

Verband der Luftfahrtsachverständigen



LUFTFAHRT-AKADEMIE



© p.a.r.k.

german

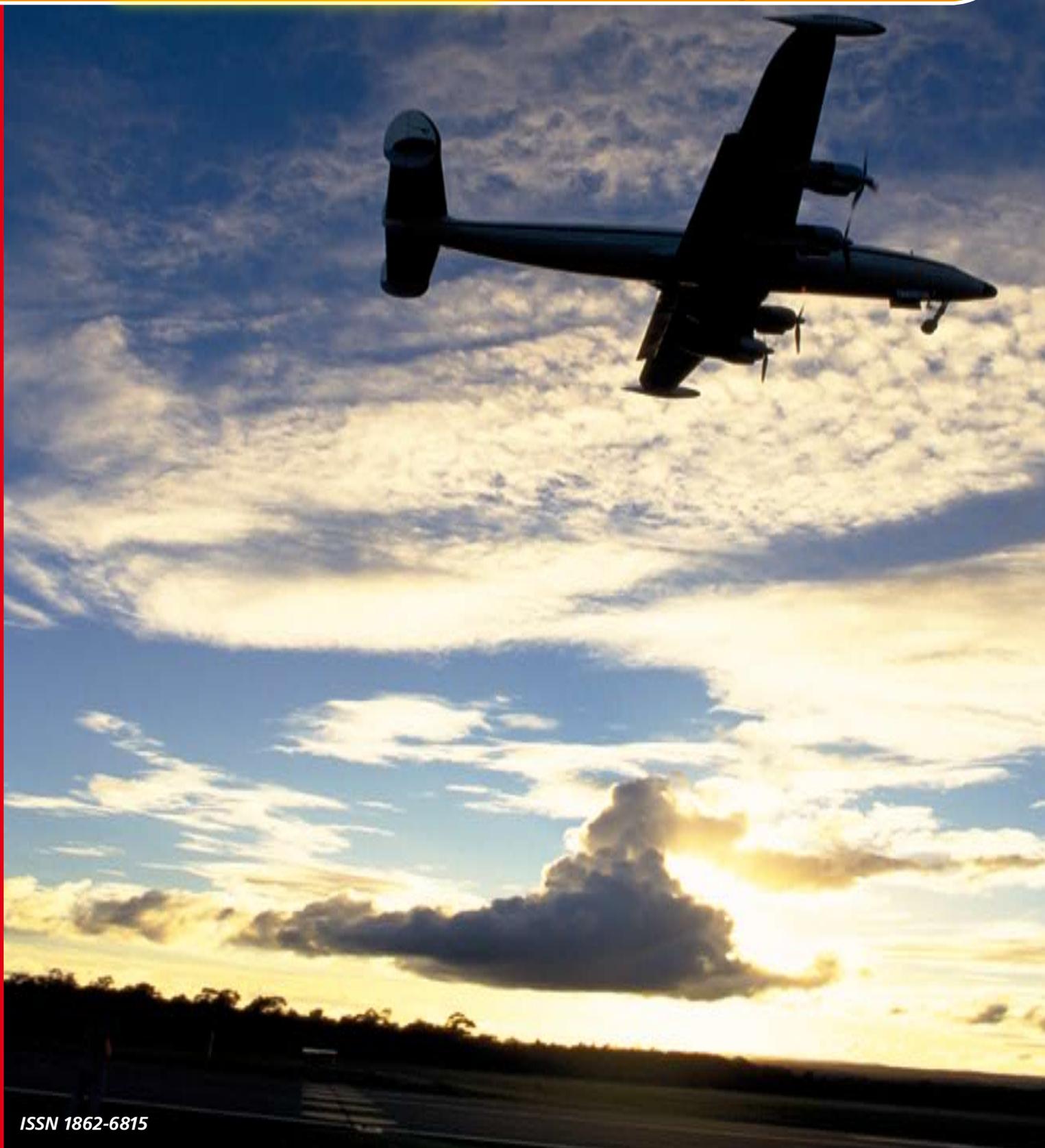
Erscheinungsweise vierteljährlich 8. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 3.2007

aviation news Ausgabe 7 3.2007 Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen und der Luftfahrt-Akademie



ISSN 1862-6815

Austrian Airlines Flug OS 111 – eine meteorologische Analyse

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. 023 73/89-0 · Fax 023 73/89-238
E-Mail: info@obo.de · www.obo.de



AERO 2007





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

Liebe Leserinnen und Leser,

allen Piloten dürfte bekannt sein, dass ab dem 1.5.2003 der eigenständige Motorseglerchein PPL-B weggefallen ist und entweder als zusätzliche Klassenberechtigung im PPL-A (Motorflug) oder PPL-C (Segelflug) eingetragen wird. So weit, so gut. Für PPL-A ist dies in JAR-FCL 1.215 a (4), für PPL-C in §§ 40a, 41LuftPersV geregelt. Zudem ist der Begriff des Reismotorseglers in JAR-FCL 1.001 definiert. Dieser setzt voraus ein fest eingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller. Und da beginnt das Problem: Während bis zum 30.4.2003 mit PPL-B alle in der K-Klasse (für Motorsegler, also D-Kxxx) zugelassenen Flugzeuge, also auch Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk oder auch die Stemme S10 mit fest eingebautem Triebwerk, aber mit einklappbarem Propeller, geflogen werden durften, soll dies jetzt nicht mehr zulässig sein, weil z.B. die Stemme S10 kein Reismotorsegler mehr wäre? Das wäre der Firma Stemme gar nicht recht, und den zahlreichen – früheren – PPL-B-Piloten, die diesen „Reismotorsegler“ fliegen, erst recht nicht. Mit der Ansiedlung des Motorseglerflugs entweder bei den Segelfliegern oder bei den Motorfliegern sollte eine Änderung der Berechtigungen nicht erfolgen, es sollte nur die separate Lizenz aus Gründen der Angleichung an die internationalen Gepflogenheiten wegfallen und mit einer anderen Lizenz verbunden werden. Eigenstartfähige Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk gab es schließlich schon vor dem Änderungstag 1.5.2003. Motorseglerpiloten konnten und können aufgrund ihrer Ausbildung sowohl mit als auch ohne Motor sicher fliegen, daran hat sich nichts geändert.

Manche Luftfahrtbehörden meinen allerdings unter Berufung auf den seit 1.5.2003 geänderten § 40 LuftPersV, aufgrund der Einfügung einer weiteren Startart „Eigenstart von Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb“ neben Windenstart und Flugzeugschlepp dürfe ein Motorseglerführer diese Flugzeuge nur fliegen,

wenn die zusätzlichen Voraussetzungen (u.a. zehn Alleinstarts) vorlägen und diese Startart als Zusatzberechtigung im Schein eingetragen sei. Sie verkennen allerdings, dass § 40 LuftPersV damals und auch heute unter der Überschrift „9. Segelflugzeugführer“ seit jeher die zulässigen Startarten für reine Segelflieger geregelt und sich dies seitdem auch nicht geändert hat. Lediglich die Segelflugzeugstartarten Eigenstart mit Hilfsantrieb und Gummiseilstart wurden hinzugefügt. Damit wollte der Gesetzgeber den Motorseglerpiloten allerdings nicht die Berechtigung wegnehmen, jetzt mit Motorseglern zu fliegen, die einen Klapppropeller oder ein Klapptriebwerk haben. Für Segelflugpiloten ist ein Eigenstart mit Motor genau so Neuland wie ein Flugzeugschlepp, wenn der Pilot bisher nur Windschlepps gewohnt war. Für den Motorseglerpiloten ist dies Routine und muss nicht gesondert immer wieder geübt werden. Im Übrigen dürfen – für reine Segelflugpiloten – die Einweisung und die Starts mit Fluglehrer auf einem Reismotorsegler durchgeführt werden. Der reine Segelflieger soll sich mit der besonderen Startart Motorsegler vertraut machen. Für einen Motorseglerpiloten ist dies nicht erforderlich, er ist bereits geübt und sicher. Aus alledem ergibt sich, dass ein gesonderter Eintrag für Eigenstarts gem. § 40 Ziff. 4 LuftPersV nur für Segelflugzeugpiloten erforderlich ist, nicht jedoch für die früheren PPL-B-Piloten.

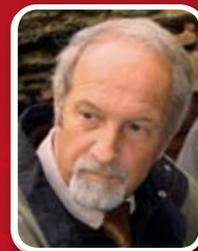
Eigene Größe zeigte die zuständige Landesluftfahrtbehörde in einem bereits beim Verwaltungsgericht anhängigen Rechtsstreit. Es sah die vorstehende Argumentation zumindest als plausibel an und erwirkte beim Gericht das Ruhen des Verfahrens, um sich einmal mit den anderen Landesluftfahrtbehörden ins Benehmen zu setzen und deren Rechtsmeinung abzufragen. Eine gute Idee.

Ihr Wolfgang Hirsch

Luftrecht	4-7
▶ LBA Stellungnahme	
Flugwetterkunde	8-9
▶ Austrian Airlines Flug OS 111	
Flugbetrieb	10-11
▶ Failure is not an Option	
Flugbetrieb	12-15
▶ Eine „teuflische Mischung“	
Aktuell	16
▶ Incidents-NASA ASRS Alert-Liste	
Flugbetrieb	17
▶ Alkohol im Blut - Berufsverbot	
Luftfahrtgeschichte	
▶ Piper L. 18 CUB	18-23
Historie	
▶ Rossitten 1925	24-25
Steuerrecht	26-27
▶ Generalverdacht gegen Steuerbürger	
▶ Buchführungsgrenzen	
▶ Geldkontrolle	
▶ Betriebliche Flugzeugnutzung	
Luftfahrt-Akademie	28-29
▶ Erfahrungsbericht Kenya	
Luftfahrt-Akademie	30
▶ IFR Trainingscamp	
Was zum Schmunzeln	31
Gespräch unter Schülerinnen ...	
▶ Impressum	(15)

Anmerkung zur LBA-Stellungnahme

Editorial 2/2007



Autor:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Editorial 2/2007

Rolf-Rainer Barenberg

Stellungnahmen unserer Leser insbesondere die des Luftfahrt-Bundesamtes wollen wir zur Information aller Leser selbstverständlich auch abdrucken. Das Editorial 2/2007 hat bei dem zuständigen Amt in Braunschweig einen erheblichen Wirbel verursacht. In diesem Heft wollen wir daher die vorstehend Stellungnahme des LBA abdrucken und hierzu zugleich Stellung nehmen, da die Angaben im Editorial 2/2007 gerade nicht unzutreffend sind.

Die wenigsten unserer Leser sind Juristen. Deshalb waren wir bemüht Sachverhalt und Rechtsfolgen möglichst darzustellen, dass es für alle Leser möglichst verständlich erscheint.

Sowohl einige wenige Landesluftfahrtbehörden als auch das LBA haben in der Vergangenheit bei einer vorübergehenden fliegerischen Untauglichkeit die Lizenz insgesamt widerrufen, den Scheininhaber zur Rücksendung der Lizenz aufgefordert und sogleich den Sofortvollzug ihrer Maßnahme angeordnet. Letzteres hatte zur Folge, dass ein Widerspruch gegen einen solchen Bescheid keine aufschiebende Wirkung hatte. Hiergegen richteten sich die Rechtsbehelfe der Piloten. Es war daher zwingend, dass gegen die Bescheide, mit denen die Lizenz widerrufen worden war, sofort vorzugehen war, um die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs bzw. der Klage wiederherzustellen, die durch die Anordnung des Sofortvollzuges weggefallen war. Es musste daher im „einstweiligen“ Verfahren bei den Verwaltungsgerichten jeweils ein „Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung“ gestellt werden. In uns bekannten Fällen wurde die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs bzw. der Klage durch

das Gericht im einstweiligen Verfahren wiederhergestellt. Die Verwaltungsgerichte und somit auch das Verwaltungsgericht Braunschweig haben in ihrer Begründung jeweils festgestellt, dass sich der Widerruf der Lizenz „bei vorläufiger Überprüfung im einstweiligen Rechtschutzverfahren als rechtswidrig“ darstellt.

Dies wurde damit begründet, dass ein Ruhen der Lizenz ausreichend gewesen wäre, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrecht zu erhalten. Gegen ein Ruhen der Lizenz hatten die jeweiligen Piloten nichts einzuwenden, wer kein aktuelles Medical hat, darf ohnehin nicht fliegen.

Aufgrund der gerichtlichen Feststellungen wurde im Editorial wohl „unjuristisch“ dargelegt, dass das Verwaltungsgericht den (Lizenz-) Widerrufsbescheid des LBA wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben habe, da die Maßnahme unverhältnismäßig gewesen sei und gegen das Rechtsstaatsprinzip verstoßen habe.

Juristisch korrekt hätte formuliert werden müssen, das Verwaltungsgericht habe die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid der Behörde wiederhergestellt. Nur ein Jurist mag dies verstehen, aber tut dies auch der juristische Laie?

Mit der erfolgreichen Anrufung der Gerichte im einstweiligen Rechtschutzverfahren war bezweckt, gegen die Praxis der Behörden, vorschnell eine Lizenz zu widerrufen, vorzugehen, wenn auch ein Ruhen der Lizenz völlig ausreichend ist.

Was die fliegerärztliche Untersuchung am 05.10.2006 betrifft, die dem Rechts-

fall vor dem Verwaltungsgericht Braunschweig zugrunde lag, trägt das LBA vorstehend unzutreffend vor:

Der Pilot war am 05.10.2006 bei seinem Fliegerarzt und erhielt das nebenstehend abgedruckte Tauglichkeitszeugnis am gleichen Tag ausgestellt und unterschrieben ausgehändigt. Gemäß § 24b Abs. 4 LuftVZO hat der Fliegerarzt jeden Abend Daten und Ergebnis seiner Untersuchungen an das LBA zu übermitteln, so wie es auch vorstehend geschehen war. Am Folgetag erhielt der Pilot vom seinem Fliegerarzt den Anruf, mit dem Hinweis, das LBA sei mit der Tauglichkeitsfeststellung nicht einverstanden, er müsse die Tauglichkeitsfeststellung vom Vortag zurücknehmen und ihn untauglich schreiben, was dann auch am 06.10.2006 auch geschah.

Sämtliche Unterlagen über diesen Vorgang wurden dem Verwaltungsgericht Braunschweig mit dem Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz mit übersandt und liegen daher nochmals dem LBA vor.

Nichts anderes gilt für das Schreiben des Referates Flugmedizin bei dem LBA, das dem Verwaltungsgericht ebenfalls vorgelegt wurde und in dem als letzte Möglichkeit auf die Ausstellung einer ICAO-konformen Lizenz hingewiesen worden war. Das Verwaltungsgericht Braunschweig hat dazu in einem Schreiben vom 13.02.2007 an das LBA mitgeteilt: „Für das Gericht ist nicht deutlich geworden, welche Hindernisse der Änderung in eine ICAO-Lizenz noch entgegenstehen,“ wozu es weitere Darlegungen machte und erklärte: „Eine Lösung, die zu einer Hauptsacheerledigung ohne streitige Entscheidung des Gerichts führt, müsste hier möglich sein.“

→ Fortsetzung auf Seite 6



VERWALTUNGSGERICHT BRAUNSCHWEIG



Az.: 2 B 65/07

BESCHLUSS

In der Verwaltungsrechtssache

Antragstellers,

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Luftfahrt-Bundesamt, vertreten durch den Präsidenten, Hermann-Blenk-Straße 26, 38108 Braunschweig, - L 402-200.4-4-4031006448/07 -

Antragsgegnerin,

Streitgegenstand: Entziehung der Fluglizenz (PPL)

hat das Verwaltungsgericht Braunschweig - 2. Kammer - am 8. März 2007 beschlossen:

Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 16.01.2007 wird hinsichtlich der Verfügung zu 1. (Widerruf) wiederhergestellt.

Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Luftfahrt-Bundesamt - Postfach 70 54 - 38009 Braunschweig

Herrn [Redacted]

Im Zeichen: 16 November 2006
Ihre Nachricht vom: 15.206.02006
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht vom:
Auskunft erteilt: Frau B. Grossmann
Telefon: 0531 2355-473
Fax: 0531 2355-732
E-Mail: bngt.grossmann@lba.de
Datum: 04. Dezember 2006

Fliegertauglichkeit

Sehr geehrter Herr [Redacted]

wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 16.11.2006, in dem Sie eine Wandlung Ihrer JAR-FCL Lizenz in eine JCAO-Lizenz beantragen.

Da das Referat Flugmedizin keine Lizenzen ausstellt, wurde Ihr Schreiben an das Referat L4 - Lizenzierung - weitergeleitet.

Um in Ihrem Fall zur Fliegertauglichkeit bei fehlender Farbtauglichkeit Stellung nehmen zu können, benötigt das Referat Flugmedizin den medizinischen Untersuchungsbericht Ihres Fliegerarztes, sowie den letzten augenärztlichen Befund inklusive der Testung mittels der leitfähigen Tafeln und Bestimmung des Anomalkoeffizienten. Farbtauglichkeit besteht ebenfalls bei einem bestandenen Laternentest an der Beynes-Laterne am DLR in Köln.

Erst wenn bei keinem dieser Verfahren die Farbtauglichkeit nach JAR-FCL 3 nachgewiesen werden kann, ist eine letzte Möglichkeit evtl. die Ausstellung einer ICAO-konformen Lizenz auf der Basis des vor Jahren durchgeführten erfolgreichen Tests mit den Signalaltern am Flughafen, über den dann aber eine Bescheinigung vorgelegt werden müsste.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Information gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

[Signature]

Arztin-Flugmedizin

Verkehrsbehörde, Postfach 70 54, 38009 Braunschweig, Tel. 0531 2355-473, Fax 0531 2355-732, E-Mail: bngt@lba.de, Internet: www.lba.de

Zusammenfassung der regelmäßigen Auswertungen

Table with 2 columns: 'Klasse 1 gemäß § 1a Abs. 1 LuftVZO' and 'Klasse 2 gemäß § 1a Abs. 2 LuftVZO'. Rows include: Fliegertauglichkeit, Augenärztliche Untersuchung, Neurologische Untersuchung, etc.

Bemerkung: Die dargestellten Untersuchungen und Prüfungen stellen Mindestanforderungen dar. ...

Weitere Bemerkungen / Further remarks

Rot-Grün-Schwäche, Zeichen der Luftfahrt erkennbar

Bundesrepublik Deutschland



Tauglichkeitszeugnis

Ausgestellt nach den Regelungen JAR-PCL 3 deutsch

Nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis

In den Luftfahrtschein einzuzeigen

Ausstellungsstaat / State of issue: Bundesrepublik Deutschland

Name: unbekannt / unknown

Name und Vorname des Inhabers / Last and first name of holder: [Redacted]

Geburtsdatum und Geburtsort / Date and place of birth: [Redacted]

Wohnort / Address: [Redacted]

Staatsangehörigkeit / Nationality: Deutsch

Unterschrift des Inhabers / Signature of holder: [Redacted]

Ausstellendes Luftfahrt-Bundesamt / Issuing authority: Luftfahrt-Bundesamt / LBA

Klasse 1 / Class 1, Klasse 2 / Class 2

Begrenzung der Gültigkeit / Validity commencement date

Klasse 1 gemäß § 24a Abs. 2 LuftVZO: 05.10.2006

Klasse 2 gemäß § 24a Abs. 3 LuftVZO: 11.10.2007

Ausstellungsdatum / Date of issue: 05.10.2006

Stempel / Stamp: Dr. med. [Redacted]

III Einschränkungen / Aspects / Bedingungen / Limitations or conditions

Table with columns: VML, SSL

Table with columns: Nr., Name, Einschränkung/Auflage/Bedingung/Vorbehalt, auch ggf. durch, aufgeführt bei

Erstuntersuchung / Initial medical examination: Datum / Date: 10.09.1981, Ausstellungsstaat / State of issue: Deutschland

Table with columns: Datum der / Date of, Letzten / last, Nächsten / next. Rows include: Erweiterte Untersuchung, Bilanzmedizin, Verlängerungsuntersuchung, Elektrokardiogramm, Autometrie/Audiogramm.

Eine solche einverständliche Lösung wurde vom LBA mit Schriftsatz vom 19.02.2007 jedoch abgelehnt, sodass das Gericht entscheiden musste und bezüglich des Widerrufs der Lizenz die aufschiebende Wirkung des Widerspruches gegen den Bescheid des LBA wiederherstellte.

Auch wenn der jeweilige Pilot seine Lizenz der Verwaltungsbehörde zurücksandte hat, ist die Lizenz nicht widerrufen, sondern noch vorhanden und ruht lediglich, sie kann also nach Vorliegen der weiteren Voraussetzungen, insbesondere der Tauglichkeit, wieder ausgehändigt werden.

Auch die plakative Äußerung wie das behauptete Selbstverständnis des Luftfahrt-Bundesamtes als „Eingriffsverwaltung“ stammt nicht von dem Verfasser, sondern wurde von ihm lediglich zitiert. Diese Äußerung fiel anlässlich eines Hearings am 31.05.2000 zur Einführung von JAR-FCL3 in den Räumen der „Behörde“ und zwar stammt vom dem damals seit einen Monat im Amt befindlichen Direktor und jetzigen Präsidenten des LBA. Nur am Rande sei vermerkt, dass Verwaltungen mit Kompetenzen, wie sie beim LBA bestehen, selbstverständlich auch Eingriffsverwaltung ausüben, also Gebote und Verbote auszusprechen haben.

Ich hoffe, dass dieses Pro und Contra der unterschiedlichen Meinungen zu einer weiteren Versachlichung beigetragen hat.

Mitteilung über die Verweigerung der Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses

Antragsteller:		
Name: ██████████		Vorname: ██████████
Wohnsitz: ██████████ ██████████		
Geburtsdatum: ██████████		
Lizenznummer: 4031006448		Referenznummer: unbekannt
Datum der Tauglichkeitsuntersuchung: 05.10.2006		
Klasse des verweigerten Tauglichkeitszeugnisses: 2		
Klasse des ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses: /		
Bemerkungen:		
Deuleranomalie, Anomaliequotient 1,5		
Aus Ihren Angaben im Antragsformular und der Tauglichkeitsuntersuchung am 05.10.2006 ergibt sich, dass Sie die für das erstrebte flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis geltenden Tauglichkeitsanforderungen nicht erfüllen. Deshalb wird die Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnis abgelehnt.		
Kopie an die für die Erteilung der Lizenz zuständige Stelle und den flugmedizinischen Bereich des Luftfahrt-Bundesamtes versandt am 06.10.2006		
Datum 06.10.2006	Unterschrift d. AME 	Nummer d. AME 1001526-3
<small>Bemerkung: Sie können Widerspruch gegen die aus dieser Entscheidung resultierende Verwaltungsentscheidung der für die Erteilung Ihrer Lizenz zuständigen Stelle einlegen. Sie sollten sich schriftlich an die für die Erteilung Ihrer Lizenz zuständige Stelle wenden, an die der Antrag gerichtet war. In Ihrem Falle ist dies: LBA</small>		

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

Stellungnahme des LBA

Autor: Matthias Petersen



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Luftfahrt-Bundesamt - Postfach 30 54 - 38020 Braunschweig

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. +
Luftfahrt-Akademie -The Aviation Academy e.V.
Herr Barenberg
Uhlandstraße 19
79180 Stuttgart

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: L 4-010.0/07
Unsere Nachricht vom:
Auskunft erteilt: Herr Petersen
Telefon: 0531 2355-363
Fax: 0531 2355-731
E-Mail: matthias.petersen@lba.de

Datum: 23. Juli 2007

aviation news 2/2007

hier: Beitrag von Herrn Rechtsanwalt Wolfgang Hirsch auf Seite 3

Sehr geehrter Herr Barenberg,

Herr Rechtsanwalt Hirsch hat im „Editorial“ in der jüngsten Ausgabe Ihrer Zeitschrift einen Sachverhalt dargestellt, der ein gegen die Bundesrepublik Deutschland geführtes verwaltungsgerichtliches Verfahren im einstweiligen Rechtsschutz betrifft. Leider hat Herr Rechtsanwalt Hirsch wesentliche Teile unrichtig wiedergegeben und mit einer das Referat Lizenzierung des Luftfahrt-Bundesamtes belastenden Tendenz versehen. Um Ihre insoweit fehlerinformierte Leserschaft über das Verfahren sowie dessen Ausgang und die Arbeitsweise des Luftfahrt-Bundesamtes sachgerecht unterrichten zu können, müssten wir eine Gegendarstellung im Sinne des Presserechtes verlangen.

Wir gehen jedoch davon aus, dass die Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt Hirsch lediglich versehentlich in der dargestellten Weise erfolgten und bitten Sie aus diesem Grunde, in der nächsten Ausgabe Ihrer Zeitschrift eine freiwillige inhaltliche Richtigstellung vorzunehmen.

1. Zum Sachverhalt:

Der im Widerspruchs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren von Herrn Rechtsanwalt Hirsch vertretene Luftfahrer ist Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten (Flugzeug), die nach den Regelungen der JAR-FCL 1 deutsch erteilt wurde. Am 06.10.2006 verweigerte der die Tauglichkeitsuntersuchung dieses Luftfahrers durchführende flugmedizinische Sachverständige die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses. Ausweislich der hier vorliegenden Mitteilung wurde gegenüber dem Luftfahrer schriftlich geäußert, aus seinen Angaben im Antragsformular sowie der Tauglichkeitsuntersuchung am 05.10.2006 ergebe sich, dass er die für das erstrebte flugmedizinische Tauglichkeitszeugnis geltenden Tauglichkeitsanforderungen nicht erfüllt. Aus diesem Grunde wurde die entsprechende Ausstellung abgelehnt.

Daraufhin widersprach das Luftfahrt-Bundesamt mit Bescheid vom 16.01.2007 die Lizenz für Privatpiloten und untersagte jede fliegerische Tätigkeit innerhalb des Geltungsbereiches des Luftverkehrsgesetzes. Die sofortige Vollziehung der vorgenannten Maßnahmen wurde im öffentlichen Interesse nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) angeordnet. Der Luftfahrer erhob gegen diesen Bescheid fristgemäß Widerspruch und beantragte vor dem Verwaltungsgericht Braunschweig die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs.

...

Dienstgebäude
Fiermann-Blank-Straße 26
38108 Braunschweig

ÖPNV
Bus 413 ☞ „Luftfahrt-Bundesamt“
Haltestelle „Luftfahrt-Bundesamt“

Telefon 0531 2355-0
Fax 0531 2355-710
e-Mail info@lba.de
Internet www.lba.de

Empfänger Bundeskasse Halle, Außenstelle
Ebersbach - zugunsten LBA
Kto.-Nr. 850 010 11 BLZ 850 000 00
Bank Deutsche Bundesbank, Filiale Dresden

...

- 2 -

Mit Beschluss vom 08.03.2007 (2 B 65/07) stellte das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den angefochtenen Bescheid hinsichtlich des Widerrufs wieder her. Der weitergehende Antrag – dies betraf die Untersagung der fliegerischen Tätigkeit – wurde abgelehnt.

Zur Begründung dieser Entscheidung führte das Verwaltungsgericht aus, an Stelle des Widerrufs nach § 4 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) habe vorliegend die Ruhensanordnung nach § 29 Abs. 3 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ausgereicht, um auf die nicht mehr festgestellte Tauglichkeit des Antragsstellers mit einem milderen Mittel zu reagieren.

Gegen diese Entscheidung hat das Luftfahrt-Bundesamt keine Beschwerde eingelegt, da das mit dem angefochtenen Bescheid angestrebte Ziel – nämlich die weitestgehende Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit – durch die vom Gericht als ausreichend angesehene Ruhensanordnung in gleicher Weise zu erreichen ist. Eine Entscheidung über den Widerspruch des Luftfahrers wird jedoch in Kürze ergehen.

Den Beschluss des Verwaltungsgerichts Braunschweig vom 08.03.2007 haben wir in der Anlage in Kopie beigelegt.

2. Demzufolge sind die Angaben von Herrn Rechtsanwalt Hirsch in mehrfacher Hinsicht unzutreffend:

Der betreffende Luftfahrer wurde tatsächlich als untauglich im Rahmen einer flugmedizinischen Untersuchung beurteilt.

Dass die Angabe, der Luftfahrer habe nach dem 01.05.2003 eine Lizenz nach JAR-FCL erhalten, „obwohl eine ICAO-Lizenz im Hinblick auf die Tauglichkeit geboten gewesen wäre“, nicht zutrifft, ergibt sich aus dem Umstand, dass die Erteilung einer Lizenz für Privatpiloten mit Instrumentenflugberechtigung (PPL/IR) nach dem 01.05.2003 einer entsprechend erforderlichen Ermächtigungsgrundlage entbehre. Daher war die Erteilung einer ICAO-Lizenz nicht nur nicht geboten, sondern vielmehr bereits rechtlich ausgeschlossen.

Zu keinem Zeitpunkt unternahm das Luftfahrt-Bundesamt Versuche, den flugmedizinischen Sachverständigen, der die Nichttauglichkeit am 06.10.2006 bescheinigte, zum Widerruf eines Tauglichkeitszeugnisses zu veranlassen. Die in der jüngsten Ausgabe Ihrer Zeitschrift enthaltene Mitteilung, der Fliegerarzt sei angewiesen worden und sei „vom Wohl und Wehe der Luftfahrtbehörden abhängig“, erscheint angesichts der inhaltlichen Unrichtigkeit sowie der enthaltenen Polemik als journalistisch nicht mehr vertretbar.

Bedauerlicherweise vermittelt der irreführende Hinweis, das Referat Lizenzierung (nicht: Lizenzierung) habe eine vom Verwaltungsgericht „bereitwillig“ aufgenommene und vorgeschlagene Anregung des Referates Flugmedizin abgelehnt, den Eindruck einer unbeherrschbar und rechtswidrig handelnden Organisationseinheit. Tatsächlich wurde die Frage der flugmedizinischen Tauglichkeit vor dem Hintergrund einer Lizenz, die allein ICAO-Anforderungen gerecht wird, erörtert. Dies war jedoch im Ergebnis unbeachtlich, da die in unserer Zuständigkeit zu erteilenden Lizenzen eine Tauglichkeit auf Basis von JAR-FCL 3 deutsch verlangen.

Dass das Verwaltungsgericht Braunschweig den Widerrufsbescheid entgegen der Darstellung im „Editorial“ nicht durch Beschluss vom 08.03.2007 aufgehoben haben konnte, ergibt sich bereits aus den Bestimmungen der VwGO. So gehen wir davon aus, dass auch diese Textpassage in Ihrer Zeitschrift lediglich irrtümlich aufgenommen wurde, da ein Bescheid in keinem Fall durch einen verwaltungsgerichtlichen Beschluss, sondern ausschließlich durch ein Urteil aufgehoben werden kann.

Um die gegenseitige fachliche Anerkennung nicht weiter zu belasten, halten wir es für angebracht, nicht eine verzerrte Darstellung der behaupteten Nichtbeachtung des Rechtsstaatsprinzips durch das Luftfahrt-Bundesamt zu bemühen, sondern auf die sachliche Darstellung von Vorgängen zu beschränken, die für Luftfahrer grundsätzlich von Interesse sein könnten.

...

- 3 -

Dass der betreffende Luftfahrer nach wie vor aufgrund des fehlenden Tauglichkeitsnachweises und der angeordneten Untersagung jeder fliegerischen Tätigkeit weiterhin an der Ausübung der Rechte seiner Lizenz gehindert ist, sollte hier nicht verkannt werden. Wir bitten darum, zukünftig auf plakative Äußerungen wie das behauptete Selbstverständnis des Luftfahrt-Bundesamtes als „Eingriffsverwaltung“ zu verzichten, wenn solche Ansichten lediglich auf unrichtig erfasste oder wiedergegebene Sachverhalte gestützt werden.

Schließlich regen wir an, uns zur Unterstützung Ihrer journalistischen Tätigkeit vor einer näheren Darstellung rechtlicher Sachverhalte zu beteiligen, falls dies Ihnen und Ihrer Leserschaft in irgendeiner Weise zugute kommen kann. Wir wünschen Ihnen weiterhin eine erfolgreiche Tätigkeit und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Petersen

Austrian Airlines Flug OS 111 – eine meteorologische Analyse

Luftfahrt-Akademie/Flugwetterkunde

Autor:
Dieter Walch (ZDF)



Flugverlauf

Flug OS 111, eine Fokker 70 der Austrian Airlines, startete um 07:27 Uhr Ortszeit von Wien nach München. Über dem VOR Salzburg wurde Kontakt mit München-RADAR aufgenommen. Kurze Zeit später kam die Anweisung, von Flugfläche 280 auf Flugfläche 100 zu sinken. Der Anflug auf München erfolgte nach Sichtflugbedingungen. Während des Sinkfluges sprach das Eiswarnsystem an und die Anti-Eis-Systeme für die Triebwerke und die Tragflächen wurden eingeschaltet. Flugfläche 100 wurde um 07:59 Uhr Ortszeit erreicht. Die Piloten bemerkten eine geringe Vereisung. Im weiteren Sinkflug auf Flugfläche 90 traten Vibrationen am rechten Triebwerk auf. Zeitgleich mit den starken Vibrationen am rechten Triebwerk waren aus dem hinteren Bereich der Kabine Vibrationen und Geräusche im Cockpit zu hören. Auch am linken Triebwerk traten Probleme auf (Abfall des EPR von 1,5 auf 1,0). Nachdem klappernde Geräusche und starke Vibrationen zu vernehmen waren, erklärte der PIC (Pilot in Command) die Luftnotlage. Die Maschine erhielt daraufhin den kürzest möglichen Anflug. Ca. 2,5 NM vor der Landebahn setzte die Maschine mit teilweise ausgefahrenem Fahrwerk auf einem schneebedeckten Acker auf. Nach einer Rutschstrecke von 220 m kam das Flugzeug schwer beschädigt zum Stillstand. Alle Passagiere und Besatzungsmitglieder verließen die Maschine über den vorderen Ausgang. Nur 3 Passagiere sind leicht verletzt worden.

Im Unfallbericht der BFU wurde u.a. festgestellt, dass

- die Vorhersage (mäßige Vereisung vom Boden bis Flugfläche 140, mäßige Turbulenz bis Flugfläche 160) im Wesentlichen zutreffend war.
- die Verklebungen der Eisschutzpaneele im Triebwerk versagten.
- die abgelösten Eisschutzpaneele sich vor den Leitschaukeln der Niederdruckverdichter verkeilten und die Strömung im Mantelstrom

so störten, dass die Triebwerke nur noch geringen Schub lieferten.

Meteorologische Situation

Es stellt sich die Frage, ob der Flugunfall aus meteorologischer Sicht zu verhindern gewesen wäre. Wie sich zeigt, hätte die Interpretation der Wetterlage dazu führen **müssen**, in den der Besatzung vorliegenden Unterlagen auf das Auftreten von mäßiger bis starker Vereisung (**MOD/SEV ICE**) hinzuweisen.

Vorhandene Informationen

Der Besatzung standen in Wien folgende Informationen zur Verfügung:

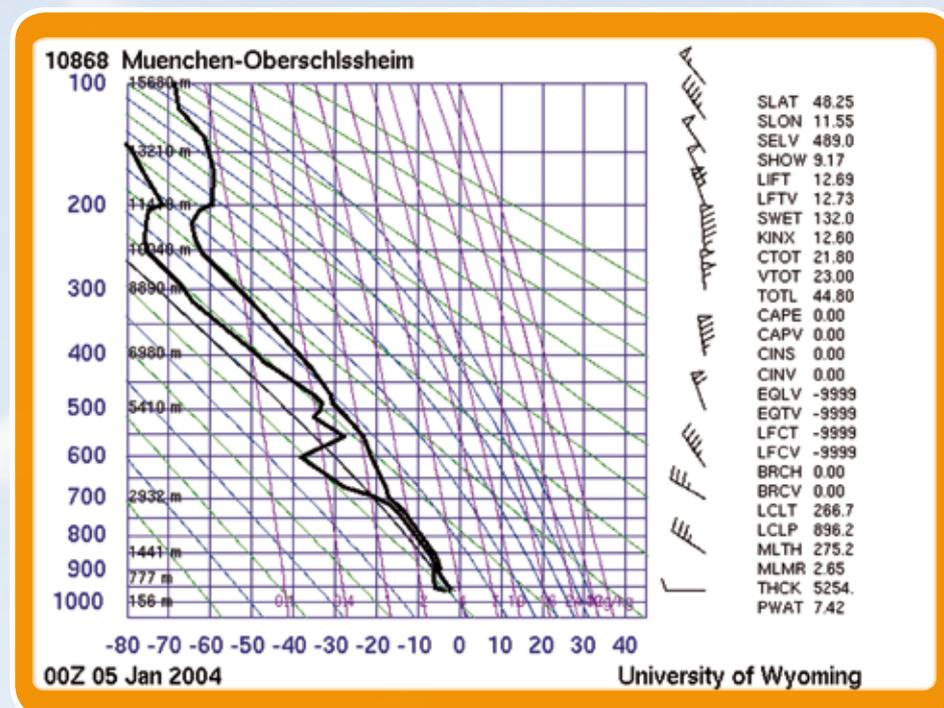
- Vorhersagekarten von Wind und Temperatur für Flugflächen 50 bis 390
- Karte der flugbetrieblich signifikanten Wettererscheinungen (SWC)
- Wettermeldungen und Warnungen (AIRMET und SIGMET)

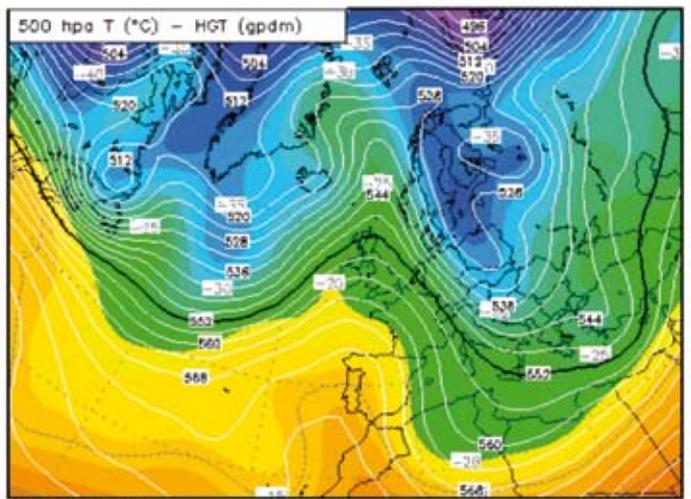
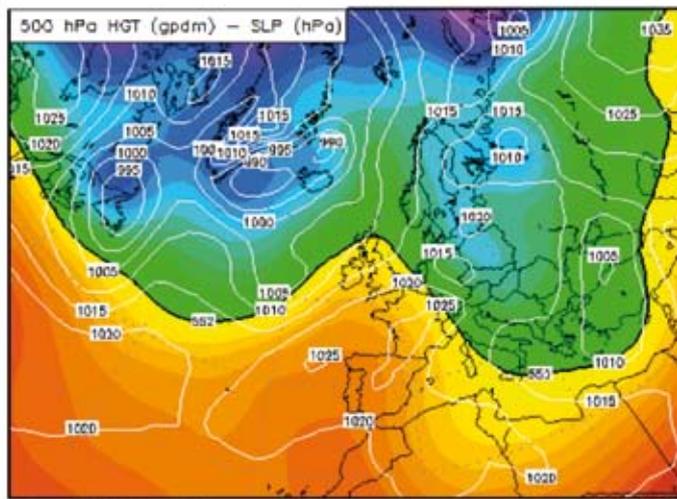
In der SWC Karte wurde für den Bereich zwischen Wien und München kompakte Bewölkung mit MOD ICE unterhalb von Flugfläche 140 und unterhalb von Flugfläche 160 auch mäßige Turbulenz vorhergesagt.

In der vom Deutschen Wetterdienst (DWD) für das Fluginformationsgebiet (FIR) München erstellten Gebietswettervorhersage (GAMET) wurde MOD ICE unterhalb Flugfläche 90 vorhergesagt.

Wetterlage

Nach dem für den Unfallbericht vom DWD erstellten Gutachten muss davon ausgegangen werden, dass im Höhenbereich unterhalb von Flugfläche 120 mäßige, im Zusammenhang mit schwachen konvektiven Umlagerungen und einem erhöhten Flüssigwassergehalt vereinzelt auch mäßige bis starke Vereisung auftrat. Diese Erkenntnis hätte eigentlich schon beim Erstellen der flugmeteorologischen Unterlagen vorhanden sein müssen.

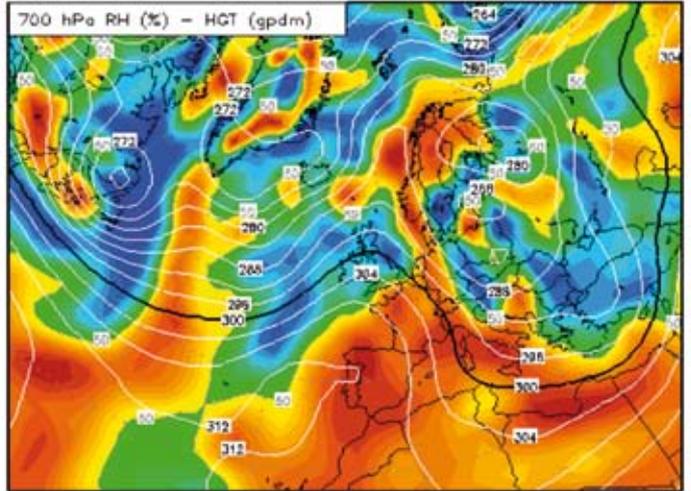
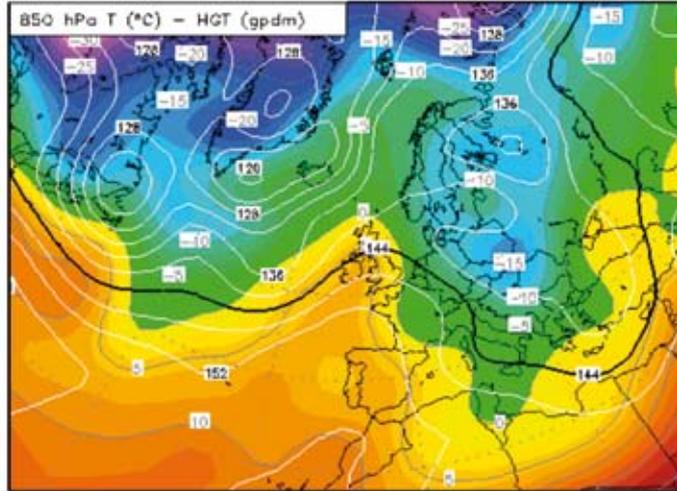




Daten: NCEP Reanalysis

05.01.2004 00Z

(C) Wetterzentrale



Wie der Radiosondenaufstieg in München von 00Z zeigt, ist es unterhalb von FL90 feucht, was auch in der SWC mit kompakter Bewölkung richtig interpretiert wird. (Die rechte schwarze Linie zeigt den Temperaturverlauf, die linke Linie den Taupunkt. Je dichter beide Linien liegen, umso feuchter ist die Luftmasse.) Die feuchte Schicht wird oberhalb von 2932 Meter durch eine trockene Schicht begrenzt. Um die Vereisungsgefahr einzuschätzen, muss zusätzlich der Einfluss der Wetterlage auf die flugmeteorologischen Bedingungen im Voralpenland abgeschätzt werden.

Auf der rechten Seite sieht man, dass der Wind mit der Höhe von NW allmählich auf NNW dreht und stärker wird. In der trockenen Schicht zwischen 700 und 600 hPa dreht der Wind nach rechts und nimmt zu. Das bedeutet, dass in dieser Schicht wärmere Luft heranströmt. Leichte warme Luft über kalter schwerer Luft stabilisiert die gesamte Luftmasse.

Gleichzeitig macht die Windverteilung deutlich, dass die Luft von Nordwesten über das Alpenvorland gegen die Alpen gedrückt wird und sich dort staut. Da das Gelände vom Donautal bis zu den Alpen ansteigt, wird die Luftmasse auf dem Weg gleichmäßig gehoben. Damit bestehen

in dem gesamten Gebiet vor den Alpen potentielle Voraussetzungen für MOD/SEV ICE!

Es sind also keine „schwachen vertikalen Umlagerungen“ die zu MOD/SEV ICE führen, wie vom DWD in seinem Gutachten ausgeführt, sondern einfache lokale Gegebenheiten!

Nun stellt der Radiosondenaufstieg nur die aktuellen und lokalen Verhältnisse um 00Z dar. Es muss also noch untersucht werden, ob sich die Wetterlage im Laufe des Vormittags so stark ändern konnte, dass auf die Angabe von SEV ICE in den Vorhersageunterlagen guten Gewissens hätte verzichtet werden können.

Die Analysen der Hauptdruckflächen 850, 700 und 500 hPa zeigen, dass Deutschland zwischen einem Trog über Osteuropa und einem Hochkeil über Westeuropa liegt. Der im Radiosondenaufstieg von München gezeigte Zustand muss also repräsentativ für das gesamte Voralpenland sein.

Sowohl die Trog- wie auch die Keilachse liegen in allen Höhen an fast der gleichen Stelle. Z.B. liegt die Hochachse in allen Höhen über Großbritannien. Aus meteorologischen Gründen ist die Verlagerungsgeschwindigkeit von Trog-

und Hochachsen in einem solchen Fall sehr gering.

Damit musste auch ohne Vorhersagekarten eindeutig festgestellt werden, dass sich die Verhältnisse von 00Z im Laufe des Vormittags nicht wesentlich ändern würden. In der Gebietswettervorhersage (GAMET), die von 04:00 bis 10:00 UTC gültig war, hätte also konsequenterweise MOD/SEV ICE unterhalb FL90 vorhergesagt werden müssen.

Wenn der Besatzung diese Informationen vorgelegen und sie die Enteisungs-Systeme entsprechend früher aktiviert hätten, wäre der Unfall möglicherweise nicht passiert.

Referenz:

- 1) Unfalluntersuchungsbericht AX001-0/04, November 2005, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU).
- 2) www.wetterzentrale.de/topkarten/

Failure is not an Option

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Dr. Wolfgang Holstein



Abgesehen vom menschlichen Versagen kann auch der Einsatz der Technik durch eine falsche Strategie der Carrier zum Versagensrisiko beitragen. Wird der Preiskampf im Luftverkehr zu lasten der Sicherheit ausgetragen?

Ich kenne mein Flugzeug und fliege selbst. Ich habe alle für den Flug wichtigen Informationen aus erster Hand. Ich treffe in der Regel Entscheidungen auf der Grundlage einer maximal möglichen Sicherheit, aber manchmal auch auf der Basis eines kalkulierten Risikos. Im Gesamtzusammenhang wird dies plausibel. Wenn ich selbst fliege, fühle ich mich sicher. Das ist anders, wenn ich mit der Linie fliege.

Es ist ein Freitag, der 13. Tag im Monat. Flug 1931 der KLM mit einer Fokker 100, bei der die Reihe 13 nicht existiert, und auf einem Platz in der Reihe 12 ist es immer noch besser als in der Reihe dahinter – der Reihe 14. Nein, ich bin nicht abergläubig. Wir haben mehr als 2 Stunden Verspätung auf unserem Flug von Amsterdam nach Genf. Schon vor Abflug sprach man von 20 Minuten die unsere Maschine bei ihrer Ankunft mitbrachte.

Wir sitzen in der nur spärlich gefüllten Fokker, und der junge holländische Kapitän erklärt uns recht locker, dass die Fokker jetzt ein „kleines technisches Problemchen“ habe, das man eben noch schnell lösen werde. Ich muss schmunzeln und denke dabei an meinen letzten Flug, VFR von Hamburg nach Dessau, bei dem meine Bordelektrik komplett ausgefallen war.

Ich habe einen Sitzplatz zum Gang (Dabei fällt mir der Song: „hey man, I am the gang man“ ein, will aber nicht abschweifen) und gute Perspektive zur Cockpittür. Da vorne taucht immer wieder eine rote Weste auf.



Es dauert eine Weile, bis ich das darauf gedruckte Firmenlogo erkenne: NAYAK (vgl. meinen Beitrag im letzten Heft AVIATION NEWS, „der Schrauber aus Kamenz“)

Dieser hier hatte seine Arme tief im Instrumenten-Rack gleich neben der Tür zum Cockpit. Und weil es bei größeren chirurgischen Eingriffen die Narkose gibt, hat man im psychologischen Dienst der Airlines die Methode „take-action-keep'em-busy“ erfunden, die jetzt greift. „we have to double-check your boarding pass“ ist die Devise, und eine umständliche Prozedur mit Listen und Häkchen nimmt seinen Lauf.

Es war schon eine Stunde vergangen und in der prallen Julisonne heizte sich die Fokker langsam auf. Man habe den kleinen technischen Fehler im Griff ... so verlautbarte der Kapitän. Allerdings gäbe es nun ein neues Problem. Aufgrund eines Kommunikationsfehlers zwischen Bord- und Bodenpersonal seien die restlichen Passagiere wieder mit dem Bus zum Terminal zurückgebracht worden. Diese müsse man jetzt wieder finden, und sobald sie

dann hergeschafft sind, könne es losgehen.

Der Schrauber mit der roten Weste hantiert noch immer tief in der Avionik. Die Stewardessen kümmern sich um die ungeduldigen Kleinkinder. Endlich kommen die fehlgeleiteten Fluggäste und füllen die Fokker bis auf den letzten Platz.

Nun könne es losgehen. Nichts. Nichts geht los. Doch ja, die APU. Das ist toll. Es gibt etwas Frischluft. Doch dabei fällt mir gleich ein, aha, die Fokker hat ja keine APU – das ist jetzt Ground Support. Also dauert es noch länger, sonst würde man sich nicht die Mühe machen.

Jetzt wieder unser Kapitän: „wir scheinen heute Pech zu haben, ich muss ihnen leider weitere Wartezeiten zumuten. Unsere Überfluggenehmigung über den Luftraum Brüssel ist erst in 10 bis 15 Minuten zugesagt. Wir bitten um ihr Verständnis.“

Na ja, denke ich mir so, wenigstens der Kollege von NAYAK ist nicht mehr in meinem Sichtfeld.



Die Stewardess macht in den Reihen hinter mir eine lautstark vorgetragene Einweisung der unmittelbar vor den Notausgängen sitzenden Fluggäste. „In case of emergency ...“

Meine hübsche Nachbarin streift ihr Sweatshirt über den Kopf, stöhnt, es sei viel zu heiß und sitzt fortan in einem hautengen Etwas neben mir, das sie allzu lange versuchte verborgen zu halten. Einmal hinschauen und mir wird sofort alles klar.

„Fast zwei Stunden jetzt“, fange ich unbeholfen einen Smalltalk an,

„Pardon?“ sie lächelt mich an.

„Sorry, two hours almost, we are two hours late ...“

Auf dem Rückweg dieses Trips, wieder KLM und wieder eine Fokker und wieder Probleme mit der Technik. Das kann doch kein Zufall sein. Nun sind zwei bzw. vier Flüge mit derselben Fluggesellschaft und dem gleichen Flugzeugtyp noch keine statistisch signifikante Datenbasis.

Wenn aber drei von vier Flügen Verspätung wegen technischer Probleme haben, wenn die mitreisenden Passagiere, die diese Fluggesellschaft und diese Strecke aus beruflichen Gründen häufiger nutzen, ganz gelassen diese Situation als „normal“ bezeichnen, dann stimmt hier was nicht.

Es kann nicht sein, dass Fehlerhäufigkeiten keine Bewertung bei der Beurteilung der Flugsicherheit erfahren. Was hat das für Luftfahrtunternehmen relevante Qualitätsmanagementsystem hierzu beizutragen? Wo wird die Kundenzufriedenheit im Bereich der Betriebsführung der Luftverkehrsgesellschaft rückgekoppelt und berücksichtigt? Ist der Betrieb von 20 Jahre alten, längst zur Ausmusterung anstehenden Flotten mit hohen Ausfallraten eine Folge des Marktdruckes durch die Billigflieger?

Is failure really an option in safe passenger flight operations?



Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen

Luftfahrtsachverständigenbüro

MICHAEL WACKER

Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet

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

Fax +49 (0) 61 52 - 95 09 - 49

michael.wacker@luftfahrt-sv.de

Am Wagenweg 2

D-64521 Groß-Gerau

Regionalstelle SüdWest des VDL

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühbauer GmbH

FAA MIFNY 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



mt-propeller

Eine „teuflische Mischung“

aus Benzin, Ventilschutz-Additiv und Wasser

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Heimo Kandler



„Ein Bett im Kornfeld“
Um genau zu sein, es war Roggen.

Am 16.6.07, schon im Landeanflug auf Landshut, hat der Motor mit „blubblub“ den Dienst quittiert.

Bei einer Entfernung zum Platz von rund 7 km Luftlinie, einer Höhe von 400 m über Grund und einer Segelflug-Sinkrate von 80-100 m pro Minute hat es dann bis zum Platz nicht mehr gereicht und ich hatte die freie Auswahl zwischen 4 verschiedenen Feldfrüchten.

Mais (hart und hoch), Raps (hart und dicht), Weizen und Roggen. Letzterer war mir am sympatischsten und ich habe das Feld nach ca. 5 Minuten im Segelflug als Landefeld genutzt.

Gut, dass es ein Motorsegler ist.

Eine Motormaschine ist ziemlich genau nach 1,5 Minuten am Boden. Und mein Motorsegler ist wegen des Mittelmotors

und seines tiefen, zentralen Schwerpunktes auch kein Kopfstandkandidat. Außerdem sitzt man ja nur 30 cm mit dem Hintern über dem Boden - auch recht beruhigend.

Einmal im Segelflug, steuert man dann eben die Ährenspitzen wie festen Boden mit rund 85 km/h an und zieht ca. 30 cm über diesem „Boden“ den Knüppel schulbuchmäßig zum Bauch. Genau so habe ich es gemacht und nach rund 30 m war die Landung beendet. Ich hab' dann dem Tower Landshut über Funk Entwarnung gegeben und bin ausgestiegen.

Schäden am Fliegerlein:

Rechtes Fahrwerk glatt abgebrochen und Bugfahrwerk weg, weil der Acker ziemlich weich gewesen ist (Gewitter am Vortag mit Starkregen), Ratscher und Dellen am Kabinenunterboden - Ende.

Alles andere war unbeschädigt - ich inklusive.

Einige Helfer und ich haben dann die Flächen abgebaut und den Flieger dann mit 12 Mann auf einen Traktorhänger gehievt. Dann ging's die 2 km zurück zum Flugplatz Landshut- Ellermühle.

Eigenartig war nur folgendes:

Nachdem ich den Sprit für den Rücktransport in Kanister abgelassen habe, kam zuerst glasklarer Sprit. So soll's ja auch sein. Es waren rund 20 Liter (von 66 Litern), die noch in den beiden Flächentanks waren.

Ganz zum Schluss allerdings kam eine milchige Brühe, Federweißem, Sauser oder Sturm nicht unähnlich. Offensichtlich Benzin Super Plus mit irgend einer anderen Substanz darin.

Also ab damit in ein Labor der Bundeswehr (WIWAB/Erding) zur Untersuchung und Analyse.

Einige Tage später war das Ergebnis da. „Benzin - übersättigt mit Wasser“.

Da ich, wie immer bei der Vorflugkontrolle, am tiefsten Punkt zwei Benzinproben entnommen hatte, die beide absolut klar, sauber und durchsichtig sowie ohne jeden Wasseranteil gewesen sind, war das allerdings ein Ergebnis, mit dem ich eigentlich nicht wirklich etwas anfangen konnte.

Denn, wie oben schon aufgeführt, kam diese „weiße Brühe“ ganz zum Schluss aus den beiden Tanks. Also ein eindeutiger Hinweis darauf, dass dieses „Gebrau“ nicht schwerer, sondern leichter als Benzin gewesen sein musste. Wasser aber mischt sich nicht mit Benzin, sondern fällt sofort (spezifisch schwerer) auf den Tankboden, von wo es dann am Anfang das Tanksystem verlassen würde und nicht zum Schluss! Logisch?!

Deshalb habe ich in einem Selbstversuch Super Plus und Wasser in diversen Verhältnissen gemischt.

Wie zu erwarten, hat sich nach ganz kurzer Zeit das Wasser immer am Flaschenboden abgesetzt und damit vollständig vom darüber liegenden, leichteren Benzin vollständig getrennt.

Eine totale und vor allem stabile Vermischung von Wasser und Benzin war unter keinen Umständen herstellbar. Wie auch - die spezifischen Gewichte unterscheiden sich erheblich.

Deshalb war die Frage - durch welche zusätzlichen Stoffe oder Umstände kann eine stabile Vermischung wie die meiner im Labor abgelieferten Proben erreicht worden sein, die eine undurchsichtige, milchige Emulsion ergeben?

Und diese Emulsion musste dann ja auch noch leichter als Benzin sein, denn die Spiritentnahmestellen in den Tragflächentanks sind an meinem Motorsegler am tiefsten Punkt.

Beim Ablassen kam aber zuerst klarer Sprit, der also unten gelegen haben muss und erst ganz zum Schluss kam die weißlich-undurchsichtige Probemenge. Deshalb fiel mein Verdacht auf den dritten Stoff - das Ventilschutz-Additiv.

Kann also der Bleiersatzstoff als Katalysator gewirkt haben, der diese stabile Vermischung erst möglich gemacht hat? Für mich waren diese Fragen vor allem wegen der Sicherheit in der Zukunft wichtig, denn ich möchte unter allen Umständen eine ähnliche Wasser/Benzin-Vermischung und damit einen Motorstillstand vermeiden.

konnte ich exakt die „weissliche Mischung“ reproduzieren, wie sie aus den Tanks ganz zum Schluss geflossen ist. Dazu musste ich nur das Ventilschutz-Additiv mit Wasser in Verbindung bringen.

1. Die Flasche mit dem roten Verschluss beinhaltet nur reines Leitungswasser sowie ein guter Fingerhut des Additivs !!! Das Ergebnis ist „Milch“.

2. Die Flasche mit dem blauen Verschluss beinhaltet Benzin und Wasser sowie ein Fingerhut des Additivs !!! Das Ergebnis ist ebenfalsch „Milch“.

3. Die Flasche mit dem lila Verschluss beinhaltet Benzin und Additiv ohne Wasser - keine Trübung - die beiden Flüssigkeiten vermischen sich zu einer klaren Flüssigkeit, die kaum von reinem Benzin zu unterscheiden ist.

4. Die Flasche mit dem weißen Verschluss beinhaltet nur Wasser und Benzin - die Trennlinie ist deutlich zu sehen, so dass das Wasser auch unten abgelassen werden kann. Für mich ist damit klar, dass erst der Anteil Additiv (Bleiersatz) im



Selbstversuchsanordnung

Wasser und Benzin allein kann es also nicht gewesen sein. Die Moleküle gehen keine Verbindung ein - so habe ich es zumindest im Chemieunterricht auf dem Gymnasium und in meinem Ausbildungsbetrieb, der OMV sowie später bei der ESSO gelernt.

Also habe ich einen weiteren „Selbstversuch“ gestartet, und das Ergebnis war eindeutig.

Wie Sie den Bildern entnehmen können,

Benzin quasi als Bindeglied zwischen Wasser und Benzin wirkt, so dass sich das Wasser nicht mehr eindeutig und rasch unten absetzen kann. Damit ist vermutlich auch diese „Brühe“ ursächlich für den Motorstillstand gewesen, als bei einer 30°- Linkskurve aus dem rechten Flächentank „Brühe“ statt Benzin angesaugt wurde. Damit ist meine Konsequenz, eine absolute Warnung an alle Piloten mit älteren Mogasmotoren wie den VW-HB 2400 SP in Bezug auf die Beigabe von Additiven als Bleiersatz auszusprechen.

→ Fortsetzung auf Seite 14



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

HMS - the experts' voice
in blade quality

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

HMS Technologie GmbH

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

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

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

Ralf Wagner

Luftfahrtsachverständiger
Prüfer Klassen 1 und 2

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

Davon rate ich aus meinem Erkenntnisstand dringendst ab.

Wasser, und sei es nur Kondenswasser, ist in kaum einem Tank zu vermeiden und weiter auch nicht tragisch, solange es in reiner Form unten am Tank bei der Vorflugkontrolle abgelassen werden kann.

Die „Brühe“ aus Wasser, Benzin und Additiv geht aber offensichtlich eine Verbindung leichter als Benzin ein, so dass bei meiner erfolgten Vorflugkontrolle mit Spiritprobe eben nur reines Benzin feststellbar war !!! Eigentlich eine „teuflische“ Konstellation, mit der ich zumindest nie gerechnet habe. Berglern 23.7.2007 Stellungnahme des Labors, WIWAB, Dr. Sebastian Eibl Benzinprobe Bericht Nr. 07/75828/00001-000

Heute erhielt ich vom Labor der Bundeswehr, WIWAB, Dr. Sebastian Eibl folgende Antwort auf meine eMails vom 16. und 20.7.2007: Guten Tag Hr. Kandler, ich war die letzte Zeit nicht anwesend, so dass ich mich erst jetzt melde.

Das ist ein sehr schönes Ergebnis, dass Sie bei Ihren Mischversuchen erhalten haben. Und aufgrund der Zusammensetzung des Additivs auch plausibel.

Die im Additiv enthaltene Komponente eines aliphatischen Esters wirkt in diesem Zusammenhang als so genannter Lösungsvermittler.

Trotzdem ist meines erachtens noch nicht vollständig geklärt, warum sich die Emulsion („trübe Brühe“) ausschließlich im Tank oben befindet. Vielleicht eine Frage der Durchmischung.

Wenn das wirklich viele Flugzeuge/Piloten betrifft, haben Sie sicher recht, eine breitere Öffentlichkeit über dieses Phänomen zu informieren. Vielleicht gibt es ja eine Luftfahrt-Zeitschrift, die sich dafür interessiert. Auf jeden Fall müsste man diesbezüglich den Hersteller des Additivs zu diesem Thema ansprechen.

Vielleicht schreiben Sie ja einen großartigen Beitrag und erwähnen uns. Das würde uns freuen. Noch schöner wär's, wenn wir Ihren Beitrag mit ein paar wissenschaftlichen Infrarotspektren untermauern. Dazu habe ich Ihnen unten ein Bild angefügt, das man noch beschriften müsste. Das würde ich im genannten Fall tun.

Nach meinem Gefühl - ich bin mir nicht sicher - produziert das Additiv eine Firma und die verschiedenen namhaften Firmen kleben nur ihr Etikett drauf.

Noch weiterhin viel Glück und Erfolg mit Grüßen aus Erding Sebastian Eibl

Schlussbemerkungen

Das von mir verwendete Ventilschutz-Additiv war von der AGIP bzw. der OMV.

Es ist eigentlich ganz merkwürdig - über

den Vorfall nachzudenken, beginnt man eigentlich erst am nächsten Tag. Im Moment des Motorausfalls reagiert man eigentlich ziemlich rationell und mechanisch, macht die Dinge, wie man sie gelernt und immer wieder geübt hat. Stabiler Segelflug, Geschwindigkeit, Höhe kontrollieren. Gelände sondieren. Geeignetes Notlandefeld ausmachen und darauf zuhalten. Dabei auf Freileitungen, Bäume, Gräben..... achten und möglichst unbesiedeltes Gelände bevorzugen. Auch nach der „Landing“ greift weitestgehend die Ratio. Per Funk Tower verständigen und sich darum kümmern, dass jemand kommt, der den Bomber zerlegen und abtransportieren kann. Bauern ausfindig machen und verständigen.

Vermutlich ist die unbewusste Anspannung so groß, dass der Bauch ausgeschaltet ist und nur das Hirn mechanisch funktioniert. Ich denke, das ist so eine Art Schutzfunktion der Psyche. Und ich bin davon überzeugt, dass die einzige Chance, aus so einer Situation heil heraus zu kommen, die beiden R's sind - Ruhe und Ratio.

landefeld letztendlich als völlig ungeeignet herausstellt (Bach, Graben, Telefonleitung, Stromleitung, irgendwelche Viecher (Kühe, Pferde....) Steinblöcke Aber meist kann man das schon von einiger Entfernung ausmachen.

Und egal, was auf diesem Notlandefeld wächst, immer die obersten Spitzen zum „Boden“ erklären und kurz darüber abfangen, also Knüppel zum Bauch. Und es hat funktioniert.

Aber sicher ist auch, dass an diesem Tag meine drei Schutzengel gemeinsam Dienst hatten. Und ich hoffe, ich muss sie in meinem Leben nicht noch einmal bemühen.

Bauartbedingt hat sich die HB-23 mit Ihrem „Mittelmotor“ und tiefen Schwerpunkt als perfekte Konstruktion für eine kontrollierte Außenlandung erwiesen. Der Schwerpunkt liegt exakt unter den Tragflächen und die geringe Bodenfreiheit lässt kaum einen „Kopfstand“ oder Überschlag zu.



Erlischt das Motorgeräusch und steht der Hobel, drückt man unwillkürlich die Maschine leicht an und der Blick geht über Fahrtmesser und Höhenmesser.

Erst der dritte Blick geht nach draußen auf der Suche nach einer Landemöglichkeit.

Und genau diese Reihenfolge ist überlebenswichtig. Fahrt und Höhe.

Hat man ein Notlandefeld ausgemacht, sollte man auch dabei bleiben und sich auf die Landung dort konzentrieren. Irgendwelche kurzfristigen Manöver in Bodennähe sind da äußerst kritisch und nur dann gerechtfertigt, wenn sich das Not-

landefeld als völlig ungeeignet herausstellt (Bach, Graben, Telefonleitung, Stromleitung, irgendwelche Viecher (Kühe, Pferde....) Steinblöcke Aber meist kann man das schon von einiger Entfernung ausmachen. Und egal, was auf diesem Notlandefeld wächst, immer die obersten Spitzen zum „Boden“ erklären und kurz darüber abfangen, also Knüppel zum Bauch. Und es hat funktioniert. Aber sicher ist auch, dass an diesem Tag meine drei Schutzengel gemeinsam Dienst hatten. Und ich hoffe, ich muss sie in meinem Leben nicht noch einmal bemühen. Bauartbedingt hat sich die HB-23 mit Ihrem „Mittelmotor“ und tiefen Schwerpunkt als perfekte Konstruktion für eine kontrollierte Außenlandung erwiesen. Der Schwerpunkt liegt exakt unter den Tragflächen und die geringe Bodenfreiheit lässt kaum einen „Kopfstand“ oder Überschlag zu.

Cc BP, ARAL, SHELL, ESSO, OMV, MWV



Heimo Kandler mit der HB-23

Werden Sie Mitglied in der



LUFTFAHRT-AKADEMIE

Infos unter: www.luftfahrt-akademie.de

Impressum:

aviationnews

Herausgeber:

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

Uhlandstr. 19, 70182 Stuttgart

Telefon 07 11- 2 37 33 -0

Telefax 07 11- 2 37 33 17

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de

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

Verlag, Gestaltung, Anzeigen und Vertrieb:

p.a.r.k. Produktionsagentur Reinhard Kircher

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Telefon 07 11- 4 79 22 50

Telefax 07 11- 4 79 22 51

E-Mail: produktionsagentur@reinhard-kircher.com

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

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

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druckvorstufe: Reprofessional GmbH, www.reprofessional.net

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2007

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise:

März, Juni, September, Dezember

Copyright:

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber



Incidents – NASA ASRS Alert-Liste

B737-700/800/900

Falcon 20

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.

Luftfahrt-Akademie/Aktuell

Autor:
Siegfried Niedek



1) Boeing 737 – 700/800/900 Center Fuel Access Door

Time

Date : 200701

Day : Fri

Place

Locale Reference.Airport : ZZZ.Airport

State Reference : US

Altitude.AGL.Single Value : 0

Aircraft / 1

Make Model : B737-800

Person / 1

Function.Oversight : Supervisor

Function.Other Personnel.Other : Quality Control

ASRS Report : 723155

Events

Anomaly.Aircraft Equipment Problem : Critical

Anomaly.Maintenance Problem : Improper Maintenance

Independent Detector.Other.Other : 1

Resolatory Action.None Taken : Detected After The Fact

Narrative

I Have A Concern About The Center Fuel Tank Access Door On The B737-700, 800 Series Acft. This Particular Access Door Is Located Above The Air Conditioning Pack Like All Generation B737s. The Older B737s Require The Center Tank Access Door To Be Sealed With A Fuel Tank Sealant In Order To Act As A Secondary Seal, However, The Newer 700 And 800 Series Do Not Require A Secondary Seal. Although The Access Door On The 700 And 800 Series Has A Different Part Number Than The Older B737, The Fact That If The Door Develops A Leak With An Extremely Hot Air Conditioning Pack Located Just Below, There Is A High Probability That A Fire Or Explosion Could Occur. In The Wake Of All The New Measures Currently In Force To Make Fuel Tank Safety A Priority, The Omission Of A Secondary Seal Or Mylar Seal At This Critical Non-vented Area Is In My Opinion An Accident Waiting To Happen. I Would Appreciate Your Assistance In This Matter In Providing Some Form Of Background If This Is In Fact A Correct Proc Or If It Had Just Been Overlooked And The Concern I Have Is Justifiable.

Callback Conversation With Rptr Revealed The Following Info: The Rptr Believes This Is A Safety Of Flt Item. This Lack Of A Secondary Seal Also Applies To The B737-700 And 900 Models And Was Missing From The Maint Manual Tank Entry Proc. The Rptr Believes That While The Tank Access Door Is A Different Part Number, The Internal Seal Is Still Mounted In The Door The

Same As The Early B737 Acft. The Concern Of The Rptr Is The Non-vented Area Where A Fuel Leak Or Seep On Hot Eng Pneumatic Ducts And Pack Equip Could Be Catastrophic.

Synopsis

A Director Of Quality Control Rpts Concern Regarding A Lack Of Secondary Seal For The Center Fuel Tank Access Door, Which Is Located Above The Left Pack On The B737-800. The Exterior Secondary Seal Has Been Eliminated From The Maint Manual.

2) Falcon 20 Flight Controls

Time

Date : 200705

Day : Wed

Local Time Of Day : 1801 To 2400

Place

Locale Reference.Airport : ZZZZ.Airport

State Reference : FO

Altitude.AGL.Single Value : 5000

Environment

Flight Conditions : Mixed

Aircraft / 1

Controlling Facilities.ARTCC : ZZZZ.ARTCC

Make Model : Falcon 20FJF/20C/20D/20E/20F

Person / 1

Function.Oversight : PIC

Function.Flight Crew : Captain

ASRS Report : 738205

Events

Anomaly.Aircraft Equipment Problem : Critical

Anomaly.Other Anomaly : Loss Of Aircraft Control

Independent Detector.Other.Flight CrewA : 1

Resolatory Action.Flight Crew : Declared Emergency

Resolatory Action.Flight Crew : Landed In Emergency

Condition Consequence.Other : Maintenance Action

Narrative

On A Trans Oceanic Flt Our Aileron Controls Froze Up. During Cruise The Aileron Trim Annunciator Light Kept Coming On. Towards The End Of The Crossing And During The Dscnt Autopilot Tracking Became Unreliable Without Aileron Trim Assistance. It Was During Vectors To Apch That A Left Hand Turn Exceeded 30 Degs Bank Whereupon I Disconnected The Autopilot And Realized That We Had Frozen Ailerons. The Bank Angle At The Time Of Disconnect Was About 45 Degs And Required Wings Level Recovery With Rudder. Both Pilots Working Together Could Not Achieve Any Aileron Authority. An Emer Was Declared At This Point. All Remaining Turns Were Accomplished Using Rudder Only Including ILS Intercept And Lndg. No Damage To Acft, Pax, Or

Crew. Cause Seems To Be A Quantity Of Water Accumulating During The Flt And Freezing In The Belly, Eventually Building Up To The Point Of Binding The Aileron Control System. I Believe That The Short Duration Of The Two Stops Were Not Long Or Warm Enough To Allow Thawing Of The Accumulated Ice Inside The Acft, Which Kept Building Up As We Flew. The Actual Source Of The Water Is Still Being Investigated. Also Apparently We Had A Failure Of The Automatic Drain On The Belly. During The Descent We Thought The Autopilot Servo Or Aileron Trim To Be The Problem, Possibly Freezing Or Sticking, As We Could Assist With Trim Inputs To Help With Tracking. I Did Disconnect Once At Altitude And The Aileron Controls Felt Stiff But Free. Thinking It Was Still An Icing Valve Or Sticky Actuator I Turned On The Bleed Air Wing Heat For The Descent Hoping To Help Thaw Whatever The Problem Was. It Made No Noticeable Improvement. This Occurrence Was At The End Of A Long Day For The Crew. Callback Conversation With Rptr Revealed The Following Info: The Rptr Stated That An Ice Block Was Found On An Aileron Ctl Arm Common To Both The Hydraulically Boosted And Manual Reversion Ctl Of The Ailerons. The Acft Had Made Two Previous Stops During The Long International Flt And At Each Stop Ice In The 2 Refreshment Cooling Drawers Was Replenished. Because The Under Fuselage Drain Mast Usually Allows Thawed Liquid To Drain From The Refreshment Drawer Area, There Was Nothing Unusual Noted At Either Stop. However, It Is Now Suspected That The Drain Mast Had Become Clogged With Frozen Material. During The Final Flt Enough Fluid Had Accumulated Around The Aileron Ctl Rod Because Of The Acft'S Normal 5 Deg Nose Up Flt Attitude, That Upon Freezing And Being Unable To Drain In The Frozen Drain Mast, The Ice Locked The Ailerons.

Synopsis

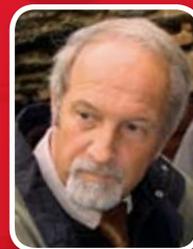
A Falcon 20'S Aileron Ctl Levers In The Acft'S Fuselage Became Frozen With Melted Galley Ice Apparently Unable To Drain From A Frozen Drain Mast.



Fluglehrer flog mit drei Promille Alkohol im Blut - Berufsverbot

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Rolf-Rainer Barenberg



LANGEN (dpa) - Ein Fluglehrer war am 13. April nach dem Genuss von fast fünf Litern Bier gemeinsam mit seinem ebenfalls betrunkenen Flugschüler mit einem Sportflugzeug zu einem Nachtflug vom hessischen Flughafen Egelsbach nahe Offenbach in Richtung Flughafen Hahn gestartet. Weil sie dort wegen schlechten Wetters nicht landen konnten, und der Heimat-Airport Egelsbach geschlossen war, mussten sie auf dem Frankfurter Flughafen notlanden. Dafür wurde der gesamte Flugverkehr auf Deutschlands größtem Flughafen 20 Minuten lahm gelegt. Begleitet von einem Polizeihubschrauber brachte der Flugschüler die Piper schließlich heil herunter. Der Fluglehrer war so betrunken, dass er den Anweisungen des Towers nicht mehr folgen konnte. Beamte der Flughafenwache hatten die beiden in Empfang genommen. Richter Lux dazu: «Man darf sich nicht vorstellen, was alles hätte passieren können».

Der 67 Jahre alte Fluglehrer sagte vor Gericht: «Es müssen Unmengen Bier gewesen sein.» Ansonsten könne er sich an nichts mehr erinnern. Zu der Gerichtsverhandlung war es nur deshalb gekommen, weil der Angeklagte gegen den ursprünglich gegen ihn verhängten Strafbefehl Einspruch erhoben hatte. Keine Zivilansprüche hat bislang der Flughafen gegenüber dem Fluglehrer geltend gemacht. Die durch den stillgelegten Flugverkehr entstandenen Kosten bewegen sich nach Auffassung von der Staatsanwaltschaft in Millionenhöhe.

Der Mann wurde zudem wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 1.800 Euro verurteilt. Im Luftverkehr gilt die 0,2-Promille-Grenze.

Trotz des Urteils durfte der Mann weiterhin selbst Maschinen fliegen, über ein

Jahr lang nach dem Vorfall besaß er noch immer seine Fluglizenz, bis die Luftfahrtbehörde endlich reagierte. Obwohl das für die Erteilung von Fluglizenzen zuständige Luftfahrtbundesamt seit fast einem Jahr von dem Fall unterrichtet sei, habe es dem 67-Jährigen die Erlaubnis, Flugzeuge zu steuern, die ganze Zeit über nicht entzogen, sagte der Oberstaatsanwalt. Dem Fluglehrer war sogar einige Monate nach seinem Trunkenheitsflug die Berechtigung zur Ausbildung von Flugschülern bestätigt und verlängert worden. «Das alles hat mir den Atem verschlagen», sagte der Richter im Prozess.

Nach seinem Flug mit knapp drei Promille Alkohol im Blut ist dem Fluglehrer aus Frankfurt ein sofortiges Berufsverbot erteilt worden. Er selbst jedoch darf weiter Flugzeuge fliegen. Wie das Amtsgericht Langen (Hessen) am Dienstag urteilte, darf der Mann zwei Jahre lang keine Flugschüler mehr ausbilden. Zudem zog das Gericht den Auto-Führerschein des 67-Jährigen ein und erteilte eine Sperrfrist von einem Jahr.

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

PIPER L. 18 CUB / SUPER CUB - das Schul-, Verbindungs- und Reiseflugzeug wird 77 Jahre alt!

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftfahrthistorie

Autor:
Henning Remmers



Am 10. September 1930 fand in den USA der Erstflug eines Flugzeugs statt, das mit Recht als Urahn einer stattlichen Zahl von circa 35.000 Nachfahren gesehen werden kann – wenn man die Besonderheiten der ersten Modelle mit einbezieht, sind es sogar noch mehr. Die guten Flugeigenschaften waren es, die seinem Konstrukteur trotz der schon damals scharfen Produkthaftungsregeln die Überzeugung verliehen, etwas gebaut zu haben, welches weiterentwickelt werden sollte. Auch heute, im Jahre 2007, genau 77 Jahre nach dem Erstflug, ist dieses Flugzeug von den Graslandebenen der Allgemeinen Luftfahrt nicht mehr wegzudenken – eine „Geschichte der Fliegerei“ ist ohne die PIPER CUB / SUPER CUB zu erwähnen und zu würdigen, unvollständig, ja undenkbar.

Entwicklungsgeschichte – wie alles begann...

Ende der zwanziger Jahre in den USA, in Rochester / New York hatte C. Gilbert Taylor zusammen mit seinem Bruder Gordon Taylor ein zweisitziges Leichtflugzeug entwickelt, mit nebeneinander liegenden Sitzen und einem deutschen Motor von Siemens & Halske aus dem ersten Weltkrieg. Der Verkauf war kein großer Erfolg. Dieses Flugzeug – wenn es auch etwas anders aussah als die spätere CUB – muss heute als der Beginn der ganzen Geschichte angesehen werden. Nach dem Tod seines Bruders zog C. Gilbert Taylor nach Bradford / Pennsylvania und stieß auf den Geschäftsmann William T. Piper, mit dessen Geld, Erfahrung und Hilfe ein neues Unternehmen gegründet wurde, die Taylor Brothers Aircraft Corporation. Hier wurde – trotz der ersten Weltwirtschaftskrise im Oktober 1929 – ein Flugzeug entwickelt, welches schon typische Elemente der späteren CUB / SUPER CUB – Serie aufwies: der Rumpf war aus

geschweißten Stahlrohren mit Stoffbespannung, die Tragflächen aus Holz und Aluminium ebenfalls stoffbespannt, die beiden Piloten saßen anders als beim „Urahn“ – nun hintereinander. Der erste, versuchsweise verwendete Motor leistete nicht genug und wurde durch einen 40 PS starken Sternmotor ersetzt. Dieses, Taylor CUB ernannte Flugzeug

zielle Unterstützung, die das Unternehmen retteten. Von jetzt hieß es Taylor Aircraft Company. Vier Jahre nur, dann übernahm Piper das Management der Firma und produzierte Flugzeuge! Nach einem Brand im Jahre 1936 (etwa 550 CUBs waren gebaut) im Stammwerk in Bradford siedelte die Piper Aircraft Company nach Lock Haven bei Williamsport /



Bild 1: Eine Reihe von Piper L-18 C 1963 auf dem Flugplatz Uetersen

machte, wie bereits oben erwähnt, am 10. September 1930 seinen Jungfernflug – die dabei festgestellten gutmütigen Flugeigenschaften überragten die auch ein Jahr nach dem „Schwarzen Freitag“ immer noch schlechten wirtschaftlichen Prognosen bei weitem. Im November 1931 – die erste Solo – Überquerung des Nord-Atlantiks lag gerade mal 4 Jahre zurück – erlangte das Flugzeug seine Typenzulassung, und in der ersten Bauserie sollte die Taylor CUB mit einem 37 PS starken CONTINENTAL A-40 Motor ausgerüstet werden. Die Langfristfolgen der Weltwirtschaftskrise erschütterten auch die Taylor Brothers Aircraft Corporation – sie ging in Konkurs. Wieder war es William T. Piper und seine finan-

Pennsylvania um. Hier wurden bis 1981 ca. 35.000 CUBs / SUPER CUBs aller Varianten gebaut – eine Zahl, die etwa der Gesamtproduktion der legendären Me-109 aus Deutschland nahekammt!

Baureihen und Varianten

Obwohl alle Maschinen äußerlich fast gleich aussehen, zumindest was Rumpf und Tragflächen angeht, auch fast alle 2 Sitze haben, so sind doch in den vielen Jahren verschiedene Varianten entwickelt und gebaut worden. 1938 war das Geburtsjahr der berühmt gewordenen J-3 CUB, bei der die 4 Zylinder des 65 PS starken Continental – Boxermotors unverkleidet im offenen Luftstrom liegen, der problemlosen Kühlung wegen.

Auf der J-3 hat Amerika das Fliegen gelernt, was man allerdings von Cessna auch sagt! Sie war einfach gebaut, störunanfällig, robust und vor allem günstig in der Anschaffung und im Unterhalt! Durch sie wurden die Flugstunden für viele Begeisterte erschwinglich, das Fliegen wurde populär! Auch das Militär zeigte für dieses vielseitig verwendbare Flugzeug großes Interesse. Mit unterschiedlicher Motorleistung hieß es mal O-59, dann L. 4 und später L. 59. Die Maschine wurde als Schul-, Beobachtungs- und Verbindungsflugzeug eingesetzt, teilweise mit Verstellpropeller, unterschiedlichem Fahrwerk, auch ohne Motor als Segelschulflugzeug zur Ausbildung von Lastenseglerpiloten. Man liegt nicht ganz falsch, wenn man annimmt, dass rund drei Viertel aller US-Militärpiloten im 2. Weltkrieg auf einer Pieper ihre ersten fliegerischen Erfahrungen sammelten! Nach dem Ende des 2. Weltkriegs wurde der Typ L. 14, ein dreisitziges Flugzeug mit einem 130 PS starken Motor von Lycoming konstruiert. Von 845 bestellten L. 14 wurden aber nur 5 Maschinen gebaut! Es war letztendlich die CUB 95 mit größerem Seitenleitwerk, verstärktem und geteiltem Hauptfahrwerk, die den legendären Ruf begründete: mit einem Continental C 90 – 8F Triebwerk ausgestattet, erhielt sie die Bezeichnung Super Cub 95. Von den insgesamt gefertigten 833 Maschinen wurden 108 an die Verbündeten der USA geliefert, davon 40 Piper L. 18 C an die 1956 neu gegründete Deutsche Luftwaffe.

Die Piper L. 18 C SUPER CUB in der Deutschen Luftwaffe

Obwohl bei der gewaltigen Zahl von etwa 35.000 Flugzeugen natürlich wesentlich mehr in zivilen Farben und Kennungen flogen – man denke nur an die BURDA – Staffel oder die vielen Sternflüge – soll und kann hier nur die militärische Version etwas näher behandelt werden. Aus den Artikeln über die Lockheed T-33 A (in aviation news 1/2007) und North American T-6 (in aviation news 2/2007) weiß der Leser bereits, dass bei den drei Flugzeugen der Luftwaffe, die am 24. September 1956 bei der erstmaligen Enthüllung des Eisernen Kreuzes als Hoheitssymbol der Luftwaffe in der Öffentlichkeit gezeigt wurden, auch eine Piper L. 18 C dabei war. 40 Maschinen, mit den militärischen Zulassungen AS+501 bis AS+540, wurden geliefert, wobei die letzte Maschine mit der Kennung AS+540 bereits beschädigt übernommen wurde und am 21.12.56 wieder aus der Luftfahrzeugrolle gelöscht wurde. Diese Maschinen flogen noch mit amerikanischen Hoheitsabzeichen und hatten bereits seit Juli 1955 bei der 7351th Flying Training Wing in

Landsberg am Lech „gedient“ – es wurden damit so genannte „Refresher“ – („Wieder auffrischung“) Lehrgänge für ehemalige deutsche Militärpiloten des 2. Weltkriegs durchgeführt. Ab Mai 1956 wurde in Uetersen bei Hamburg die Flugzeugführerschule „S“ (FFS „S“) aufgestellt – hier wurde dann mit den verbliebenen 39 Pipers geschult, aber nur kurz, denn bereits am 09. November 1956 war der gesamte Verband an seinem endgültigen Standort Memmingen eingetroffen. Dabei entschied man sich, 27 Maschinen gleich in Landsberg zu lassen, wo die Flugzeugführerschule „A“ (FFS „A“) erst im Dezember 1957 in Dienst gestellt wurde. Der Bedarf an Flugzeugführern für die Luftwaffe war in den Aufbaujahren 1956 bis 1963 so groß, dass mit 39 Anfängerschulflugzeugen bei weitem nicht genügend Piloten „produziert“ werden konnte, um die „aus dem Boden gestampften“ Einsatzgeschwader zu bestücken. Im Grunde war diese Schulung gar keine Schulung, sondern ein Aussieben, eine Eignungsfeststellung, ein „Durchleuchten“ des Kandidaten, nämlich daraufhin, ob er den Anforderungen und Strapazen einer erst anschließend stattfindenden fliegerischen Ausbildung standhalten würde. Deshalb wurde dieser Teil von Anfang an „Screening“ genannt. Diese Aufgabe musste in den Jahren 1956-58 auch von zivilen Flugschulen, z. B. in Hanglar bei Bonn, wahrgenommen werden. Allerdings waren hier die Ablöseraten wesentlich geringer als bei der Luftwaffe – nicht, weil die hier untersuchten Aspiranten (oder die Fluglehrer!) besser waren, sondern weil nach Flugstunden abgerechnet wurde. Die Wirksamkeit dieses für deutsche Ausbildungsmethoden rigiden amerikanischen „Proceduredenkens“ waren zählbar: die Ablöseraten in der nachfolgenden Flugzeugführerausbildung in Deutschland (Harvard Mark IV in Penzing, später Fouga Magister, dann T-33 A in Fürstfeldbruck), oder T-37 / T-38 in den USA, oder auch Sabre V / VI in Kanada, oder zur Lufthansa-Schule nach Bremen, gingen merklich zurück – die Auswahlschulung war – und ist, wenn auch heute in anderer Form – ein sehr effektives Kostenspar-Modell. Von der Unfallrate gar nicht zu reden! Ab 1963 wurde ein Versuch gestartet, dieses Screening zu modernisieren – die Luftwaffe rüstete um auf die Piaggio P. 149 D, die Piper L. 18 C Super Cub zeigte erste Altersschwächen. Ihr Vorteil war die Robustheit, ihre Einfachheit und der Kostenfaktor – der Flugstundenpreis lag damals bei rund 130 DM! Bei fünf Unfällen mit militärisch zugelassenen Piper L. 18 C wurden fünf Piloten getötet und drei verletzt.

→ Fortsetzung auf Seite 20

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 Baujobberechnung
- Arbeitnehmerbetreuung

- Freiberufler
- Existenzgründungsberatung und Seminare
- Arztpraxen
- Vertretung in steuer- strafrechtl. Ermittlungen

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

Die L. 18 C aus der Sicht des Piloten

Was hörte ich da gerade? Ihre Einfachheit? Na ja, nachher sagt man das vielleicht, aber wie fühlt sich der „Fußgänger“ am Anfang seiner fliegerischen Laufbahn? Kam der Flugzeugführeranwärter, so hieß man damals, nicht bereits angebrütet von der Segelfliegerei, sondern ging er direkt von der Schulbank an den Knüppel, dann war die Piper L. 18 C das erste Flugzeug, dem er sich gegenüber sah. Nach unterschiedlich langer Theorie-Vorlaufphase, in der vor allem Englisch, die zukünftige Berufssprache zu lernen war, aber auch Technik, Aerodynamik, Navigation, Wetterkunde und vieles mehr, wurde der Schüler einer Fluggruppe („Flight“) zugewiesen und teilte sich mit einem oder zwei anderen Kandidaten einen Fluglehrer. Ziel war nun, innerhalb von 15 Flugstunden den ersten Alleinflug, das „First Solo“, zu absolvieren. Um diesen guten Gewissens und gefahrlos von seinem Schüler durchführen zu lassen, flog der hinten sitzende Fluglehrer („IP = Instructor Pilot“) mit ihm wieder und wieder diese Platzrunde, denn aus mehr bestand der erste Alleinflug nicht – allerdings 3 Stück davon! Beherrschte der Schüler das Flugzeug am Boden und in der Platzrunde, ging es in die „Area“, und man führte die gelbe Piper in den Grenzbereich, den der Schüler ja unbeabsichtigt auch in der Platzrunde erreichen konnte! Erst wenn auch diese extremen Flugzustände, vor allem das Abreißen der Strömung, sicher erkannt und bewältigt wurden, gab der Fluglehrer seine Zustimmung zum 1. Alleinflug.

Schaut man sich Jahrzehnte später das Armaturenbrett der Piper an, kann man kaum noch verstehen, warum dieses zu beherrschen anfangs solche Schwierigkeiten machte! Doch – man hatte es zum ersten Male mit der dritten Dimension zu tun, und die Piper war kein in zwei Ebenen rollendes, sondern ein im dreidimensionalen Raum fliegendes Objekt! Und dabei Höhenmesser, Drehzahlmesser, Fahrtmesser, Öl- und -temperatur im Blick behalten – Luftkrankheit war nicht selten, und beim ersten Mal hatte man keine Tüte dabei, das Schiffchen (Kopfbedeckung!) tat es meistens auch. Der Flug wurde dann sofort abgebrochen, nach Hause ging es dann nur noch geradeaus. Nach Warmlaufen des 90 PS-Motors und roten Fähnchen an den Flächen überprüfte der Schüler noch mal die Stellung des Magnetwahl-Schalters, Vergaservorwärmung „Aus“, die Trimmkurbel an der linken Cockpitwand auf „Take-off“, Gemischregler auf „rich“, Einspritzpumpe „gesichert“, Einstiegs-tür „zu und verriegelt“, grüne Flagge vom „Mobile Tower“ (kleiner Kontrollturm am Anfang der Grasstartbahn) – ein Funkgerät hatte das Flugzeug nicht – und er schob mit der linken Hand den Gashebel zügig und



Bild 2 : Diese L-18 C wurde nach dem Schulungsbetrieb in Uetersen von der Bundeswehr-Sportfluggruppe Husum mit der Kennung 96 + 22 geflogen und 1979 über die VEBEG an einen zivilen Eigentümer verkauft.

gleichmäßig auf 2.475 Umdrehungen pro Minute (RPM) vor. Die Piper rollte an, ein leichter Tritt ins rechte Ruder gegen den Torque des Propellers und bei etwa 50 mph (miles per hour – nicht Knoten!) hob sie nach rund 350 Metern Rollstrecke in Dreipunkt-lage ab, beschleunigte auf 70 mph und der Flugschüler zog den Gashebel auf 2.300 RPM zurück und stieg auf die Platzrundenhöhe 500 Fuß über Grund. Dann reduzierte er die Triebwerksleistung so, dass er mit 70 mph weiterflog, nach drei Kurven mit ca. 40° Schräglage und 90° Richtungsänderung erreichte er den „Key Point“. Hier fing die Landung an: Gas zurück auf Leerlauf, Vergaservorwärmung an, Trimmung drei Umdrehungen zurück, warten, bis die Geschwindigkeit auf 60 mph abnimmt, 90° - Kurve in den Endanflug, im Anflug 60 mph halten, in leichte Dreipunkt-lage trimmen und so gegenüber dem Mobile Tower aufsetzen – geschafft! Der Autor erinnert sich noch heute, als ob es gestern gewesen wäre, an das einprägsame Verfahren: „trim for 60, wait for 60, glide with 60“! Also eigentlich unspektakulär – sagt man heute. Aber damals...!

Verbleib

1964 waren noch 36 L. 18 C für die Auswahl-schulung im Fliegerhorst Uetersen verblieben. Da sie nach und nach von der Piaggio abgelöst wurden, konnten sie an die seit 1959 bestehenden Bundeswehr-Sportfluggruppen abgegeben werden, technisch betreut wurden sie anfangs vom Luftfahrtberatungsdienst DLB in Köln, später von der Firma Rhein-Flugzeugbau in Mönchengladbach. Danach wurden die gelben Piper zu einem symbolischen Preis an die Sportfluggruppen „verkauft“, die Mehrzahl an Luftsportler der Luftwaffe und Maschinen an Flugvereine des Heeres und der Marine. Viele dieser Sportfluggruppen wurden in

zivile eingetragene Vereine umgewandelt, die auch weiterhin die wenigen seit 1990 verbliebenen Militärflugplätze für ihre Zwecke nutzen dürfen. Als „Gnadenbrot“ empfindet man sie dort aber nicht – sie sind rüstige „Fliegerrentner“. Ein Beispiel: der Autor flog sein erstes „Solo“ im Juni 1963 auf der AC+503, c/n – Nummer 18-3423, US-Serial-Nummer 54-0723, Luftwaffen-Erstkennung AS+502, dann AC+503, danach bei der Sportfluggruppe des Leichten Kampfgeschwaders (LeKG) 42 in Pferdsfeld als NL+111 und ab Anfang 1968 als 96+05 zugelassen, um dann mit dem zivilen Kennzeichen D-EDPF in den letzten Lebensabschnitt überzuwechseln – ein fürwahr bewegtes Leben!

Technische Daten

Länge (m):	6,85
Spannweite (m):	10,80
Höhe in Dreipunkt-lage (m):	2,45
Flügelfläche (m ²):	16,6
Leermasse (kg):	360
Max. Flugmasse (kg):	680
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	180
Reisegeschwindigkeit (km/h):	160
Landegeschwindigkeit (km/h):	60
Startstrecke über 15 m Hindernis (m):	350
Landestrecke aus 15 m Höhe (m):	340
Dienstgipfelhöhe (m):	4.120
Reichweite (km):	ca. 480
Triebwerk:	1 x Continental C 90-8F
Leistung (PS/kW):	90/67
Tankinhalt (Liter):	68 + 1,9

Zusammenfassung

Die Piper L. 18 C war und ist ein Stück Luftfahrtgeschichte, Generationen von Nachwuchspiloten haben auf ihr das Fliegen gelernt. Hatte man erstmal begriffen, wie das ging, wurde sie sehr schnell wegen ihrer Einfachheit und Zuverlässigkeit beliebt und von den Piloten geliebt – sie flogen die Piper gern und haben das erste Flugzeugmuster in ihrer militärischen Pilotenkarriere geschätzt – ich auch!



Bild 3: Postkarte mit der Kennung des Flganwärterregimentes in Uetersen. Heute ist dieses Flugzeug bei der Luftfahrzeugrolle des LBA in Braunschweig unter D-EDPM registriert.



Bild 4: Noch heute sind einige Piper-Flugzeuge so lackiert wie im Luftwaffeneinsatz. Gut zu erkennen sind die Ballonreifen und der schlanke Rumpf. Angetrieben wird eine starre Zweiblatt-Luftschraube von einem 90 PS starken Vierzylinder-Boxermotor.



Bild 5: Zum Einstieg für beide Plätze in Tandemanordnung wird eine Öffnung benutzt

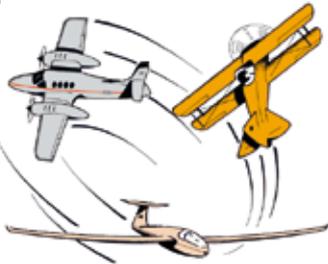


Bild 6: Zwei Piper L-18 in Parkposition auf dem ehemaligen Militärflugplatz Fürstenfeldbruck

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.



<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

Stärker vertreten! • Besser informiert! • Fliegerisch fit!



Wer vertritt Ihre Interessen?



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

Wer informiert Sie?



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

Wer hält Sie fliegerisch fit?



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

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

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

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

Piloten- SERVICE

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

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

piloten-service.rieger@gmx.de

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

piloten-service@web.de

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1925

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Geschichte (Teil 7)

Ungewollt hatte Max Kegel neue Kräfte für den Segelflugsport entdeckt, die nun in systematischer Arbeit weiter erforscht wurden und in der Folgezeit zu den schönsten Erfolgen des motorlosen Fluges führten. Der Name „Gewittermaxe“ blieb Max Kegels Ehrentitel. Der Milseburgpreis, von dem oben gesprochen wurde, fiel im Jahre 1926 an den Darmstädter Piloten Johannes Nehring, der sich damit in die erste Reihe der Segelflieger stellte. Man muss sich stets vorstellen, dass zur damaligen Zeit als einzige Kraftquelle für den Segelflug nur der Hangwind bekannt war. Der Segelflieger, der auf Strecke gehen wollte,



Bild 1 Rhön 1925: Ein Frühstück auf der Wasserkuppe

musste also sehen, dass er an seinem Starthang genügend Höhe erreichte, um mit Hilfe dieser Höhe eine größere Strecke gleiten zu können. Wenn er diese Höhe eingebüßt hatte, musste er sich wieder einen günstig gelegenen Hang suchen und an diesem erneut ständig kreisend seine Höhe verbessern. Ungeheuer schwer war also die Aufgabe, von der Wasserkuppe nach einem niedriger gelegenen Berg zu fliegen und dann wieder zur Wasserkuppe zurückzukehren, wo in einem bestimmten Umkreis um die Startstelle gelandet werden musste. Ein ausserordentliches fliegerisches Können und das feinste Gefühl in der Ausnutzung des Aufwindes gehörten dazu, um eine solche Aufgabe zu erledigen. Nehring schaffte es. Am Westhang der Wasserkuppe kreiste er, langsam Höhe gewinnend, bis diese ausreichte, um im gestreckten Fluge die Milseburg, die zirka 7,5 Kilometer nördlich



Bild 2 Rossitten 1927: Feuchte Landung im Kurischen Haff

von der Wasserkuppe liegt, zu erreichen. Dann begann der schwierige Rückflug. Jede Aufwindströmung an den auf dem Wege liegenden Bergen musste bis aufs letzte ausgenutzt werden, um wieder das Wasserkuppengebiet zu erreichen: ein ständiger Kampf um jeden Zentimeter Höhe, der die Meisterschaft Nehrings bewies und schließlich den gewünschten Erfolg brachte. Bild 7 zeigt links Nehring im Kreise seiner Kameraden, als sie sich in Berlin zur Teilnahme an

einer Segelflug-Expedition auf der russischen Halbinsel Krim trafen. Im Jahre 1927 wurde Nehring Gesamtsieger des 8. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes. Er hatte sich allmählich zum Streckenflugmeister im Hangwind entwickelt. Auch bei diesem Wettbewerb konnte er auf dem Flugzeug „Darmstadt“ den Fernzielflugpreis, der in diesem Jahre von der Wasserkuppe zum Heidelberg und zurück führte, gewinnen. Ausserdem erreichte er mit einem Streckenfluge von



Bild 3 Rhön 1925: Gewitter zwang damals noch zur Heimkehr



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

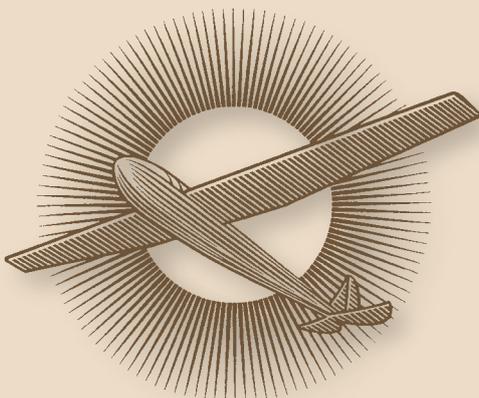


Bild 7 Berlin 1926: Teilnehmer an der Rußland-Expedition deutscher Segelflieger

Wunder des SEGELFLUGES



Bild 4 Rossitten 1927: Ferdinand Schulz nach seinem 14-Stunden-Rekordflug

51,8 Kilometern, der ihn von der Wasserkuppe bis in die Nähe von Berka führte, die beste Leistung des Wettbewerbes. Rekord jagt Rekord. Das Jahr 1927 war das Rekordjahr für Ferdinand Schulz, der im 4. Küsten-Segelflug-Wettbewerb in Rossitten eine Flugdauer von 14 Stunden

8 Minuten erreichte und damit einen neuen Weltrekord im Dauerflug aufstellte. Im gleichen Wettbewerb konnte er am 14. Mai den Streckenrekord von Max Kegel brechen und mit einem Flug nach Memel von 60,2 Kilometer Streckenlänge auch den Strecken-Weltrekord an sich bringen. Diesen Rekord konnte erst im nächsten Jahre im 9.



Bild 5 Rhön 1928: Flugzeug vom Typ „Prüfling“

Rhön-Segelflug-Wettbewerb Nehring überbieten, als er mit einem Flug von der Wasserkuppe nach Treffurt bei Eisenach 71,2 Kilometer zurücklegte. Der Wettbewerb des Jahres 1928 brachte wieder grosse Erfolge. Die Flugmethode von Nehring fand Schüler, und eine ganze Reihe kleinerer Streckenflüge wurde von Nachwuchs-Segelfliegern vollbracht. In diesem Wettbewerb taucht der Wiener Jungflieger Robert Kronfeld zum ersten Male mit Leistungsflüge auf. Ein 41-Kilometer-Flug führt ihn über ein Gelände, das bis dahin segelfliegerisch nicht erforscht war, bis in die Nähe von Königshofen.

Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten? Generalverdacht gegen Steuerbürger!

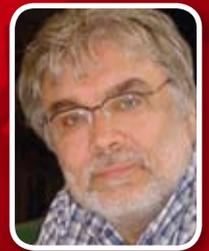
Neue Buchführungsgrenzen ab 2008: Wie der Wechsel zur Bilanzierung vermieden werden kann

Geldkontrolle: Verschärfung auch an Binnengrenzen

Betriebliche Flugzeugnutzung bei einer Unternehmensgruppe

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Steuerrecht

**Autor:
Lothar Abrakat**



Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten? Generalverdacht gegen Steuerbürger!

Der Angriff auf die Freiheitsrechte der Bürger geht weiter. Jetzt gesellt sich zum Innenministerium auch das der Finanzen hinzu.

Gewohnt ist der Bürger mittlerweile an die Sitte, sich zur Finanzierung des immer größer werdenden Staatsanteils, trotz der mehreren „Jahrhundertsteuerreformen“ der Vergangenheit, immer wieder in die Tasche greifen lassen zu müssen. Erfahren sind Steuerstrafverteidiger und Beschuldigte, dass (wie bei Notstandsgesetzen im Kriegsfall) bereits heute verfassungsrechtliche Grundrechte unter Umständen außer Kraft gesetzt sind (so z.B. Schutz der Wohnung, das Post- und Fernmeldegeheimnis, Schutz auf körperliche Unversehrtheit etc.).

Jetzt liegt ein Gesetzentwurf für ein Jahressteuergesetz 2008 vor.

§ 42 AO, der bislang die Überschrift „Missbrauch von rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten“ trägt, soll nach den Vorstellungen der Entwurfsverfasser künftig mit „Steuergestaltungen“ überschrieben sein. Sein Absatz 1 soll einen völlig neuen Inhalt erhalten. In den Anwendungsbereich der Norm soll künftig jede zu einem Steuervorteil führende rechtliche Gestaltung fallen. Grundsätzlich soll die Rechtsfolge darin bestehen, dass der Steueranspruch so entsteht, „wie er bei einer vom Gesetzgeber bei seiner Regelung vorausgesetzten rechtlichen Gestaltung entstanden wäre“. Dem damit unter Generalverdacht gestellten Steuerpflichtigen wird auferlegt, die von ihm gewählte zivilrechtliche Gestaltung dadurch zu verteidigen, dass er „beachtliche außersteuerliche Gründe“ nachweist, die ihn dazu veranlasst haben,

seine Verhältnisse gerade so und nicht anders einzurichten. Ist dieser Nachweis „schwierig“, so soll eine Verständigung mit der Finanzbehörde stattfinden können. Ein einfaches Beispiel mag die Problematik der Erweiterung des Anwendungsbereichs verdeutlichen: Ein Steuerpflichtiger, der sein Unternehmen in der Rechtsform einer Personengesellschaft bzw. GmbH führt, bittet seinen Steuerberater zu prüfen, ob die Rechtsform der GmbH bzw. Personengesellschaft für ihn einen Steuervorteil bietet. Nach Durchführung eines Steuerbelastungsvergleiches rät der Steuerberater zum Formwechsel. Es lässt sich nur schwer in Abrede stellen, dass hier eine zu einem Steuervorteil führende rechtliche Gestaltung gewählt wurde, für die außersteuerliche Gründe existieren.

Eine Vielzahl weiterer Unklarheiten wird entstehen. Der Wortlaut unterstellt, der Gesetzgeber würde bei jeder Regelung eine rechtliche Gestaltung voraussetzen. Bereits in der Gesetzesbegründung wird jedoch ausgeführt, der Gesetzgeber könne bei Schaffung der Norm gar nicht alle theoretisch denkbaren Gestaltungen berücksichtigen. Wann der Nachweis eines außersteuerlichen Grundes „schwierig“ ist, bleibt ebenso offen, wie die Frage, ob das Finanzamt eine Verständigung über das Vorliegen außersteuerlicher Gründe bereits deshalb verweigern kann, weil in Fragen der Erzielung von Steuervorteilen keine Auskünfte erteilt werden.

Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, dass jede Gestaltung, egal ob missbräuchlich oder unangemessen, nur der Erlangung von Steuervorteilen dient. Der Steuerpflichtige wird damit in weiten Teilen seiner wirtschaftlichen Betätigung einem pauschalen Generalverdacht

ausgesetzt, der massive Verunsicherung auslösen muss und mit rechtsstaatlichen Prinzipien von Eingriffsverwaltung nicht zu vereinbaren ist.

Neue Buchführungsgrenze ab 2008: Wie der Wechsel zur Bilanzierung vermieden werden kann

Freiberufler dürfen ihren Gewinn immer mit einer Einnahmenüberschussrechnung erstellen. Gewerbetreibende nur, wenn sie bei Umsatz oder Gewinn bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Mit dem Mittelstandsentlastungsgesetz vom 22.08.2006 wurde die Umsatzgrenze von 350.000 Euro mit Wirkung vom 01.01.2007 auf 500.000 Euro erhöht. Weiterhin wird nach dem „Zweiten Mittelstandsentlastungsgesetz“ der Grenzwert für den Gewinn ab 2008 von 30.000 Euro auf 50.000 Euro angehoben.

Anwendung der neuen Gewinngrenze
Sobald das Zweite Mittelstandsentlastungsgesetz verabschiedet ist, wird es möglich sein, sich auf § 19 Abs. 7 des Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung zu berufen. Danach soll das Finanzamt Unternehmen nicht zur Bilanzierung auffordern, wenn deren Gewinn vor 2008 den Grenzwert von 30.000 Euro überschreitet, nicht aber den neuen Grenzwert von 50.000 Euro übertrifft. Der neue Grenzwert von 50.000 Euro gilt somit indirekt bereits für 2007. Wer demnach mit seinem Gewinn, z.B. für das Jahr 2006, knapp über 30.000 Euro liegt, sollte seinen Gewinn unter den Grenzwert von 30.000 Euro drücken, z.B. durch Bildung einer Ansparrücklage. Dadurch kann ein Überschreiten des Grenzwertes zumindest solange hinausgezögert werden, bis der neue Grenzwert von 50.000 Euro anzuwenden ist.

Billigkeitsregelung

Wenn der Gewinn 30.000 Euro, nicht aber 50.000 Euro überschreitet, besteht noch die Möglichkeit, sich auf § 148 AO zu berufen, wonach das Finanzamt aus Billigkeitsgründen darauf verzichten kann, zur Bilanzierung aufzufordern. Es liegt ein Billigkeitsgrund vor, wenn absehbar ist, dass nach dem Übergang zur Bilanzierung ein erneuter Wechsel zur Einnahmenüberschussrechnung möglich ist, der Gewinn also sinken wird.

Geldkontrolle: Verschärfung auch an Binnengrenzen

Ab dem 15.06.2007 müssen Sie an den Außengrenzen der EU schärfere Bestimmungen beachten. Wenn Sie 10.000 Euro oder mehr „Barmittel“ (z.B. Bargeld, Reiseschecks oder Zahlungsanweisungen) mitführen, müssen Sie diese unaufgefordert bei den Zollbehörden schriftlich melden. Das betrifft z.B. Reisen von Deutschland in die Schweiz oder von Österreich nach Liechtenstein. Grundlagen hierfür ist eine Verordnung der EU. Aber auch an den Binnengrenzen Deutschlands (z.B. zu Luxemburg) will die Bundesregierung die Daumenschrauben anziehen.

Auch an den Binnengrenzen soll dieser kritische Betrag nun auf 10.000 Euro herabgesetzt werden.

Anders als an den EU-Außengrenze ist eine automatische Anmeldepflicht aber (noch) nicht vorgesehen. Das Inkrafttreten ist gleichfalls für den 15.06.2007 geplant.

Je nachdem, ob es sich um eine EU-Außen- oder Binnengrenze handelt, gibt es unterschiedliche Definitionen der kritischen Vermögenswerte. Mal müssen

Sie von sich aus anmelden, mal nur auf Nachfrage der Zollbehörden. Zudem ist die Anmeldepflicht nicht erfüllt, wenn Sie unrichtige oder unvollständige Angaben machen. Bei Verstößen gegen die neuen Vorschriften droht künftig ein Bußgeld von bis zu einer Million Euro. Ohne Gesetzbuch unterm Arm bzw. ohne Begleitung eines Anwalts werden Sie Deutschland demnächst kaum noch mit größeren Geldbeträgen verlassen können.

Betriebliche Flugzeugnutzung bei einer Unternehmensgruppe

Das Finanzgericht Hamburg hat Aufwendungen für eine betriebliche Flugzeugnutzung bei einer Unternehmensgruppe unter Berücksichtigung der Bilanzumstände (Umsatz- und Ertragslage) in Höhe von ca. 3,4 Millionen Euro jährlich (zu 0,23 % des Umsatzes) als abzugsfähige Betriebsausgabe anerkannt. Die Flugzeuge waren dabei ausgegliedert und in eine konzerneigene Chartergesellschaft eingebracht worden. Diese Gestaltung, die das Finanzamt als Gestaltungsmissbrauch ansehen wollte, wurde gleichzeitig im entschiedenen Fall abgesegnet. Ausschlaggebend für diese Konstruktion waren vorgebrachte Haftungsgründe, wie sie sich aufgrund des Flugzeugbestandes von ca. 17,4 Millionen Euro an einer Sitzgesellschaft ergeben. Diese hatte die Flugzeuge zu angemessenen Bedingungen an ein ebenfalls zur Unternehmensgruppe gehörenden Vercharterungsgesellschaft vermietet. Die klagende Gesellschaft wurde als werbend tätiges Unternehmen aktiv und schloss einen Chartervertrag mit der Betreibergesellschaft ab, der ihr eine bevorzugte

jederzeitige Nutzung des Flugzeugs am Firmenstandort ermöglichte. Der Charterpreis wurde aus Vollkosten zuzüglich 3% Gewinnaufschlag ermittelt und betrug rund 390 Euro pro Flugminute. In der Zeit, in der das Flugzeug nicht von der Klägerin beansprucht wurde, konnte es zu dem auf dem Markt erzielbare Vercharterpreis von rund 97 Euro anderweitig vermietet werden. Die somit erzielten Erlöse minderten die Nutzungvergütung, welche die Klägerin zu zahlen hatte. Auch der tätige Gesellschafter der Unternehmensgruppe nutze das Flugzeug zu dem geringeren Marktpreis und flog es überdies als Pilot oder Copilot häufig bei betrieblichen Einsätzen. Das vorgenannte Urteil ist rechtskräftig und unter 6 K 242/02 V.13.09.2006, EFG 2007 616 veröffentlicht.

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

AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH

Hauptstraße 19, D-72124 Pliezhausen
Tel. +49 71 27-9 75 40, Fax +49 71 27-97 54 44
info@axelneumann.de



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)

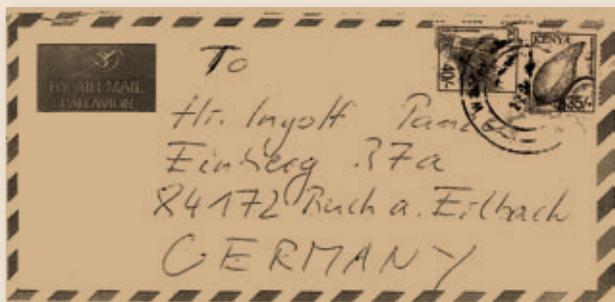
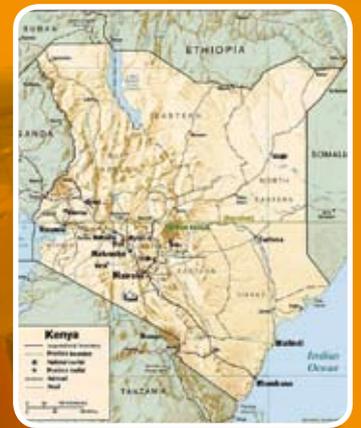
Steuerbüro Abrakat • Wohlfahrtstraße 153 • 44799 Bochum

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

Herzliche Grüße aus Kenya

Brief von Hermann Renz an Ingolf Panzer

Autor:
Hermann Renz



11.2.07

Lieber Ingolf,

herzliche Grüße aus Kenya. Nach längerer Zeit möchte ich doch wieder etwas von mir hören lassen.

Das vergangene Jahr 2006 war ein sehr schweres Jahr. Unser Stamm, - die Jabras, hatte mit den "Boramas" vielen kriegerische Auseinandersetzungen, die ich zum Teil hautnah miterlebt habe.

Freitagmontag 2006 werde ich nie vergessen. Fröh um 700 Uhr haben 300 Männer von Äthiopien 6 unserer Dörfer angegriffen. Um 1000 Uhr wurde ich dann gebeten die Verletzten mit dem Auto aus dem Busch zu

holen. Ein Kind (ca. 6 Jahre) mit Kopfschuß lebte noch. Für diese

Kind und andere Schwerverletzte habe ich dann AMREF aus Nairobi gerufen, die mit einer Lesna Caravan kamen.

Seitdem hat es immer wieder Angriffe gegeben die das Leben unser Monak hinweg mit Angst erfüllt haben.

Kurz vor Weihnachten bin ich dann mit einigen Führern unser Dorfes

Dukana, an der äthiopischen Grenze, zu einem Peace-Meeting nach Äthiopien, eingeladen worden.

Seitdem haben wir wieder mehr Hoffnung auf Frieden.

Das "Friedensfest Weihnachten" habe ich dann auch zum ersten Mal mit ganz anderen Herzen gefeiert.



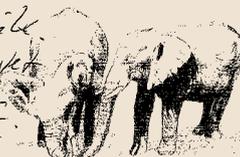
Kenyatta International Airport Aerial

Mein "Flug-Projekt" muß ich jetzt doch endgültig aufgeben. Das Problem ist folgendes:

Ich kann hier nur mit einer kenyanischen Registrierung fliegen.

Für ein kenyan. Certificate of Airworthiness (CoA) wird das gesamte Flugzeug hier zerlegt, was neu benötigt, bzw. eingebaut werden muß, ist nicht kontrollierbar, sondern der Willkür (Korruption) überlassen.

Man sagt mir im KCAA Office ich müßte mit ca. 15000 € rechnen. Niemand kann jedoch diese Summe bestätigen. Verstärklichkeit ist hier ein Fremdwort.

Mit der ornith.  Register zu fliegen kostet jhd. Monat ca. 700 €. Dann habe ich jedoch immer noch das Problem mit dem

und unsere Verträge wurden bis 2010 verlängert.

Dass das Fliegen hier sich doch nicht erfüllt ist was hart für mich, denn immer wieder bräuhle wie ein Flugzeug um Kranke zu fliegen, doch ich sehe, dass es aus einem bestimmten Grund nicht sein soll. Diese Realität akzeptiere ich.

Trotzdem bereue ich nicht ~~alle~~ die Anstrengungen auf mich genommen zu haben. Ich habe wirklich versucht den Kranken, - unsere Kranken - zu helfen. Ich glaube, der Wille steht für das Werk.

Im Mai möchte ich kurz nach Dtl. zurückkommen. Vielleicht können wir uns dann treffen. 

Fliegen nach Kenia, denn in Süd-ägypten u. Nordäthiopien bekommen wir kein Argas.

Letztes Jahr im Mai bin ich eigens nach Dtl. gekommen um mit Raines den Flug zu wagen, doch wegen des Spritproblems und anderer Probleme mußten wir die Angelegenheit verschieben.

Hubert, derjenige, der am längsten hier ist, wurde ernsthaft krank u. mußte für 1/2 Jahr nach Dtl. zurück. Wir wussten nicht ob er zurückkommen könnte, und so stand sogar die Zukunft der Mission auf dem Spiel. Auch deswegen war es besser das Flugzeug nicht zu bringen.

Zwischenzeitlich ist er wieder,

Ich habe diesen Brief im Lkw in einer Steinwüste geschrieben.

Wir bauen gerade eine Mädchen-Schule und Transportieren, bzw. sammeln unsere Materials selber. Es hat 40° im Schatten und der ganze Lkw glüht in der Sonne.

Jetzt wäre ein kühler Paddler nicht schlecht. Doch das warme Trinkwasser in meiner Safari-Bottle ist momentan das einzige was den Durst stillt.

Umso mehr freut man sich wieder auf einen kurzen Heimaturlaub, bei dem wir uns hoffentlich treffen können.

Ganz herzliche Grüße, Dir, deiner Familie und deiner Mutter!

Herman Perl

Einladung zum IFR Trainingscamp an der Kroatischen Adria (Zadar)

Hans Eberhard und Ingolf Panzer
Fluglehrer für Privat- u. Berufspiloten und Instrumentenflug JAR-FCL



Autor:
Ingolf Panzer

Luftfahrt-Akademie/Flugbetrieb

Liebe Kunden und Fliegerfreunde mit IFR Rating,

als Reaktion auf die wiederholte Nachfrage nach einer IFR Trainingsmöglichkeit zum Auffrischen der Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem Instrumentenflug bieten wir

**vom 20. bis 22. September 2007
ein 3-tägiges IFR Trainingsseminar**

in einer klimatisch und räumlich angenehmen Atmosphäre an, wobei alle im IFR-Betrieb vorkommenden Verfahren und Besonderheiten trainiert werden können.



Geplante Theorietemen:

IFR Flugplanung mit Jeppesen FliteStar und JeppView
Wetterbriefing mit Unterstützung der MET-Station am Flugplatz Zadar
IFR Flight „monitoring“ mit Unterstützung eines Tablet PC and Jeppesen FliteDeck
IFR Anflüge in (LDZD – LDZA – LDSP – LDLO – LDSB – LDDU – LDPL – LDRI)
ILS, LOC/NDB, VOR/DME, NDB/DME, NDB/NDB, VOR/DME ARC, GPS
Nutzung von Garmin GPS 430 / 530 / 1000 (theoretische Einweisung bei Bedarf)
Briefingsequenz in jeder Phase des IFR Fluges (WARNBIG oder ABC 123)
Erstellung der Flugpläne für VFR und IFR Routen in Kroatien

Angestrebte Praxiseinheiten:

IFR Anflüge in (LDZD – LDZA – LDSP – LDLO – LDSB – LDDU – LDPL – LDRI)
ILS, LOC/NDB, VOR/DME, NDB/DME, NDB/NDB, VOR/DME ARC, GPS
Flugregelwechsel VFR/IFR, IFR Anflüge und Std. Missed Appr. am Zielflugplatz
Airwork in einer vorgegebenen Aerea (basierend auf IFR ATP Training)
Specials Night-flight, VOR/DME (ARC) Rwy 04 LDZD
Simulator wenn möglich PA44 Simulator der PTN Pilot Training Network

Alle Übungselemente werden je nach Verkehrslage an den vorher festgelegten Flugplätzen durchgeführt. Einschränkungen können einerseits durch den wachsenden Charterflugverkehr in Kroatien entstehen oder andererseits durch den intensiven militärischen Ausbildungsbetrieb am Flugplatz Zadar



Flight Safety Training Center
REFRESHER - IMPROVEMENTS - INDIVIDUAL EVENTS
Beratung – Betreuung – Begleitung – Begeisterung
Am Straßfeld 11, 85461 Grünbach
Tel. +49 (81 22) 2 27 57 07,
Fax +49 (81 22) 2 27 57 08
mobil +49 (171) 4 10 19 78
Internet: www.FSTC.de
eMail: Hans.Eberhard@FSTC.de

☛ Der Richter fragt die Angeklagte: „Ihr Alter?“ Angeklagte: „Der wartet draußen!“

☛ Ein Mann möchte seine Frau um die Ecke bringen. Er geht zur Apotheke und verlangt Zyankali. Der Apotheker mustert ihn streng und meint: „Sie wissen aber schon, dass ich Ihnen das so ohne Weiteres nicht geben darf.“ Der Mann öffnet seinen Geldbeutel, holt ein Foto seiner Gattin heraus und legt es auf die Theke. Der Apotheker wirft einen Blick darauf und meint: „Entschuldigung, ich wusste nicht, dass Sie ein Rezept dabei haben.“

☛ Zwei Elefanten sehen zum ersten Mal einen nackten Mann. Sie schauen an ihm runter, schauen wieder hoch, zweifeln und der eine meint: „Wie zum Teufel kriegt der sein Essen in den Mund?“

☛ Gespräch unter Schülerinnen: „Gestern ist meine Mutter plötzlich ohnmächtig geworden. Wir mussten sie ins Krankenhaus bringen.“ „Das tut mir Leid.“ „Na ja, sie ist selbst schuld. Wieso musste sie auch mein Tagebuch lesen.“

☛ Zwei Frauen unterhalten sich: „Mein Mann ist erst durch mich Millionär geworden!“ „Und was war er vorher?“ „Multimillionär!“

☛ Elmar war in Nordafrika. Stolz zeigt er am Stammtisch ein Foto, das ihn auf einem Araberhengst zeigt. Einer seiner Freunde bricht in schallendes Gelächter aus. „Was ist daran denn so lächerlich?“, fragt Elmar gekränkt. „Ich habe schon Araber auf Kamelen gesehen“, prustet sein Freund los, „aber noch nie ein Kamel auf einem Araber!“

☛ Ein Reisebus ist gegen einen Baum gefahren. Fürs Unfallprotokoll fragt der Polizist: „Wie ist denn das passiert?“ Der Busfahrer voll in Panik: „Ich kann mir das auch nicht erklären, ich war gerade hinten beim Kassieren“

☛ Demnächst geht der Finanzminister zur Schulung nach Australien. Dort werden Kurse gegeben, in denen man lernen kann, wie man sich mit einem leeren Beutel große Sprünge macht!

☛ Als der reiche Amerikaner den von ihm bestellten Trabi bekommt, sagt er voller Anerkennung: „Diese Deutschen - immer gründlich! Bevor sie das Auto liefern, schicken sie erstmal ein Plastikmodell!“

☛ Stationsarzt zur jungen Krankenschwester: „Haben Sie dem Patient auf Zimmer 12 das Blut abge-

nommen?“ „Ja Herr Doktor, aber mehr als sechs Liter habe ich nicht aus ihm herausbekommen...“

☛ Kennst du die Geschichte von dem Luftpiraten, der ein Flugzeug mit 747 Anwälten gekapert hatte? Er drohte damit, jede Stunde einen freizulassen, wenn seine Forderungen nicht erfüllt würden.

☛ Eine Hausfrau, ein Buchhalter und ein Anwalt werden gefragt, wie viel 2+2 ist. Die Hausfrau antwortet „Vier!“ Der Buchhalter sagt: „Ich denke, entweder 3 oder 4. Lass mich noch mal mit dem Taschenrechner nachrechnen!“ Der Anwalt zieht die Vorhänge zu und flüstert: „Wie viel wollen Sie, dass es ist?“

☛ Eines Tages entschloss sich Gott, mit dem Teufel vor Gericht zu gehen, um die bestehenden Streitigkeiten endgültig beizulegen. Als der Teufel das hörte, lachte er und sagte: „Was glaubst Du, wo Du einen Anwalt finden wirst?“

☛ Eine Blondine betritt eine amerikanische Bar. „Einen Martini, bitte.“ „Dry?“ „Nein. Einen!“

☛ Ein junger Offizier soll in die Schreibstube versetzt werden. Bei der Vorstellung fragt ihn sein Kommandeur: „Wie viele Anschläge schaffen Sie in der Minute?“ Der Soldat runzelt die Stirn: „Brauchen Sie einen Mitarbeiter oder einen Terroristen?“

☛ Morgens, 7 Uhr. Die Ehefrau stellt Ihrem Mann, Beamter, das Frühstück vor die Nase, inklusive Zeitung. Sie essen, er liest die Zeitung, nickt ab und zu ein, schaut manchmal aus dem Fenster... Da sagt die Frau: „Sag mal, Schatz, musst du heute gar nicht ins Büro fahren?“ Er springt erschrocken auf: „Mist, ich dachte, ich wäre längst da...“

☛ Papi, heiraten auch Kamele?“ „...nur Kamele!“

☛ „Also Oliver“, sagt der Mathelehrer, „Dein Vater geht von Hamburg Richtung Bremen. Er legt pro Stunde 4 km zurück. Dein Onkel geht zwei Stunden später von derselben Stelle los, mit einer Geschwindigkeit von 5 km pro Stunde. Wo treffen sich die beiden?“ „In der nächsten Kneipe, Herr Lehrer.“

☛ Der kleine Sohn schaut sich den neuen, teuren Pelzmantel seiner Mutter an und meint:

„Muss das arme Vieh dafür gelitten haben..!“ Darauf die Mutter wütend: „Wie sprichst Du eigentlich über Deinen Vater?!“

☛ Ein Mann kommt in eine Zoohandlung und verlangt zehn Ratten. „Wozu brauchen sie die denn?“ wundert sich der Verkäufer. „Ich habe meine Wohnung gekündigt und muss sie so verlassen, wie ich sie bezogen habe.“

☛ Ein Ehepaar, welches sich ständig streitet, sitzt im Restaurant. Ein Kellner lässt ein Tablett fallen, worauf es kracht und scheppert. „Hör mal Schatz!“, sagt der Mann. „Die spielen unser Lied.“

☛ Ein Beamter zeigt seiner Frau ein Bild mit seinen Kollegen im Amtszimmer. „Hier sieh mal, eine Stunde belichtet und keiner verwackelt!“

☛ Wie nennt man höfliche Autofahrer? Geisterfahrer - sie sind immer so entgegenkommend!

☛ „Meine Eltern sind komisch“, beschwert sich Heidi bei der Freundin. „Erst haben sie mir viel Mühe das Reden beigebracht und jetzt, wo ich es endlich kann, verbieten sie mir dauernd den Mund!“

☛ Ein alter Araber lebt seit mehr als 40 Jahren in Chicago. Er würde gerne in seinem Garten Kartoffeln pflanzen, aber er ist allein, alt und schwach. Deshalb schreibt er eine E-Mail an seinen Sohn, der in Paris studiert. „Lieber Ahmed, ich bin sehr traurig weil ich in meinem Garten keine Kartoffeln pflanzen kann. Ich bin sicher, wenn du hier wärst, könntest Du mir helfen und den Garten umgraben. Dein Vater.“ Prompt erhält der alte Mann eine E-Mail: „Lieber Vater, bitte rühre auf keinen Fall irgendetwas im Garten an. Dort habe ich nämlich „die Sache“ versteckt. Dein Sohn Ahmed.“ Keine sechs Stunden später umstellen die US Army, die Marines, das FBI und die CIA das Haus des alten Mannes. Sie nehmen den Garten Scholle für Scholle auseinander, suchen jeden Millimeter ab, finden aber nichts. Enttäuscht ziehen sie nach Stunden wieder ab. Am selben Tag erhält der alte Mann wieder eine E-Mail von seinem Sohn: „Lieber Vater, ich nehme an, dass der Garten jetzt komplett umgegraben ist und du Kartoffeln pflanzen kannst. Mehr konnte ich nicht für dich tun. In Liebe, Ahmed“

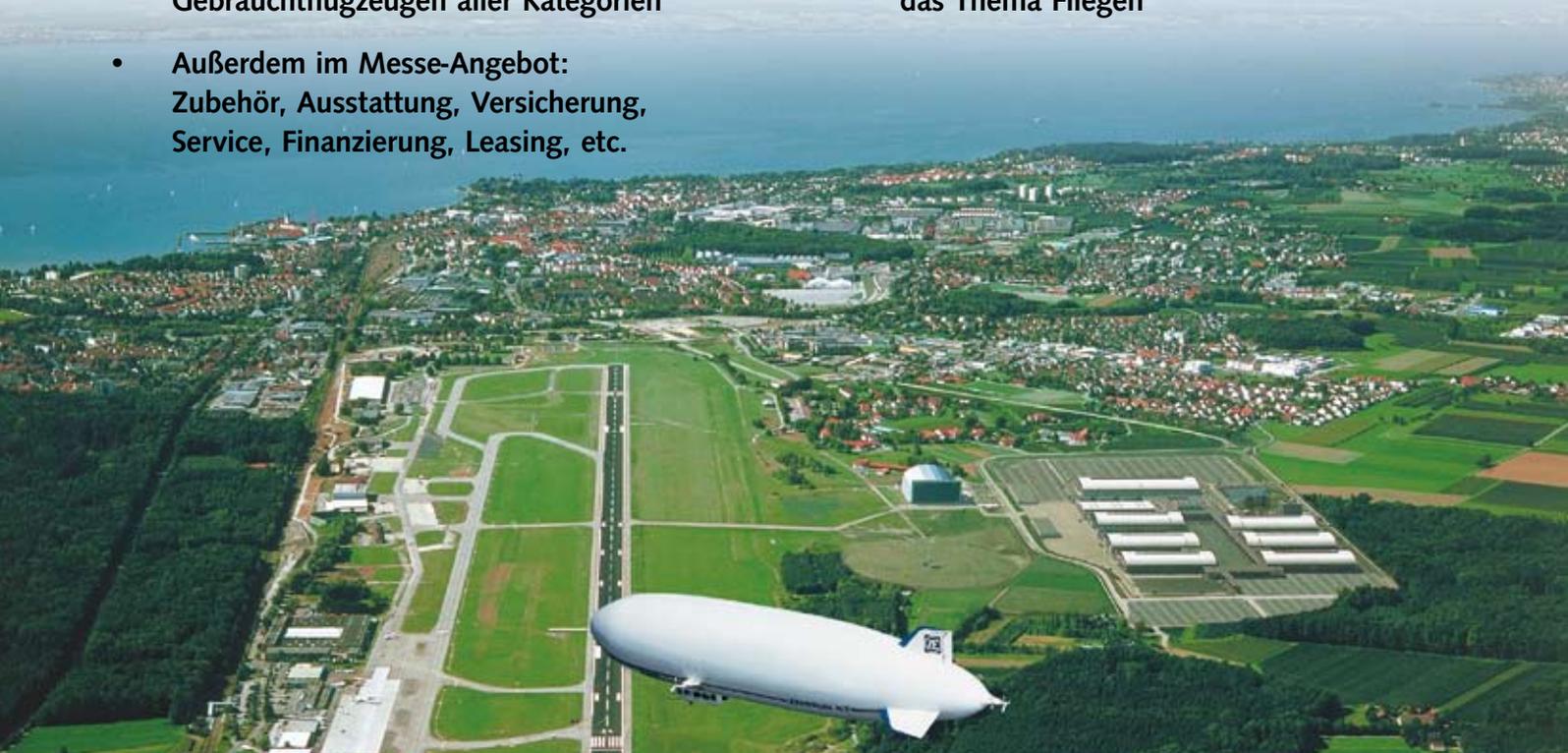


18./19. April 2008

**Internationale Messe für Gebrauchflugzeuge
Friedrichshafen, Bodensee**



- Die ideale Plattform für den Verkauf von Gebrauchflugzeugen aller Kategorien
- Interessante Fachvorträge rund um das Thema Fliegen
- Außerdem im Messe-Angebot: Zubehör, Ausstattung, Versicherung, Service, Finanzierung, Leasing, etc.



Jetzt Aussteller-Unterlagen anfordern !

www.imas-friedrichshafen.de



Messe Friedrichshafen GmbH
Neue Messe 1
88046 Friedrichshafen

Tel.: +49 (0) 7541-708-361
Fax: +49 (0) 7541-708-110
E-Mail: imas@messe-fn.de