittelteil zu beklagen. Ich selbst konnte die T-6 Flüge ohne Blessuren genießen und war nach den Landungen stolz, einen Bolliden gezähmt zu haben. Für einen PPL-Piloten erzeugen die Erinnerungen an die Fliegerei des PS-Ungetüms stets Glücksgefühle.

Verbleib

Das Schicksal der deutschen Harvards nach ihrer Außerdienststellung ist vergleichbar mit den Schicksalen der T-6 anderer Nationen. Ein Großteil der Luftfahrtzeuge ging an ein NATO-Partnerland, in diesem Fall Portugal, während andere über die bundeseigene Treuhandgesellschaft VEBEG verkauft wurden. Ein Teil der Flugzeugzellen wurde nach Ausbau von Ersatzteilen verschrottet und nur wenige sind noch heute am Boden zu bewundern, entweder als Museumsflugzeug wie im Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow oder auf Sockeln in Luftwaffenkasernen, wie z.B. im Fliegerhorst Penzing. Dem breiten Kinopublikum sind noch die japanischen Mitsubishi A6M Zero-Jäger aus dem Film „Tora! Tora! Tora!" in Erinnerung, die in Wirklichkeit von umlackierten T-6 Flugzeugen gedoubled wurden. Weltweit werden heute noch rund 350 Luftfahrzeuge der T-6 Baureihe im flugklaren Zustand gehalten, der Flugzeugtyp darf in keiner renommierten Warbird-Kollektion fehlen.

Technische Daten

Länge (m):	8,81
Spannweite (m):	12,77
Höhe (m):	3,56
Flügelfläche (qm):	23,60
Leermasse (kg):	1.890
Max. Flugmasse (kg):	2.400
Höchstgeschwindigkeit in 1.520 m Höhe (km/h):	330
Reisegeschwindigkeit in 1.520 m Höhe (km/h):	273
Landegeschwindigkeit (km/h):	108
Dienstgipfelhöhe (m):	6.536
Reichweite (km):	ca. 1.200
Triebwerk:	1 x Pratt & Whitney R-1340-AN-1
Leistung (PS/kW):	550/410

Zusammenfassung

Die T-6 Varianten bewährten sich durch ihre robuste Bauweise im harten, militärischen Ausbildungsflugbetrieb und haben so manche Schülerlandung ohne Folgeschäden überstanden. Aufgrund des Ausbildungsbedarfs an Piloten während des 2. Weltkrieges und des Neuaufbaus von fliegenden Verbänden in vielen westlich orientierten Ländern danach wurden große Stückzahlen erreicht. Auch Hobbyflieger können sich den Traum vom Fliegen einer T-6 erfüllen. Beim früheren Luftfahrerschein fiel allerdings diese Baureihe nicht unter den Sammeleintrag von „Landflugzeugen bis 2.000 kg Höchstmasse". Deshalb war bei einem MTOM von rund 2,4 Tonnen eine umfangreiche Schulung zwecks Erlangung der entsprechenden Musterberechtigung mit Eintrag in den Luftfahrerschein durch die zuständige Landesluftfahrtbehörde erforderlich. Bei einer Lizenz nach JAR-FCL ist nun eine Erleichterung eingetreten, da die Kategorie SEP (Single Engine Piston) auch die einmotorigen Flugzeuge über zwei Tonnen beinhaltet. In Deutschland sind noch acht (A)T-6 und drei Harvard Mk IV in der Luftfahrzeugrolle beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig eingetragen und somit für den Flugbetrieb zugelassen. Die wohl bekanntesten T-6 sind die „Red Bull" Flugzeuge von Vater und Sohn Eichhorn, die die Zuschauer auf vielen Flugtagen mit ihren Formationskünsten begeistern.

Ein Modell des Zitronenbombers der Deutschen Luftwaffe

AVIAPORTAL
[Das Tor zur Luftfahrt]
- multimedial und aktuell
- Vorschriften des internationalen, europäischen und nationalen Luftverkehrsrechts
- Rechtsprechung
- umfangreiche Recherchemöglichkeiten
AVIAPORTAL- VERLAG
- Printmedien zum internationalen, europäischen und deutschem Luftverkehrsrecht
- Gesetze und Kommentare zu luftrechtlichen Vorschriften
www.aviaportal.de
Wissenschaftliche Begleitung:
Prof. Dr. iur. Elmar Giemulla
Dr. jur. Heiko van Schyndel
Schopenhauerstr. 51
14129 Berlin
info@aviaportal.de

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

Permanon Aircraft Supershine

Autor:
Verband der Luftfahrtsachverständigen/Techn.-Anwendungen RA Wolfgang Hirsch

Die schönen Nebenerscheinungen der AERO: Über Klaus Zeh, den früheren Präsidenten der AOPA Germany, lernte ich dessen Bruder; Herrn Heinz Krücken, den technischen Leiter der Firma Permanon aus Leutkirch, kennen. Die Firma Permanon hat auf der Basis von monomolikuralem Silizium ein mit Wasser verdünnbares Mittel entwickelt, um die Oberflächen insbesondere von Luftfahrzeugen (lackierte und metallische Oberflächen, Glas, GFK, Kunststoffe, Plastik, Gummi, Chrom usw.) behandeln zu können. Die Oberflächenpolymere verbinden sich mit der Oberfläche elektrostatisch und ergeben einen monomeren unsichtbaren Schutzfilm im Nanobereich. Der Trick dieses Biodesigns ist, dass die mikroskopisch betrachtete raue Oberflächenstruktur gleichzeitig aufgefüllt und somit glatter wird. Es bleibt jedoch eine leichte, für das bloße Auge unsichtbare Wellenstruktur auf der glatten Oberfläche erhalten. Damit werden Verschmutzungen aller Art wesentlich erschwert. Das aufgetragene Mittel ist beständig von derzeit -40° C bis +300 C und solle über Monate anhalten. Der Minusbereich soll sich noch ändern, um den Einsatz auch an Airlinern zu ermöglichen. Die Firma Permanon hat es sich zur Aufgabe gemacht, dieses Mittel über Vertriebspartner zu vertreiben.

Bild 1: Produkt: Permanon Allround Supershine Oberflächenschutz

Eine vernünftige Flugzeugpflege mit weniger Dreck und insbesondere Insekten ist immer interessant. So erhielt ich nicht nur sofort eine Permanon Allround Shampoo-Sprühflasche u.a. zum Brillenputzen, sondern die Zusicherung, mir ein Probierset des „Aircraft Supershine" zu schicken – was mich wenige Tage später erreichte.

Bereits mein Einsatz als Brillenputzmittel war überzeugend. Einmal pro Woche ist tatsächlich ausreichend, ansonsten reicht – auch bei Schweißablagerungen auf der Brille – ein leichtes Putzen mit einem Tuch. Wir haben das Aircraft Supershine-Mittel sodann bei unseren Vereinsflugzeugen eingesetzt und sind zu denselben Ergebnissen gelangt: Eine wesentlich leichtere Pflege und nahezu keine Insektenleichen mehr. Interessant auch das Ergebnis des Auftragens auf der Unterseite des Rumpfes, die ja sonst gern Ölrückstände aufnimmt und schlecht zu putzen ist: Kaum mit dem vorherigen Zustand zu vergleichen. Nur eines werden wir ändern: Statt des mitgelieferten Handzerstäubers für 500 ml suchen wir einen mit größerem Inhalt und mit Elektro- oder Pressluftanschluss zum Zerstäuben. Nachdem eine Mischung aus Wasser und ca. 1 – 3% Aircraft Supershine empfohlen wird – dies ist auch ausreichend -, reicht die Flasche eine lange Zeit. Weitere Informationen unter www.permanon.com. Eine empfehlenswerte Alternative zu den bisher in unserem Verein angewandten Putzmittel.

Bild 2: Motorflugreferent Michael Wald bei den ersten Versuchen

Bild 3: Die Unterseite des Höhenruders nicht vergessen

Mobile PPL-Theorielehrgänge
Individuell, am Wochenende, in den Ferien oder am Abend
Individuelles Training in Ihren Räumen
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

Messe AERO-Friedrichshafen Nachlese

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Messebericht

Autor:
RA Wolfgang Hirsch

Sicherlich hatten wir erwartet, dass unser Auftritt auf der AERO'07 wie in der Vergangenheit wieder erfolgreich sein würde. Doch mit einer so erheblichen Steigerung hatten wir nicht gerechnet.

Das begann schon damit, dass erkennbar innerhalb der ersten drei Messetage wesentlich mehr Messebesucher kamen als in der Vergangenheit: Nach Angaben der Messegesellschaft über 45.000 Besucher bei 553 Ausstellern aus 30 Ländern. Bereits die ersten beiden Tage – eher Fachbesucher als Publikum – waren wesentlich stärker besucht; wir konnten uns kaum einmal vom Stand entfernen, obwohl wir gut besetzt waren, um andere Stände zu besuchen.

Es setzte sich fort mit der Jahreshauptversammlung am Samstag, wieder im Raum Bodensee: Über 25% der Mitglieder waren anwesend, und das, obwohl sich zahlreiche Mitglieder noch in den Hallen aufhielten und ihre Stände nicht verlassen konnten, so auch an unserem Stand.

Wegen der Vielzahl der angemeldeten Stände hatte die Messegesellschaft an der Innenseite der Gänge zwischen den Hallen ebenfalls Stände aufstellen lassen. Und uns wurde Stand Nummer zwei vom Haupteingang aus zugeteilt! Nahezu jeder Besucher musste bei uns vorbei kommen. Günstiger konnte es nicht gehen, was die zahlreichen Gespräche gezeigt haben.

Ergebnis: Wir konnten zahlreiche Kontakte vertiefen und neue knüpfen und konnten uns über zahlreiche Neuaufnahmen freuen. Und unsere Sachverständige erhielten unmittelbar vor Ort mehrere Gutachteraufträge. Mit unserer Präsenz konnten wir die Anliegen und Ziele der Luftfahrt-Akademie und des Sachverständigen-Verbandes überzeugend der fachlich interessierten Öffentlichkeit präsentieren.

Bild 1: Siegfried Niedek und Rolf Rainer Barenberg

Bild 2: Michael Wacker im Gespräch mit Messebesuchern

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

http://peschke-muc.de

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

Fliegende Juristen
und
Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

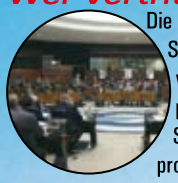
Bundesweite Adressenliste erhältlich über Faxabruf: (049) 6331 / 721501
Internet: www.ajs-luftrecht.de Phone: (049) 6103 / 42081
E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de Fax: (049) 6103 / 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

Stärker vertreten! • Besser informiert! • Fliegerisch fit!

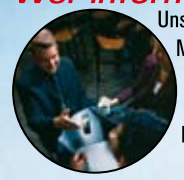
AOPA

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. 09429-716 – Fax: 09429-8314
piloten-service@web.de

Rossitten-Segelflug-Wettbewerb 1925

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Geschichte (Teil 6)

Die Bilder 1 bis 4 führen uns wieder in die Dünen der Kurischen Nehrung, mitten in den Betrieb des 3. Küsten-Segelflug-Wettbewerbes. Bild 1 führt uns auf den Kamm der Wanderdüne, die dort 50 Meter aus dem Kurischen Haff emporragt. Man sieht, wie damals der Transport der Flugzeuge zum Start durchgeführt wurde. Zwei „PS" ziehen den Eindecker von Espenlaub durch den Dünensand. Bild 2 zeigt, dass es beim Start manchmal aufpassen heißt. Wird das Flugzeug nicht beim ersten Schwung von dem Gummiseil hoch in die Luft torpediert, dann müssen die Startmannschaften schnell die Köpfe einziehen

Bild 1 Rossitten 1925: Auf dem Kamm der Wanderdüne

oder sich hinwerfen, um nicht in unangenehme Berührung mit den Vorderkanten der Tragflächen zu kommen. Auch Bild 3 zeigt einen reizvollen Ausschnitt aus dem Flugbetrieb. Bild 4 zeigt eine von der Darmstädter Akademischen Fliegergruppe konstruierte Maschine, den Doppelsitzer „Margarete", der viele erfolgreiche Flüge durchführte. Das nächste Bild zeigt eines der ersten erfolgreichen Schulflugzeuge, den von Martens konstruierten Schulhochdecker „Pegasus", auf dem in der damaligen Zeit viele Jungsegelflieger ihre Anfangsausbildung erhielten. Überhaupt waren diese Jahre, die dem Segelflug vom wissenschaftlichen Standpunkt zwar weniger Fortschritte brachten, dennoch nicht nutzlos vertan. Galt doch die Sorge in erster Linie der Heranziehung eines brauchbaren Nachwuchses, da die Kriegsflieger, die die Bewegung in Leben gerufen hatten, sich allmählich „zur Ruhe

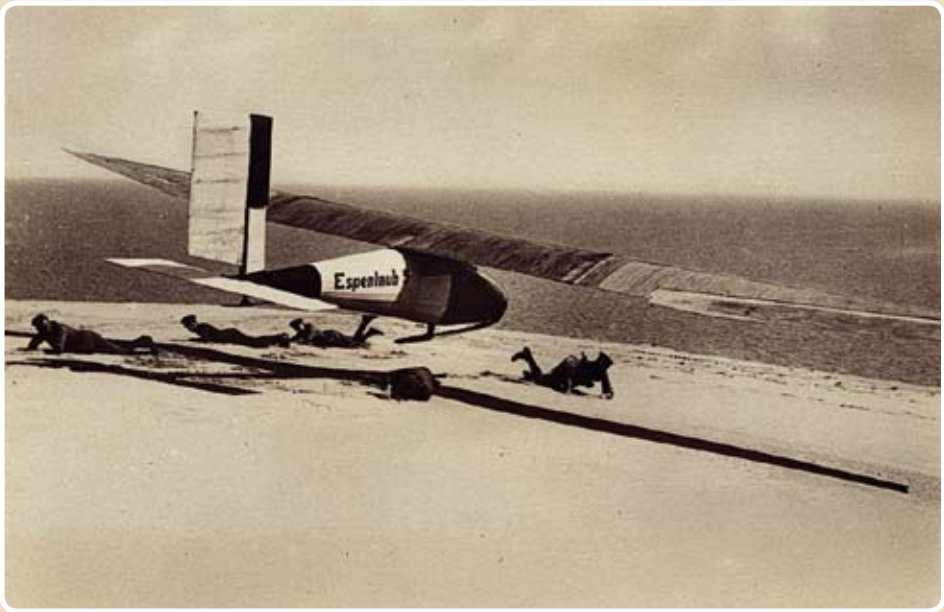


Bild 2 Rossitten 1925: Schwieriger Start

setzen" bzw. zu höheren Aufgaben herangezogen wurden und sich deshalb der aktiven Segelfliegerei nicht mehr so widmen konnten, wie in den ersten Jahren. Ein nettes Stimmungsbild aus dem Rhön-Wettbewerb 1925 zeigt Bild 6, wo ein Matrose mit seinen Winkflaggen die Landung eines Flugzeuges zur Startstelle signalisiert. Diese schmucken Helfer hatte man sich als schnelle Nachrichtenübermittler für den Rhön-Wettbewerb gesichert. In der Hauptflugrichtung am Hang der Wasserkuppe, auf den umliegenden Höhen waren die Signalgäste der Marine stationiert und tauschten mit Hilfe ihres Winkelalphabets Start- und Landemeldungen aus. Vor einem heranziehenden Gewitter machten die Segelflieger damals kurz kehrt und brachten ihre Maschinen vom Startplatz in die Zelte und Hallen, um sie vor den mit dem Gewitter verbundenen Böen zu schützen. Das wurde später anders, als man erkannt hatte, dass die Luftkräfte eines

Bild 3 Rossitten 1925: Im Aufwind der Wanderdüne

Bild 6 Rhön 1925: Matrose signalisiert die Landestelle nach dem Startplatz

Bild 7 Rhön 1926: Max Kegel, der erste Gewitterflieger

Wunder des SEGELFLUGES

Bild 4 Rossitten 1925: Doppelsitzer „Margarete" über dem Kurischen Haff

Gewitters nicht unbedingt Feinde des Segelfliegers sein mussten, sondern im Gegenteil zu schönen Erfolgen verhelfen konnten. Der erste Segelflieger, der das ausprobierte, war der Kasseler Luftpolizist Max Kegel, der seit den ersten Jahren der Fliegerei Gast auf der Wasserkuppe war, die zu seinem Dienstrevier gehörte. Max Kegel konnte sich den Reizen des motorlosen Fluges nicht verschließen und fing selbst an zu fliegen. In den Jahren 1924 und 1925 schulte er fleißig, 1926 gehörte er bereits zu den Rekordfliegern. In diesem Wettbewerb war ein Zielflugpreis zu der in der Nähe der Wasserkuppe gelegenen Milseburg ausgeschrieben, bei dem eine Rückkehr zur Startstelle verlangt wurde, für die damalige Zeit eine äußerst schwierige Aufgabe. Am 12. August wollte Max Kegel zu einem Flug um diesen Milseburgpreis starten. Ein aufziehendes Gewitter konnte ihn in seinem Tatendrang nicht hindern Bild 7. Aber bald nach dem Start musste er erkennern, dass mit einem

Bild 5 Rhön 1925: Schulflugzeug „Pegasus" beim Start

Gewitter nicht zu spassen ist. Die Aufwinde vor der Gewitterfront und in den Gewitterwolken zogen ihn wie magnetisch an und plötzlich merkte er, dass er mitten in der schwarzen Gewitterwolke ohne jede Erdsicht, ohne jede Möglichkeit zur Orientierung flog. Sein Flugzeug wurde von heftigen Böen geschüttelt, Regen und Hagel trommelten auf Rumpf und Flächen der Maschine. Aber das Flugzeug stieg höher und höher. Der Geschwindigkeitsmesser pendelte hin und her und zeigte dem Piloten deutlich, dass sein Flugzeug einmal mit Geschwindigkeiten fliegt, die um die 100-Kilometer-Grenze herum liegen, ein anderes Mal so langsam, dass die Maschine schließlich über den Schwanz abrutscht. Doch niemals verlor der erfahrene Pilot bei diesem Flug ganz die Herrschaft über sein Flugzeug. Schließlich gelingt es ihm, durch ein Wolkenloch wieder in Erdsicht zu kommen. Er stellt fest, dass er aus dem Gewitter heraus ist und in grosser Höhe, weit über der Höhe der Wasserkuppe (951 Meter) über der Landschaft segelt. Bald kann er auch die Orientierung wieder aufnehmen und feststellen, dass er über Neustadt an der Sale fliegt. Mit Rückenwind wird der Flug fortgesetzt. Als er seine Höhe soweit verloren hatte, dass er zur Landung ansetzen muss, ist er in der Nähe von Koburg bei Gumbertshausen. 55,6 Kilometer beträgt die Flugstrecke, die von der Wettbewerbsleitung auf der Wasserkuppe vermessen wird. Dort hatte man schon die Hoffnung aufgegeben, Max Kegel lebend wiederzusehen. Um so größer war die Freude über diesen Erfolg, der den bisherigen Streckenrekord weit um das Doppelte überbot.

Flugzeug als Botschafter – „50 Jahre Saarland“ starker Auftritt am Himmel und auf der Erde

FLYING MESSAGE

Autorin:
Stephanie W. Gorny

Die Fluggesellschaft Cirrus Airlines schenkte mit professioneller Unterstützung von Flying Message seinem Saarland anlässlich des 50. Jahrestages der Zugehörigkeit zur Bundesrepublik einen dauerhaften und aufmerksamkeitsstarken Gruß: Auf dem Höhenleitwerk einer Dash 8 prangt nun beidseitig der Umriss des Saarlandes.

Initiator dieser besonderen „Grußkarte“ war der Luftfahrtreferent des Saarländischen Ministeriums Patrick Kirsch. Seiner Idee, die Botschaft des 50-jährigen Jubiläums über die Grenzen des Saarlandes hinaus in ganz Deutschland bekannt zu machen, wurden zusammen mit der saarländischen Fluggesellschaft Cirrus buchstäblich Flügel verliehen. Gemeinsames Ziel ist es, Interessierte zu ermuntern, ins Saarland zu reisen, um dieses Bundesland vielleicht zum ersten Mal privat oder auch geschäftlich zu entdecken. Die Botschaft der Kampagne „50 Jahre Saarland. Schön, dass Du da bist“ sollte über die aufmerksamkeitsstarke Flugzeug-Sonderbeklebung in den verschiedensten, deutschen Städten für das Saarland werben.

Nachdem die Idee erst einmal geboren war und auf allen Seiten Anklang gefunden hatte, mussten sich die Beteiligten mit der kurzfristigen Umsetzung auseinandersetzen, da das Flugzeug bereits zum 1. Mai 2007 präsentiert werden sollte und nur noch ein Zeitfenster von knapp fünf Wochen für die Realisierung blieb. Auf Vorschlag von Cirrus beauftragte man den internationalen Spezialisten für Flugzeug-Sonderlackierungen Hermann Bauer, mit dem die saarländische Airline bereits des Öfteren erfolgreich zusammen gearbeitet hatte. Bauer hat zudem Anfang des Jahres Flying Message gegründet, eine eigenständige Gesellschaft, die sich auf Sonderlackierungen von Flugzeugen und deren Vermarktung spezialisiert hat. Zum Expertenteam von Flying Message gehört die Diplom-Designerin Susanne Denkscherz, die unter anderem das Design des Condor-Jubiläumsfliegers entworfen hat.

Start des Projektes war ein Treffen aller Beteiligten, um die grundsätzlichen Details dieser bisher einmaligen Aktion abzusprechen. So stellte Cirrus eine Dash 8 Q 100 mit dem Kennzeichen D-BIER für das Jubiläumsjahr zur Verfügung und Flying Message sammelte Ideen für die ersten Design-Entwürfe, die in die bestehende Kampagne zum 50-jährigen Jubiläum des Saarlandes eingegliedert werden sollten. Die besondere Herausforderung dieses Projektes war die extrem kurzfristige Umsetzung aller Maßnahmen, damit das Flugzeug mit der Botschaft des Saarlandes am 1. Mai zum Flughafenfest vorgestellt werden konnte.

Kreation und Produktion im meisterhaften Zusammenspiel: Hermann Bauer und Susanne Denkscherz als Garanten für kreatives und fachmännisch umgesetztes Flugzeugdesign.

Direkt im Anschluss startete das Expertenteam mit der Umsetzung der gesammelten Ideen: Es wurden drei Gestaltungsvorschläge für die Dash 8 erarbeitet, die alle die verschiedenen Elemente der Jubiläumskampagne (Logo, Fotos der Kampagnenmotive, Slogan, Farbe und andere Details) aufgriffen, aber unterschiedlich schnell umgesetzt werden konnten beziehungsweise auch unterschiedlich kostenaufwändig waren und zudem alle Auflagen der Luftfahrtsicherheit berücksichtigten. „Unser Augenmerk richtet sich immer auf die Wünsche unserer Kunden und deren bestmögliche Umsetzung", erläutert Hermann Bauer die Spezialisierung von Flying Message. „Dadurch, dass wir sowohl die Kreation wie auch die technische Umsetzung aus einer Hand anbieten, können wir fast jeden Traum Realität werden lassen.

Bereits nach nur zwei Wochen präsentierte Flying Message im saarländischen Ministerium für Arbeit dem Staatssekretär Albert Hettrich und Patrick Kirsch die drei Flugzeugentwürfe mit den entsprechenden Umsetzungsdetails. Alle drei Entwürfe fanden großen Anklang. Eyecatcher war ein Entwurf, der die Dash 8 ganz in Orange zeigte und der Slogan „50 Jahr Saarland. Schön, dass du da bist." über den gesamten Rumpf verlief. Die Entscheidung des Ministeriums fiel nach knapp einer Woche dann auf die dritte Variante der Entwürfe. Diese reduzierte Variante enthielt das Logo und den Slogan innerhalb des Umrisses des Saarlandes und hatte den entscheidenden Vorteil schneller wie auch kostengünstiger umsetzbar zu sein. Die erste, auffälligere Variante hätte zwar eine höhere Fern- und Aufmerksamtkeitswirkung gehabt, wäre aber in der Kürze der Zeit nicht mehr bis zur Präsentation auf dem Flughafenfest am 1. Mai realisierbar gewesen. „Auch mit wenig Aufwand kann man eine große Wirkung erzielen und sich so von anderen wohltuend abheben", unterstreicht Hermann Bauer die Werbewirkung des dritten Entwurfs.

➔ *Fortsetzung auf Seite 28*

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

Die anschließenden zwei Wochen waren durch den hohen Zeitdruck geprägt, unter dem das Projekt zu einem sehr guten Abschluss gelangen sollte. In dieser knappen Zeitspanne wurden Folien und Lacke bestellt, Daten für den Druck vorbereitet, Arbeitskräfte für das Wochenende vor dem Fest organisiert und das Flugzeug zur Bearbeitung und vorherigen Reinigung bereitgestellt. Dies alles gelang aufgrund der sehr guten Abstimmung zwischen allen Beteiligten und der hohen Professionalität des Expertenteams von Flying Message. Diese Vorgehensweise verkürzte die üblichen langen Wege zwischen Kreation und Produktion und so war auch die pünktliche Übergabe des Flugzeuges möglich.

Alle Beteiligten, sowohl die Vertreter des Ministeriums wie auch die Mitarbeiter von Cirrus, waren hoch zufrieden mit der geleisteten Arbeit und deren Umsetzung. Und so konnte Saarlands Ministerpräsident Peter Müller am 1. Mai die Maschine einem begeisterten Publikum von 50.000 Teilnehmern präsentieren. Bei dem anschließenden ersten Rundflug bewunderten auch die restlichen Saarländer „ihr" Flugzeug bei strahlendem Sonnenschein am blauen Himmel. „Bemerkenswert an der zeitnahen Umsetzung unseres Jubiläumsflugzeuges war die absolut kundenorientierte und sehr strukturierte Arbeit von Flying Message. Sie lieferten hier den Beweis, dass man auch in kurzer Zeit kreative Ideen durch professionelle Arbeit Realität werden lassen kann", freute sich Patrick Kirsch nach der gelungenen Präsentation.

Fotoquellen: Flying Message GmbH, Mike Silberreis, Matthias Becker

Hermann Bauer, Susanne Denkscherz (links), Patrick Kirsch (rechts) und die stolze Cirrus-Crew der Dash 8 nach dem ersten Rundflug beim Flughafenfest am 1. Mai.

Arbeit – Freizeit – Landschaft

Oder: Wie halte ich es bloß aus, viele Monate des Jahres nicht in Deutschland zu sein

Autor:
Ingolf Panzer

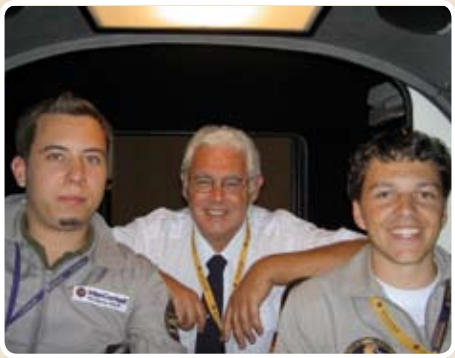
Luftfahrt-Akademie/Flugbetrieb

Kroatien ...
Es ist Samstag früh und ich habe heute noch einen langen Weg vor mir. Von meinem kleinen, charmanten niederbayerischen Wohnort nach Süden. Über die Alpen durch Österreich und Slowenien nach Kroatien. Genauer gesagt nach Dalmatien. Darauf legen die Dalmatiner Wert. Nach Zadar oder noch genauer gesagt nach Zemunik. Dem Flughafen der dalmatinischen Metropole. Und zu meinem Wohnort Sukosan, (sprich Sukoschan) einem kleinen aber schicken Ferienort gleich neben einer der größten Marinas an der dalmatinischen Küste.

Mehr als sieben Wochen am Stück liegen diesmal vor mir. Sieben Wochen Arbeit, Freizeit, Landschaft und mittlerweile auch Freunde und Mitstreiter an einer großen deutschen Verkehrsfliegerschule. Denn dafür fahre ich eigentlich hierher. Zur Ausbildung künftiger Verkehrspiloten. Kein Job, sondern eine Aufgabe, die mir unbändigen Spaß und viel Freude bereitet. Und erfolgreich noch dazu. Denn keiner meiner Jungs hat bisher beim LBA nicht bestanden und fast alle fliegen schon jetzt bei größeren Gesellschaften auf Boeing und Bus.

Aber erst mal hinkommen. Nach Kroatien. Der einfachste und schnellste Weg führt entlang der Phyrn Autobahn über Graz nach Maribor und Zagreb und weiter nach Zadar. Das sind so ziemlich genau 860 km. Fast alles Autobahn. Nur in Slowenien nicht. Da gibt es wenig Autobahn in meine Richtung und hier sind so um die 60 km Landstraße gefragt. Ein kleiner Malus auf dem Weg, aber die Durchschnittsgeschwindigkeit über die ganze Strecke liegt bei fast 105 km/h. Für mich reicht´s. Dafür hat der schnelle Weg aber auch seinen Preis. Vignette in Österreich, Maut für zwei Tunnel, Autobahn in Slowenien und die ganze Strecke durch Kroatien. Da kommen für einmal hin und zurück so um die 77 Euro zusammen. Ohne Sprit. Nur Maut.

Es ist ja nicht das erste Mal, das ich in dieses schöne und liebenswerte Land fahre. Seit fast einem Jahr bin ich partiell hier unten tätig und habe mich so richtig an das Leben hier gewöhnt und fühle mich schon ein bisschen heimisch. Es ist doch etwas anders als in Deutschland. Zumindest 10 Monate im Jahr gibt es fast keine Touristen und meistens schönes Wetter. Oder fast schönes. Doch manchmal ist auch hier der Bär los und sowohl Yugo als auch die Bora können uns fliegerisch das Leben ganz schön schwer machen. Aber eben nur manchmal.



Über Wasser haben wir eigentlich immer eine wolkenfreie Schicht von zumindest 1000 ft GND. Und die Null-Grad-Grenze ist auch fast immer über 5000 ft. Für das IFR Training auf der Seminole genau das Richtige.

Zu unserem Trainingsgebiet zählt die gesamte dalmatinische Küste von Pula über Rijeka und Lojin im Norden bis hin nach Split und Brac und Dubrovnik im Süden. Über die Kornaten, die man sonst nur als Tourist besucht. Und nicht zu vergessen Zagreb. Da ist das ganze Jahr über doch einiges an Flugverkehr. Auch die Nachbarländer sind willkommene Trainingsziele. Slowenien, Österreich, Italien und Bosnien. Auch der Lido in Venedig ist IFR anfliegbar. Bis 1000 ft AAL. Dann muss man was sehen. Salopp gesagt.

In den beiden Sommermonaten Juli und August ist hier auf allen Plätzen viel los. Immer mehr Fluggesellschaften fliegen Kroatien an und manchmal haben wir hier in Zadar doch eine ganz ansehnliche Flotte auf dem Vorfeld. Und es werden ständig mehr. Auch die Lufthansa taucht regelmäßig auf. Für Platzrunden mit dem A 320 oder der Boeing 737. Oder mit beiden gleichzeitig. Und danach die strahlenden Gesichter und „Bussi Bussi" der frischgebackenen Ersten Offiziere. Das sieht man eben nicht überall.

Unsere „Student Pilots" haben in diesen Momenten ihre Nasen plattgedrückt an der Scheibe unserer freundlichen Räume oberhalb des Vorfeldes. Und eigentlich alle denken, wie unser Ex-Kanzler Schröder einst vor dem Kanzleramt: ich will da rein. Sie haben sehr gute Chancen unsere Jungs (und Mädels) auf einen Cockpitplatz.

Die Sommermonate erkennt man u. a. auch deutlich an den Preisen. Zahle ich über das ganze Jahr einen annehmbaren Preis für mein gemütliches Zwei-Zimmer-Apartment, so sprengt das zur Hauptreisezeit fast jeden Rahmen. Aber auch verständlich, denn nur um diese Zeit können die Vermieter gut verdienen. Dann verkriechen wir uns in etwas kleinere Räume oder bleiben einfach zu Hause in unseren Heimatländern. Wenn man kann. Wir sind hier „multinational".

Während der Ausbildungszeit wird die ganze Bandbreite eines Tages voll genutzt. Von Sonnenaufgang bis weit in die Nacht hinein. Introduction, Fliegen und Simulator. Aber alles innerhalb der Dutyzeit. Und dokumentiert. Manchmal frage ich mich frühmorgens, was für einen Tag wir eigentlich haben. Denn Sonn- oder Feiertage kennen wir nicht. Der Rhythmus kann da schon ganz schön durcheinander kommen, wird aber dadurch etwas gemildert, dass wir hier sieben Tage die Woche einkaufen können. Bis ganz spät abends. Das Gezeter in Deutschland über Ladenöffnungszeiten ist hier absolut unverständlich.

Nur nach fünf oder sechs Tagen „müssen" wir arbeitsmäßig mal pausieren. Das ist dann eine wunderbare Gelegenheit, sich in Dalmatien etwas umzusehen. Zadar kennen wir ja alle ziemlich genau. Es liegt nur ca. 10 km vom Flugplatz und von Sukosan entfernt und es gehört fast schon zum täglichen Ritual, einen Spaziergang durch die wunderschöne Altstadt zu machen. Aber es gibt ja mehr. Da wären z. B. die Nationalparks. Nicht nur die berühmten Wasserfälle von Krka in der Nähe von Sibenik und die weltbekannten Plitvitzer Seen oder die Kornaten. Auch einige kleinere Parks an der kurvenreichen Küstenstraße von Zadar nach Norden bis nach Rijeka.

Ich glaube, dass diese Straße keine 100 m geradeaus läuft. Im Prinzip ein Paradies für Motorradfahrer. Nur nicht bei Feuchtigkeit. Dann wirkt die Straße wie mit Schmierseife eingeschmiert. Arschglatt, würden wir einfach sagen. Das liegt an der Zusammensetzung des Asphalts und dem Staub während des meist trockenen Tage. Man muss es eben nur wissen.

Sehr interessant auch mal eine Fahrt durchs Hinterland. Während man auf der Küstenstraße und den Inseln eigentlich nur das Schöne des Landes sieht, sind im Hinterland immer noch die furchtbaren Hinterlassenschaften eines unseligen Krieges zu finden. Zerbombte und zerschossene Häuser, eingestürzt und überwuchert, sowie abseits bewohnter Gegenden unzählige Schilder, die auf die noch immer bestehende Gefahr von Landminen hinweisen. Ganze Dörfer sind unbewohnt und spiegeln die gesamte Sinnlosigkeit von Machtgehabe und falsch verstandenem Nationalismus wieder. Und, gleich neben einer eingestürzten Kirche ein verrosteter Panzer. Direkt am Stadtrand von Zadar. Zadar war Hauptkampflinie. Und auch in der Stadt noch viele provisorisch verputzte Einschusslöcher von Maschinengewehren und sonstigen zerstörerischen Erfindungen der Menschheit. Fast mitten in Europa und keine 15 Jahre her. Ein lebendiges Beispiel, wie es nicht sein sollte.

In den meisten Küstenorten herrscht um diese Zeit, wir haben Februar, fleißige Betriebsamkeit. An vielen Häusern wird gebaut. Werden Apartments eingerichtet, renoviert, verschönert und so fast alles getan, um im Sommer den erwarteten Touristen ein komfortables Heim für den Urlaub zu bieten. Auch mein Vermieter frönt der fleißigen Betriebsamkeit. Es gilt drei neue Apartments bis zum Juni fertig zu bekommen. Da lass ich mir schon mal ein bisschen „Gehämmere" gefallen. Schließlich habe ich ja so was wie Familienanschluss und fühle mich hier „sauwohl". Vielleicht auch, weil meine Landlady peinlich genau darauf achtet, das während meiner „Schlafperioden" nicht gehämmert wird. Danke.
Kroatien zeigt sich mir, ganz oberflächlich gesehen, auch als das Land der Steine und der schwarzgekleideten Frauen. Die Frauen, zumindest auf dem Land tragen sehr oft schwarz. Gefühlsmäßig handelt es sich um Witwen oder Frauen über fünfzig. Nicht so in Städten wie Zadar. Die ist voller Leben und Farbe. Da wimmelt es von jungen Leuten. Und von allen möglichen Sprachen. Zadar hat ja schließlich Geschichte. Gar keine so uninteressante, wenn man sich ein bisschen dafür interessiert.

Und noch etwas fällt mir in Zadar auf. Manchmal. So wie es scheint ist es bei Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte im Stadtgebiet verboten, unter 60 km/h zu fahren. Außerdem besteht ein striktes Helmverbot für Motorrad-, Roller- und Mofafahrer. Und Fußgänger dürfen ausschließlich auf Zebrastreifen überfahren werden. Alle, oder sagen wir besser fast alle halten sich daran. Wie gesagt: sehr oberflächlich gesehen.

Wieder mal ein freier Tag. Mit wunderschönem Wetter. Fast kein Wind und annähernd achtzehn Grad im Schatten. Gerade richtig, um mal ein lang gewünschtes Ziel anzusteuern: Trogir. Diesmal mit dem Auto entlang der Küstestraße nach Süden.

Beim Anflug auf Split überfliegen wir immer das NDB Funkfeuer TRI. Der Outermarker (OM) Trogir für den internationalen Flughafen Kastela. Eine kleine Insel kurz vor Split. So gut wie kein Autoverkehr und teilweise so kleine schmale Gassen, dass sogar ein Roller Schwierigkeiten hat durchzukommen. Kleine Kneipen, Restaurants und große Kaffees an der Promenade. Hier sitze ich und entspanne in der Abendsonne bei einigen Tassen vorzüglichen Kaffees. Im Vergleich zur Hektik in Split ist das hier die reinste Erholung. Emsig werden Segelschiffe für die Saison vorbereitet. Trogir ist Ausgangspunkt für viele Segeltouren in die Kornaten oder in Richtung Dubrovnik und Korfu. Hin fahre ich über die Landstraße, zurück über die Autobahn. Ein absoluter Segen, diese Autobahn. Aber die hat ihren Preis. Von Split bis Zadar etwas mehr als 5 Euro. Dafür oder deswegen fast kein Verkehr.

Der Rückweg geht aber doppelt so schnell und ich möchte noch gern am Flugplatz vorbeischauen. Denn morgen haben drei meiner Jungs die LBA-Prüfung. Obwohl ich keinen Zweifel an den Burschen habe, bleibt doch ein kleines Kribbeln. Aber die nehmen das ganz locker, zumindest nach außen. Ging mir ja „damals" nicht anders.

Unglaublich schnell gehen die Wochen vorbei. Jetzt habe ich ein Visum für dieses Land und kann ohne Probleme längere Zeit hier arbeiten. Ein bisschen weit weg von zu Hause, eine Tagesreise, aber was soll's. Doch ich freu mich wieder auf Deutschland. Denn dort habe ich auch eine ganze Menge Arbeit und liebe Freunde. Und auch, oder besser gesagt Gott sei Dank, meine Familie. Die brauche ich. Denn ohne ihr Verständnis könnte ich nicht hier sein. Und das wäre sehr schade.

Ingolf Panzer

PS: Meine Jungs haben alle bestanden und ich freue mich schon auf den nächste „Crew".

Termine:
20.-23.09.2007 ***IFR-Refresher-Camp***
Dreitägiges Seminar in Zadar/Kroatien für IFR-Piloten, Theorie - Planung - Praxis. Infos unter www.luftfahrt-akademie.de und info@fstc.de

08.09.2007, 9:00 Uhr: ***FliteStar-Seminar,*** DEKRA Heilbronn, EURO 150,00 incl. Speisen und Getränke

Oktober 2007: ***Fligh-Out nach Mallorca***

☞Nach jedem Flug füllen Piloten ein Formular aus, auf dem sie die Mechaniker über Probleme informieren, die während des Flugs aufgetreten sind, und die eine Reparatur oder eine Korrektur erfordern. Die Mechaniker informieren im Gegenzug auf dem unteren Teil des Formulars die Piloten darüber, welche Maßnahmen sie jeweils ergriffen haben, bevor das Flugzeug wieder startet.

Man kann nicht behaupten, dass das Bodenpersonal oder die Ingenieure hierbei humorlos waren.

Hier einige Beschwerden und Probleme, die tatsächlich so von Piloten der Fluglinie QANTAS eingereicht wurden. Dazu der jeweilige Antwort-Kommentar der Mechaniker. Übrigens ist Quantas die einzige große Airline, bei der es noch nie einen Absturz gab.

P = Problem, das vom Piloten berichtet wurde.
S = Solution; die Lösung/Maßnahme des Ingenieurs/Mechanikers.

P: Bereifung innen links muss fast erneuert werden.
S: Bereifung innen links fast erneuert

P: Testflug OK, Landung mit Autopilot sehr hart.
S: Landung mit Autopilot bei diesem Flugzeugtyp nicht installiert.

P: Tote Käfer auf der Scheibe.
S: Lebende Käfer im Lieferrückstand.

P: Der Autopilot leitet trotz Einstellung auf „Höhe halten" einen Sinkflug von 200 fpm ein.
S: Wir Können dieses Problem auf dem Boden leider nicht nachvollziehen.

P: Hinweis auf undichte Stelle an der rechten Seite.
S: Hinweis entfernt.

P: DME ist unglaublich laut.
S: DME auf glaubwürdigere Lautstärke eingestellt.

P: IFF funktioniert nicht.
S: IFF funktioniert nie, wenn es ausgeschaltet ist.

P: Vermute Sprung in der Scheibe.
S: Vermute, Sie haben recht.

P: Antrieb 3 fehlt.
S: Antrieb 3 nach kurzer Suche an der rechten Tragfläche gefunden.

P: Flugzeug fliegt komisch.
S: Flugzeug ermahnt, ernst zu sein und anständig zu fliegen.

P: Zielradar summt.
S: Zielradar neu programmiert, so dass es jetzt in Worten spricht.

P: Maus im Cockpit.
S: Katze installiert.

☞Nach einer äußerst harten Landung einer Boeing 747 stand der Kapitän am Ausgang, als die Fluggäste das Flugzeug verließen. Er bedankte sich bei jedem Passagier dafür, dass dieser mit seiner Airline geflogen war und wünschte ihnen einen guten Tag.
Die letzte Person, die das Flugzeug verließ, war eine kleine alte Dame, zu der der Kapitän sagt: „Danke, dass Sie mit uns geflogen sind - ich hoffe, die Landung war nicht zu rau".

Die alte Dame schaute ihm ganz tief in die Augen und erwiderte: „Junger Mann, das war eine Landung? Entschuldigen Sie - und ich habe gedacht, wir wurden abgeschossen".

☞Lehrer: „Du hast ein absolutes Vakuum in deinem Kopf!"
Schüler: „Da bin ich ja wertvoll für die Wissenschaft!"
Lehrer: „Wieso?"
Schüler: „Der Wissenschaft ist ein absolutes Vakuum nicht bekannt!"

☞Der Teufel besucht Petrus und fragt ihn, ob man mal ein Fußballspiel Himmel gegen Hölle planen sollte. Petrus hat dafür ein Lächeln übrig.
„Glaubt ihr, ihr habt auch nur die geringste Chance? Alle guten Fußballspieler kommen in den Himmel: Pele, Beckenbauer, Müller, Maradonna, Ronaldo, Ballack,..."
Der Teufel lächelt zurück: „Aber wir haben die Schiedsrichter!"

☞Sitzt ein Ostfriese auf einer geöffneten Eisenbahnschranke. Kommt ein anderer hinzu und fragt: „Was machen Sie denn da?"
„Ich will die Höhe der Schranke messen."
„Warum warten Sie nicht, bis die Schranke unten ist?"
„Weil ich die Höhe messen will und nicht die Breite!"

☞Eva schaut Adam tief in die Augen und fragt „Liebst du mich auch wirklich?"
Adam brummt zurück: „Ja sicher.....Wen denn sonst?"

☞Die zehn Gebote sind deshalb so kurz und verständlich, weil sie ohne Mitwirkung einer Expertenkommission zustande gekommen sind!

☞„Hast Du gehört? Unser Chef ist verstorben."
„Ja, und ich frage mich die ganze Zeit, wer da mit ihm gestorben ist."
„Wieso mit ihm?"
„Na, in der Anzeige stand doch: Mit ihm starb einer unserer fähigsten Mitarbeiter..."

☞„Chef, darf ich heute zwei Stunden früher Schluss machen? Meine Frau will mit mir einkaufen gehen."
„Kommt gar nicht in Frage!"
„Vielen Dank Chef, ich wusste, Sie würden mich nicht im Stich lassen.

☞Das Beste beim Diktieren ist: Man kann Worte verwenden, von denen man keine Ahnung hat, wie sie geschrieben werden.

☞Ein Vertreter, eine Büroangestellte und ein Personalchef gehen mittags aus dem Büro in Richtung eines kleinen Restaurants und finden auf einer Sitzbank eine alte Öllampe. Sie reiben an der Öllampe und wirklich, es entsteigt ihr ein Geist: „Normalerweise gewähre ich drei Wünsche, aber da ihr zu dritt seid, hat jeder einen Wunsch frei!"

Die Büroangestellte drängt sich vor und gestikuliert wild: „Ich zuerst! Ich! Ich möchte auf einem herrlich schönen Strand auf den Bahamas sein, der Urlaub soll nie enden, keine einzige Sorge soll mir mein schönes Leben vermasseln." Und Hopp - verschwindet die Büroangestellte.
Der Vertreter will nun an die Reihe kommen: „Ich! Jetzt, ich! Ich will mit der Frau meiner Träume an einem Strand in Tahiti eine Pina Colada schlürfen!"
Und Hopp - verschwindet der Vertreter.
„Nun kommst du dran", sagt der Geist zum Personalchef. Dieser sagt: „Ich will, dass die beiden nach dem Mittagessen wieder im Büro sind."

Die Stiftung Mayday

Autor: Rolf-Rainer Barenberg

Die Stiftung Mayday gründete sich im Dezember 1994 in Frankfurt/Main. Vorausgegangen war der tödliche Unfall des russischen Testpiloten bei der ILA in Berlin im Frühjahr 1994. Nach dem Undall hat man dann festgestellt, dass dieser praktisch unversichert war und somit eine nahezu mittellose Familie hinterließ. Spontan hat man noch während der Messe DM 35.000 gesammelt und der Familie zur Verfügung gestellt.

Mehrere Unternehmen und Organisationen sowohl der deutschen wie auch der internationalen Luftfahrt unterstützen seitdem die als gemeinnützig anerkannte und in der Form der Stiftung tätige Vereinigung. Dadurch ergibt sich auch die steuerliche Anerkennung dieses Vereins, der nach einer zwölfjährigen Tätigkeit auf ein respektables Ergebnis zurückgreifen kann.

Im Jahre 2006 ergaben sich 137 Ereignisse, zu denen die sog. CISM-Teams gerufen wurden. Des weiteren wurden 199 Kriseninterventionsmaßnahmen durchgeführt und es erfolgten noch einmal 315 Einzel - Nachgespräche. Die ehrenamtlich tätigen Mitarbeitersind somit statistisch gesehen 1,7 mal täglich tätig.

Die Mitarbeiter sind ohne Ansehung der Person und unabhängig von Unfallursache, Schuldfrage oder der versicherungsrechtlichen Klärung für in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige tätig. Die Hilfe erfolgt ideell oder auch materiell. Wer also immer den internationalen Hilferuf aussendet, kann darauf hoffen, nicht nur gehört zu werden, sondern auch Hilfe zu erhalten.

Die Krisenintervention wird in den Maßnahmen 2 bis 5 zusammengefasst. Diese bestehen in der individuellen Krisenintervention der Gruppen - Information wie auch in der kurzen bzw. ausführlichen Nachbesprechung.

Das Stiftungsgesetz regelt die Verwaltung und Nutzung des Vermögens. Es versteht sich von selbst, dass die Luftfahrt-Printmedien zur Unterstützung von Mayday Anzeigen ohne Berechnung veröffentlichen.

Von Piloten 1994 ins Leben gerufen und geleitet, unterstützt die „Stiftung Mayday“ in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. So betreut sie Flugbesatzungen aller Luftfahrtbereiche nach kritischen und belastenden Vorfällen, um stressbedingten Folgeerkrankungen entgegenzuwirken. Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der internationalen Luftfahrt: Mayday. Helfen Sie mit, dass auf diesen Notruf stets rasche Hilfe erfolgen kann.

Schirmherr ist
Bundesminister a.D., MdB Dr. Otto Schily.

Stiftung Mayday

Frankfurter Straße 124, 63263 Neu-Isenburg
Telefon: 07 00 – 77 00 77 01, Fax: 07 00 – 77 00 77 02

E-Mail: info@Stiftung-Mayday.de, Internet: www.Stiftung-Mayday.de

Spenden: Frankfurter Sparkasse, BLZ 500 502 01, Kontonummer: 4440
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 00, SWIFT-BIC.: FRASDEFFXXX