



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 8. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 4.2007



ISSN 1862-6815

»»» Unfallursache: Mangelhafte Flugvorbereitung »»»

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.

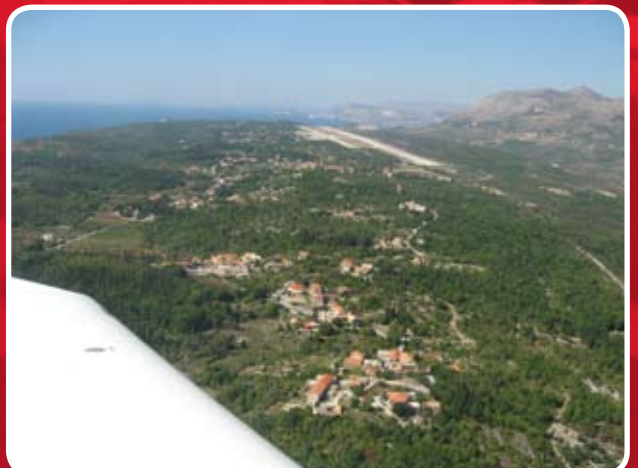
■ Infoservice: 023 73/89-1517



OBO BETTERMANN GmbH & Co. KG
Postfach 1120 · D-58694 Menden
Tel. 0 23 73/89-0 · Fax 0 23 73/89-238
E-Mail: info@obo.de · www.obo.de



FSTC-Trainingscamp in Zadar/Kroatien





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

Liebe Leserinnen und Leser,

die Verkehrsflughafen entwickelt sich rasant fort: Größere – und häufig leisere – Luftfahrzeuge und eine permanente Steigerung der Passagierzahlen, weshalb die Flughafenbetreiber konkret die Erweiterung ihrer Verkehrsflughäfen forcieren (müssen). Frankfurt hat deshalb die Erweiterung im Norden mit einer vierten Bahn in Angriff genommen. Auch die Politik spielt mit. Es geht um die Vorreiterstellung und die Erhaltung der Bedeutung des größten Flughafens in Deutschland, um dessen Aufgaben im internationalen Luftverkehr, aber auch um die Arbeitsplätze. Rhein-Main ist schließlich der größte Arbeitgeber diese Region.

Auch München, der zweitgrößte Flughafen in Deutschland, hat aufgrund seiner Steigerungszahlen die dritte Bahn wieder in Angriff genommen. Schließlich kann man es sich nicht leisten, ohne Gegensteuerung auf den Kollaps zu warten. Die dritte Bahn war bereits in der ursprünglichen Planung und Genehmigung enthalten und sollte in erster Linie der General Aviation zur Verfügung stehen. Dann hat man letztere (bis 2 t) ausquartiert, aus München verbannt und erst einmal den Bau der dritten Bahn verschoben. Wegen der rasanten Entwicklung wird sie wohl kommen – beim Transrapid ist es noch nicht so ganz sicher.

Berlin denkt da etwas anders. Schönefeld wird zum Großflughafen Berlin-Brandenburg ausgebaut. Von den beiden bestehenden Start- und Landebahnen wird die Nordbahn geschlossen, aber südlich der Südbahn wieder eine zweite Bahn hingebaut. Und damit niemand dem Flughafen Schönefeld – pardon: dem Großflughafen Berlin-Brandenburg – Konkurrenz machen kann, soll zuerst Tempelhof und sodann Tegel geschlossen werden (der bereits jetzt aus allen Nähten platzt) nach dem Motto: wir haben dann ja schließlich einen Großflughafen. Mit zwei Bahnen – wie Tegel und wie Tempelhof. Berlin vergrößert seine Kapazität, indem es sich mit nur noch zwei Bahnen meint begnügen zu können. Ein Lichtblick: der Flughafen Halle/Leipzig ist nur eine ICE-Stunde vom Berliner Zentrum

entfernt und kennt als einziger in Deutschland kein Nachtflugverbot!

Zu diesen bewegenden Entwicklungen gesellt sich neuerdings auch der Flughafen Stuttgart. Die Start- und Landebahnverlegung Richtung Osten, die in erster Linie erforderlich wurde, um die Weidacher Höhe unmittelbar im Westen der Bahn sicher überfliegen zu können (die ICAO-Mindestwerte wurden nicht eingehalten, man hätte alternativ den Höhenzug abgraben müssen), hat bei über 80.000 Einsprüchen im Genehmigungsverfahren schlapp gemacht. Von 1965 bis 1995 – bis zur Ingebrauchnahme benötigt. Der Flughafenbetreiber muss aufgrund der jährlichen Steigerungen aktiv werden und betreibt die Genehmigung einer zweiten Startbahn, wie damals in Frankfurt die Startbahn 18. Bevor die Genehmigungsbehörden aktiv werden können, ist in erster Linie die Politik gefragt. Und damit ist sichergestellt, dass nur noch Sachargumente zählen – von denen allerdings wenig zu hören oder zu lesen ist. Ein SPD-Landtagsabgeordneter verkündete daher – ohne Kenntnis von Gutachten – sofort, man bleibe beim Nein zur zweiten Startbahn. Natürlich darf nicht verkannt werden, dass weiterer Flugverkehr weitere Immissionen verursacht und die Anwohner davon betroffen sein können. Aber zum einen waren die Grundstücke am Rande des Flughafens günstiger zu erwerben als in Stuttgarter Höhenlagen und zum anderen wurde bereits in der Vergangenheit viel in den Lärmschutz, auch bei den Anwohnern, investiert. Selbst letztere geben in einer Umfrage zu, gerne von Stuttgart aus zu fliegen. Aber man ist erst einmal gegen eine zweite Startbahn. Es gibt allerdings eine Hoffnung: Nach weiteren 30 Jahren werden Politiker und Gerichte auch diese Frage nach zig Einsprüchen gelöst haben.

Ich wünsche Ihnen harmonische und geruhige Feiertage sowie alles Gute für das Neue Jahr.

Ihr Wolfgang Hirsch

Luftrecht	4-5
► Die Struktur des Luftrechts	
Tempelhof	6-7
► Berlins Tor zur Welt	
Meteorologie	8-9
► Flugunfälle durch Windshear	
Luftrecht	10-11
► Blitzeinschlag	
Flugbetrieb	12-15
► IFR Trainingcamp	
Sachverständigenpraxis	16-17
► Flugvorbereitung/ Überladung	
Luftfahrthistorie	18-21
► Am Anfang war die „Piggi“	
Sachverständigenpraxis	22
► Die Polizei, Dein Freund ...	
Historie	
► Rhön 1928	24-25
Urteile und Recht	26-27
► Geldmittel/ Einflug in die EU	
Seminare	28-29
► FliteStar Seminar - Bericht	
► Seminartermine 2008	
Aktuell	30
► Incidents-NASA ASRS Alert-Liste	
Was zum Schmunzeln	31
► Schon die alten Römer sagten...	
► Impressum	(15)

Die Struktur des Luftrechts in Europa

Auch wenn immer wieder vom Luftrecht als internationalem und europäischem Luftrecht die Rede ist, gilt als erstes der Grundsatz: Luftrecht ist nationales Recht.

Bundesverfassungsgericht ▶

Verband der Luftfahrtsachverständigen



Autor:
RA. Wolfgang Hirsch

Nationales Recht

Aus unserer Verfassung, dem Grundgesetz, ist ablesbar, wer für die Luftfahrtgesetzgebung zuständig ist, nämlich der Bund. Dieser erlässt die Gesetze mit Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen und Durchführungsverordnungen, und zwar in bundeseigener Verwaltung bzw. Bundesauftragsverwaltung. Dies bedeutet, dass die einzelnen Bundesländer im Auftrag des Bundes Bundesaufgaben wahrnehmen.

Die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern ergibt sich aus § 31 LuftVG. So sind – im Auftrag des Bundes – die Länder im Wesentlichen für alle privaten Luftfahrerlizenzen, die Anerkennung der Fliegerärzte für PPL-Medicals (ohne IFR), für Flugplätze und Flughäfen, für Luftfahrtunternehmen nach Sichtflugregeln und für Luftfahrtveranstaltungen im einzelnen Bundesland zuständig. Der Bund übt die Aufsicht über Gesetzmäßigkeit und Zweckmäßigkeit aus, kann Berichte und Akten anfordern und Beauftragte zu den Länderbehörden entsenden.

Wesentliche Grundlage des deutschen Luftrechts ist das LuftVG, das in seiner ersten Fassung bereits 1922 in Kraft trat. Aufgrund seiner Ermächtigungsnormen in § 32 LuftVG ist das Bundesverkehrsministerium ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates einzelne Verordnungen zu erlassen, so die LuftVO, erstmals im Jahr 1963, die LuftBO, erstmals im Jahre 1970, die LuftPersV und die LuftVZO, erstmalig 1964. Mit der Neufassung der LuftVZO wurden in § 20 Abs. 2, zum 01.05.2003 in Kraft getreten, die JAR-FCL1-3 angebunden.

In § 1 Abs. 2 LuftBO erfolgte die Anbindung von JAR-OPS1 und JAR-OPS3, allerdings mit einer verfassungsrechtlich bedenklichen Verweisung. Während in § 20 Abs. 2 LuftVZO so genannte statische Verweisungen auf JAR-FCL1-3 erfolgt sind (das konkrete Datum der Veröffentlichung im Bundesanzeiger ist dort ausgewiesen), und das Bundesverfassungsgericht mit seiner Entscheidung vom 26.01.2007 diese Art der Verweisung für unbedenklich befunden hat, hat es bei der so genannten dynamischen Verweisung auf JAR-OPS1 und 3 in § 1 Abs. 2 LuftBO erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken, weil hier kein konkretes Veröffentlichungsdatum genannt worden ist, sondern nur der Hinweis auf die „jeweils jüngste Fassung“.

Rechtsetzung internationaler Abkommen

Zahlreiche internationale luftrechtliche Abkommen wie z. B. das Chicagoer Abkommen (ICAO-Abkommen), das Warschauer Abkommen, das Montrealer Übereinkommen, um nur einige Wenige zu nennen, wurden jeweils durch die Exekutive, das heißt die Regierung, abgeschlossen. Damit stellen sie jedoch noch nicht in Deutschland anwendbares Recht dar, sondern sie bedürfen einer Transformation in deutsches Recht. Dies bedeutet, dass Bundestag und gegebenenfalls Bundesrat diese Abkommen als Bundesgesetz verabschieden müssen, damit sie zum in Deutschland anwendbaren Bundesrecht werden. Jedes Abkommen muss daher durch ein bundesdeutsches Gesetz in deutsches Recht transformiert werden, um seine Anwendbarkeit und Wirksamkeit in Deutschland zu entfalten.

Supranationales Recht

Unter supranationalem Recht wird allgemein die Rechtsetzung durch die Europäische Union verstanden. Grundlage ist Art. 23 des Grundgesetzes, wonach der Bund im Rahmen der Verwirklichung eines vereinten Europas und bei der Entwicklung der Europäischen Union durch Gesetz mit Zustimmung des Bundesrates Hoheitsrechte übertragen kann. Dies ist mit dem EG-Vertrag und dem EWR-Vertrag geschehen, die durch Bundesgesetz bundesdeutsches innerstaatliches Recht geworden sind. Aus Art. 80 des EG-Vertrages ergeben sich die EU-Kompetenzen auch im Luftverkehr. Gemäß Art. 249 des EU-Vertrages kann die EU-Kommission, teilweise im Zusammenwirken mit dem EU-Parlament, verbindliche EU-Verordnungen verabschieden, die sodann unmittelbar geltendes Recht in allen EU-Staaten sind und werden. Besonderer Tätigkeiten der nationalen Gesetzgebungsorgane bedarf es hierzu nicht. Die EU-Kommission hat von dieser Möglichkeit bereits in zahlreichen Fällen, insbesondere im gewerblichen Luftverkehr, Gebrauch gemacht. So wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 „zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt“ durch die Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 insofern geändert, als unter anderem als Anhang III die OPS1 über die gewerbsmäßige Beförderung in Luftfahrzeugen verabschiedet worden ist und europaweit zum 16.07.2008 in Kraft tritt. Die verfassungsrechtlichen Probleme mit JAR-OPS1 sind damit hinfällig, weil die europäische OPS1 ab 16.07.2008 von allen EU- und EWR-Staaten anzuwenden ist.

Auch die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 „zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“, also die EASA-VO, ist derzeit bei der EU in Überarbeitung, um der EASA weitere Kompetenzen auch im Bereich der Lizenzierung zu geben. Mit der Verabschiedung durch EU-Kommission und EU-Parlament tritt die Änderung unmittelbar in allen EU-Staaten in Kraft, ohne dass es national staatlicher Rechtssetzungsakte bedarf.

Die Kommission kann nach Art. 249 EU-Vertrag auch Richtlinien erlassen, die zwar verbindlich sind, aber in national staatliches Recht transformiert werden müsse. Darüber hinaus kann die Kommission Empfehlungen und Stellungnahmen herausgeben, die allerdings nicht verbindlich sind.

Mit dem weiteren Aufbau und der Stärkung der EASA aufgrund eigener Kompetenzen wird die EU-Gesetzgebung (durch Rechtsverordnungen) immer

wichtiger und ersetzt die nationalen Vorschriften. Dies geht auch an uns Piloten nicht vorbei. Jeder sollte sich kundig machen und sich informieren, welche Änderungen im EU-Bereich auf uns alle zukommen.

© Wolfgang Hirsch



Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt

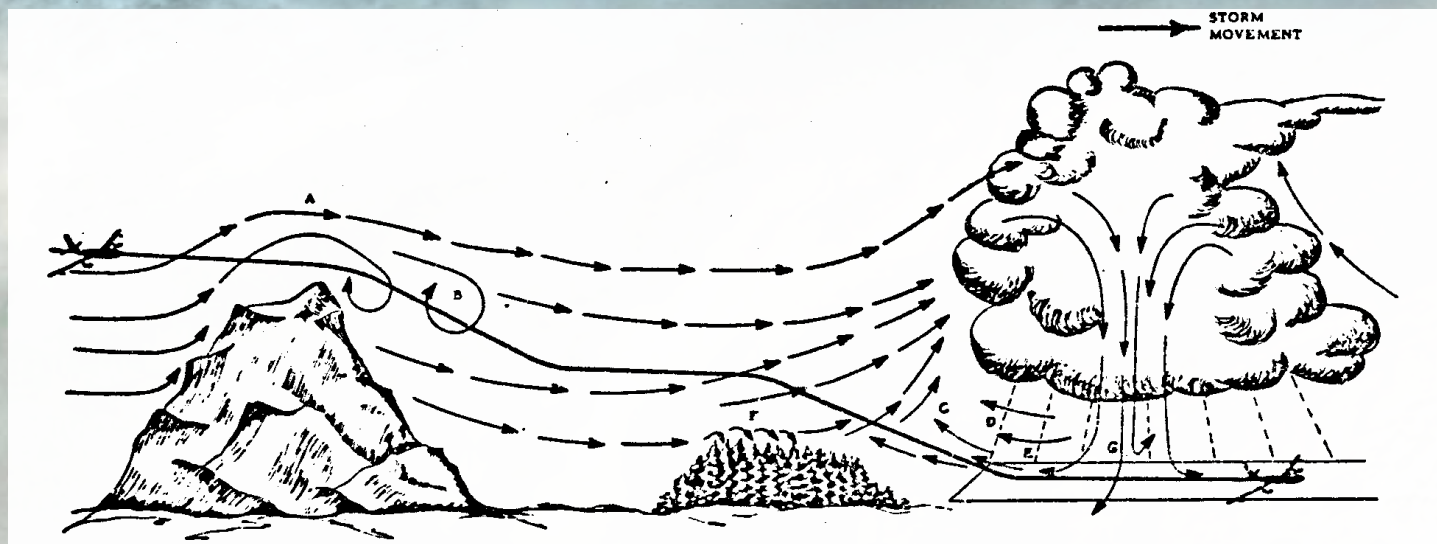




Flugunfälle durch Windshear - eine lange Geschichte

Luftfahrt-Akademie/Flugwetterkunde

Autorin:
Inge Niedek



Schon frühe Flugpioniere erfuhren die Auswirkungen von Windshear: das erste prominente Opfer war Otto Lilienthal, der 1896 mit seinem „Fliegeapparat“ tödlich verunglückte. Die Ursache war: zu wenig Seitenruderkontrolle, um mit bodennahen turbulenten Windbedingungen fertig zu werden – ein Problem, das auch viele Hangsegler erfahren. Die Gebrüder Wright leisteten durch die Einführung der Seitenrudersteuerung, zur Lösung dieser Problematik, vermutlich den wichtigsten Beitrag für die frühe Luftfahrt.

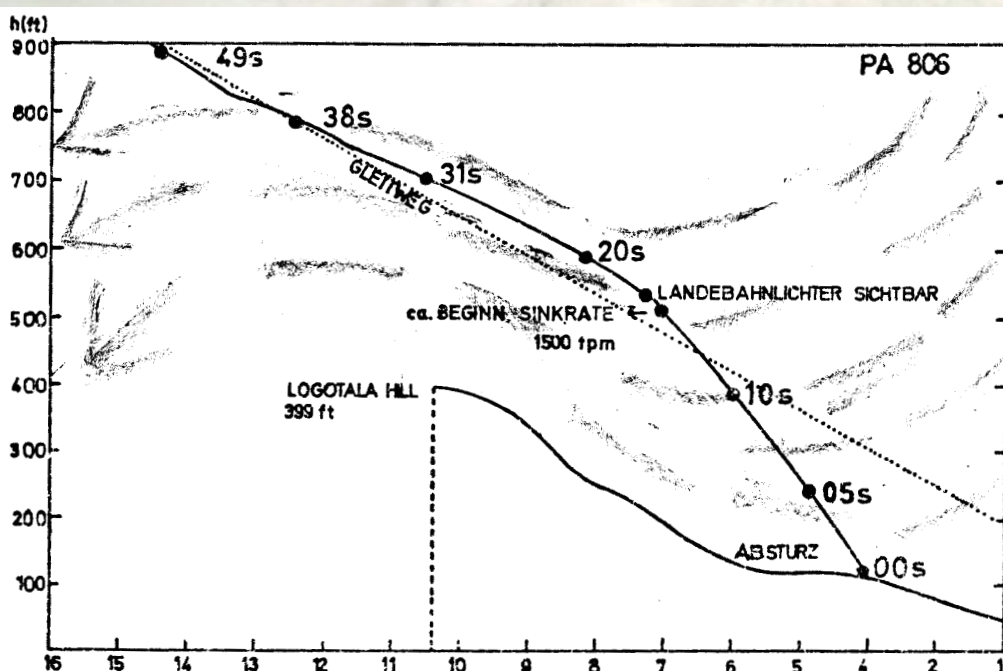
beider mit der Entfernung, welche im allgemeinen in vertikaler oder horizontaler Entfernung gemessen wird. Horizontale Windshear ist die Änderung der Windrichtung oder der Windgeschwindigkeit in einer Ebene parallel zur Erdoberfläche, vertikale Windshear ist die Änderung der Windrichtung oder Windgeschwindigkeit in einer Ebene senkrecht zur Erdoberfläche. In der Luftfahrt lässt sich die Windshear in Bezug auf den Flugweg des Luftfahrzeuges wie folgt definieren:

Windscherung ist die Variation des Windvektors oder seiner Komponenten längs der Flugbahn (Peter Krauspe, TU-Braunschweig).

Windscherung entsteht in der unteren Planetarischen Grenzschicht, im Zusammenhang mit Windströmungen über Gebirgen, mit Low Level Jets, Frontalzonen und Böenfronten, hauptsächlich bei Gewittern (siehe Abb.).

Bis Ende der Sechziger Jahre gab es zwar Windscherung, aber nicht als „Unfallursache“. Genauer gesagt: Windscherung war keine offizielle Gefahr für die Luftfahrt. Unfälle während des Starts oder der Landung, die möglicherweise durch Windscherung verursacht wurden, sind als „Pilot Error“ klassifiziert worden. Erst der Unfall der Eastern Airlines beim Anflug auf den Flughafen JFK in New York, 1975, und die ausführliche Analyse durch Theodore Fujita, zeigte die Gefährlichkeit der Windscherung. Es war auch Fujita, der die Begriffe „Downburst“, „Downdraft“ und „Microburst“ in die wissenschaftliche Meteorologie einführte.

Windscherung wird im Glossar der Meteorologie als die lokale Veränderung des Windvektors oder irgendeiner seiner Komponenten in einer gegebenen Richtung erklärt. Diese Veränderung kann sein: eine Änderung der Windgeschwindigkeit, der Windrichtung oder



Bei Flugzeugunfällen, die sich im Zusammenhang mit Gewittern ereigneten, zeigte sich, dass starke „Downdrafts“ bzw. „Downbursts“ unterhalb einer Gewitterwolke die Ursache waren. Diese „Downbursts“ erreichen Vertikalgeschwindigkeiten von mindestens 750 fpm in einer Höhe von 300 ft über dem Erdboden.

Ein bisher wenig beachteter Unfall im Jahr 1974, Pan American World Airways Flug PA 806, in Pago-Pago, American Samoa, ist mit ziemlicher Sicherheit durch einen „Downburst“ verursacht worden.

PA 806 stürzte am 30. Januar 1974, um 23.41 Uhr Ortszeit (American Samoa Standard Time – ASST), ca. 1,2 km vor der Landebahn 05 in Pago-Pago, American Samoa, ab. Die Maschine, eine Boeing B707, befand sich im Anflug, die Landung sollte mit Hilfe des ILS erfolgen. Von 105 Personen an Bord überlebten nur fünf den Absturz.

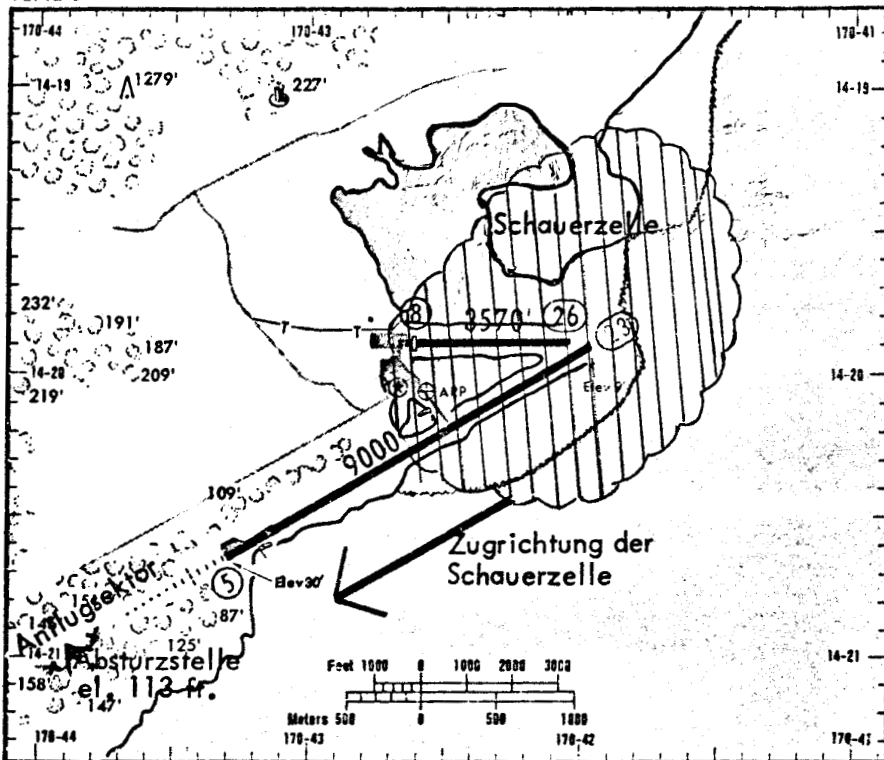
Zum Zeitpunkt des Unfalles befand Samoa sich unter dem Einfluss eines schwachen Hochdruckgebietes, mit Cumulus-, Alto-Cumulus und Cirrostratus-Bewölkung. Eine Schauerzelle zog über den Flughafen in ansteigendes Gelände und verursachte vor dem Logotala-Hügel erhebliche Windscherungen.

Während des Landeanfluges zog diese tropische Schauerzelle mit heftigen Regenschauern vom entgegengesetzten Ende der Landebahn 05 in Richtung Anflugweg des Flugzeuges. Die Schauerzelle hatte einen Durchmesser von etwas mehr als 2 km. Diese Angabe konnte rekonstruiert werden aus Berichten von Abholern für Flug PA 806, die im Flughafengebäude auf die ankommende Maschine warteten und bereits auf der Fahrt zum Flughafen von heftigem Regen berichteten. Pago-Pago Approach-Control weist PA 806 um 23.39 Uhr auf starken Regen hin.

PAGO PAGO, AMER. SAMOA PAGOPAGO INT'L APT.

Elev 31' S14 20.1 W170 42.6

Var 12°E



Vom Approach-Control Gebäude (ca. 650 m westlich der Landebahn) sind die Landebahn-Lichter nicht mehr zu erkennen. PA 806 selbst hatte die Landebahn aus 13 km Entfernung in Sicht, nach Aussage des überlebenden Co-Piloten. Andere Überlebende des Unfalles berichteten von zunächst leichtem und dann heftigen Regen, die Schauerzelle zog also in Richtung Südwesten (siehe Abb.).

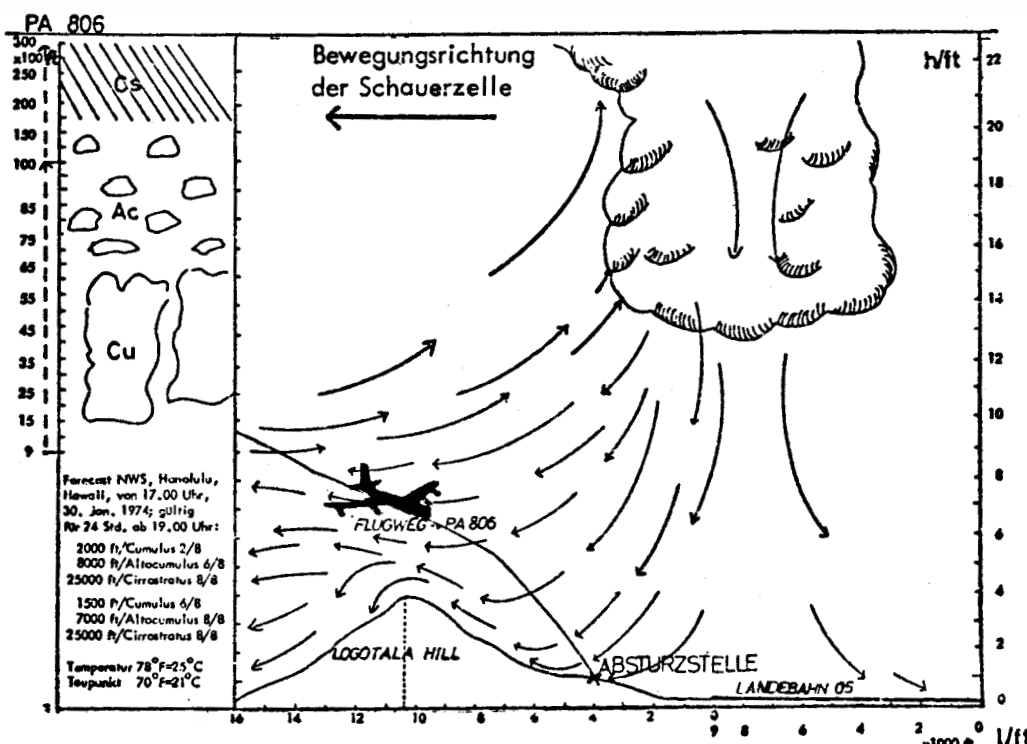
Als das Flugzeug den Logotala-Hügel überflog, erhöhte sich die Fluggeschwindigkeit durch die

Gegenwindkomponente und die Maschine stieg leicht. Der PF (Pilot flying) reduzierte den Schub, um auf dem ILS-Gleitweg zu bleiben.

Wenige Sekunden später verringerte sich die Gegenwindkomponente und die negative Vertikalkomponente nahm stark zu. Damit war die Maschine im Downdraft und sank mit 1.500 fpm (Feet per Minute). Der Pilot hatte jetzt noch 12 Sekunden Zeit, durch Vollschub die Geschwindigkeit zu erhöhen, an Höhe zu gewinnen und die Maschine zu retten. Laut dem NTSB-Untersuchungsbericht sind die Schubeinstellungen erst 4 Sekunden vor dem Aufschlag verändert worden. Vermutlich hat die Cockpit-Besatzung die hohe Sinkrate zu spät wahrgenommen.

Dieser Unfall zeigt deutlich, in welchen kurzen Zeitabschnitten sich Windverhältnisse in größerem Maße ändern und wie gefährlich die Auswirkungen für ein Flugzeug im bodennahen Bereich sein können. Trotz Training und Warnsystemen lauert diese Gefahr auch heute noch.

Referenz:
National Transportation Safety Board
Aircraft Accident Report – Pan American World Airways Inc.,
Boeing 707-321B, N454PA, Pago-Pago,
American Samoa, Jan. 30, 1974



Blitzeinschlag kann alles resetten

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:

Dr. Wolfgang Holstein



In jüngster Zeit wird fast täglich und erstaunlich im Gleichklang über meteorologische Ausnahmephänomene und Naturgewalten berichtet. Die Klimaveränderung ist in jedermanns Munde und kaum noch widersprochen. Doch wo bleibt dabei der seit Jahrtausenden ach so gefürchtete Blitz, wo das Schaudern vor Zeus, dem Göttervater, zuständig für Blitz, Donner und Luft?

Noch während meines Studiums habe ich das Fliegen in Segelflugzeugen erlernt. An einem schönen Flugtag in der Südheide, ich übe Starts und Landungen mit einer Ka8 an der Winde, ja wirklich, trifft mich ein Blitz. Es war der einzige Blitz aus der einzigen etwas dunkleren Wolke an diesem Tag. Ich bin kurz vor dem Punkt im Schlepp, an dem man das Höhenruder nachlässt um dann auszuklinken um das Herausspringen des Schleppseils etwas sanfter zu gestalten.

ZZZZZeng!!

Gleichzeitig mit grellem kugelförmigem zentralen Licht ein enormer Knall und zeitgleich der heftige physische Schlag aus dem Seil katapultiert zu werden. Das war eins. Obwohl ich ohne Vorwarnung dieses Naturschauspiel im wahrsten Sinne des Wortes genau vor meinen Augen erlebe, eigentlich mitten drin bin, ich weiß sofort: ich bin vom Blitz getroffen.

Ein vorher nicht gekanntes Gefühl macht sich in meinem Körper breit. Das Zentrum scheint mitten in meinem Kopf. Von da nach unten und nach oben. Gebündelt. Ich fühle Feldlinien, die wie die Haare bei Struwwelpeter von meiner schon damals dünn mit Haaren besiedelten Glatze radial von meinem Haupt nach allen Richtungen zeigen.



Ich prüfe gewissenhaft mit meinen Händen, indem ich meinen Körper von oben bis unten abtaste, bis zu den Beinen und Armen, ob noch alles dran ist und: es ist alles ok.

Es war mir bald klar. Bei mir ist soweit alles ok. Jetzt muss ich den anderen da unten zeigen, dass bei mir alles ok ist. Ich mache eine deutlich markierte Rechtskurve, 90° und zack – Geradeaus. So.

Eigenartigerweise verschwende ich keinen Gedanken darin zu hinterfragen, ob meine Ka8 noch vollkommen intakt ist. Ich komm zur Tagesordnung und dem Gegenanflug. Es ist noch mal gut gegangen.

Nicht gut gegangen ist es am 8. Februar 1988. Einer der folgenschwersten Flugunfälle der 80-iger Jahre in Deutschland ist auf einen Blitzeinschlag als auslösende Ursache einer Kette von unheilvollen Ereignissen zurückzuführen, an dessen Ende der Totalverlust des Flugzeugs und aller Insassen stand. Die Flugunfalluntersuchungsstelle in Braunschweig schreibt im abschließenden Bericht, dass die SA

227-AC, Metro III durch Blitzschlag den Ausfall der elektrischen Stromversorgung erlitt. Wegen Ausfall der Cockpit- und Instrumentenbeleuchtung, so lese ich erstaunt, wurde die Betätigung der Landeklappen und der Höhenrudertrimmung nicht mehr möglich und führte mit einem wesentlichen Beitrag zu dem fatalen Unfall. Die Reaktivierung des Bordnetzes wurde durch beschädigte Dioden verhindert. 21 Menschen ließen dabei ihr Leben.

Mehr Glück als diese hatte Hank, der amerikanische Hochseeangler aus Costa Rica. Er zeigt mir seine Narbe an der linken und rechten Schläfe und meint: I was hit by a lightning strike when I was out with my boat. It went right through my head as you can see: Hank is still alive! Cheers!

Ich saß in meiner Ka8 im Faraday'schen Käfig und somit floss kein Strom durch meinen Körper wie bei Hank. Mein Blitz suchte sich das Metallgestänge des rechten Querruders, verursachte dort beim Eintritt Punktschweißungen und marschierte dann, wie es sich für einen starken Strom so schickt entlang der Ruderstangen zur



Seilkupplung und längs des Windenseils hinab zur Winde. Der Windenmotor, ein Chevrolet größeren Formats hat offensichtlich kein Gefallen an diesem unverhofften Stromdurchgang gefunden und blieb unvermittelt stehen. Der Windenfahrer soll, wie man bis zum Start hin hörte, mit lautem Gejohle vom Bock gesprungen sein ...

Die Querruder meiner Ka8 sind mit Sperrholz beplankt. Das eingeschlossene Luftvolumen wird durch den eintretenden Lichtbogen nicht nur ionisiert, die Luft heizt sich auch augenblicklich auf und dehnt sich deshalb auch aus. Dies geschieht schlagartig. Die Felder meines Querruders sind auf der rechten Seite förmlich explodiert. Das erklärt auch die eingeschränkte Steuerbarkeit im Landeanflug, die ich intuitiv durch einen Mehreinsatz des Seitenruders irgendwie kompensiere und doch noch eine glatte Landung hin bastele.

Heute finde ich bei bestimmten Flügelkonstruktionen an Windenergieanlagen wieder massenweise durch Blitzeinwirkung aufgeplatzte Flügelspitzen. Der Begriff: „**Banana-like-opening**“ hat sich hierfür eingebürgert und steht für die Erscheinungsform der Schäden.

Bei einer dieser Inspektionen traf ich neulich einen Dänen und wir saßen auf dem Dach eines Maschinenhauses in 100 m luftiger Höhe und machten eine kleine Pause vor dem Abstieg.

„**I am resettet**“ meinte mein Kollege und zeige auf seine durch Blitzschlag verursachte Narbe am Kopf.

Seit diesem Tag grübele ich und überlege, was die elektrischen Feldlinien damals im Cockpit meiner Ka8 wohl bei mir bewirkt haben ...



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 Mühlbauer 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

Da wo die Bora bläst - oder auch nicht

IFR Trainingscamp an der Kroatischen Adria (Zadar)

Luftfahrt-Akademie/ Flugbetrieb

Autor:
Ingolf Panzer



Das Team

Eigentlich hatte ich nicht mehr daran geglaubt. Der ersehnte und vorbereitete Tag war da und....das Wetter war so richtig mistig. Für IFR sollte das kein Problem sein. Und das hatten wir ja vorbereitet. IFR Training. Aber: überall CB's und ganz schön gemeiner Wind. Und die Alpen dicht. Selbst wir hier in Zadar hatten alle Schulflüge nach Norden „gecancelled“ und sind lieber in den Süden geflogen. Split war ja o.k. und Dubrovnik auch. Aber meine Trainees kamen diesmal eben nicht von Süden, sondern vom verwehten Norden. Aber wie es so in der Kleinfliegerei ist: Erst mal abwarten und die Hoffnung nicht aufgeben.

Und so war es dann auch. Die Crew war am Morgen von Friedrichshafen gestartet und mit einer Zwischenlandung in Eggenfelden wohlbehalten in Wiener Neustadt eingetroffen. IFR in IMC. Die Wiener waren bezüglich des Wetters ganz zuversichtlich. Übers Burgenland, vielleicht mit einem kurzen Abstecher über Ungarn, geht es

in IMC nach Ljubljana und dann macht es auf. Die Null-Grad-Grenze liegt bei FL100 und die Route verlangt nur FL080. CB's so gut wie keine. Also los.

Wolfgang hat den Flug in seiner souveränen Art ruhig und sicher gemeistert. Hatte kein Eis und ist auftretenden „Entladungen“ dank seines Stormscopes sicher ausgewichen. Nur hat es bei Ljubljana nicht aufgemacht, sondern es ist bis fast nach Zadar IMC geblieben. Und hier habe ich sie dann mit verwehter Haarpracht in die Arme geschlossen. Und dankbar, denn sie hatten einen lieben Passagier dabei, der, bzw. die noch ein bisschen länger bei mir bleibt.

Und dann haben wir uns in die Arbeit gestürzt. Was tun wir wann und wie. Wir sind Checklisten durchgegangen, haben Übungen (Airwork) analysiert, haben Anflugverfahren besprochen und sind besonders auf die Gegebenheiten hier in Kroatien eingegangen. Denn einiges ist doch

anders als im Rest von Europa. Besonders gibt es hier einige IFR-Plätze mit nur einem NDB für den Anflug. Genau die NDB's, die in Deutschland schon seit zwanzig Jahren totgesagt werden. Wetter und AIS haben wir hier direkt am Platz. Aber auch Militär sowie Linien- und Charterverkehr und dann noch die Schule. Und das müssen die Controller (Tower und Radar) alles unter einen Hut bringen.

Für jeden Flug muss ein Flugplan abgegeben werden. Egal ob IFR oder VFR. Und jede Abweichung von einer Route sowie jede Höhenänderung muss von ATC genehmigt werden. Man ist hier ständig unter Kontrolle. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen, wenn man das Gerede in Deutschland über die vielen Einschränkungen im VFR-Bereich hört. Das, was man dort alles kann und darf, gehört hier in das Reich der Fabel.

Endlich können wir nach all den Vorbereitungen starten. Für den ersten Tag haben wir uns die Nordroute vorgenommen. Von Zadar über Rijeka und Pula nach Lojinj. Mit Anflügen und „Low Approach“ in Rijeka und Pula. Das Wetter ist für unsere Zwecke fürchterlich. Strahlend blauer Himmel und fast kein Wind. Sichten von Pol zu Pol und die ganze Inselwelt der Dalmatinischen Küste zum Greifen nah. Schlimm. Aber das Fluchen hält sich in sehr engen Grenzen. Fast euphorisch unser Gesichtsausdruck und mein verzweifelter Flehen an Wolfgang: Bitte nicht rausschauen. Hat er fest versprochen und mich regelmäßig auf den schönen Blick nach draußen aufmerksam gemacht. IFR pur.

Der erste Anflug geht nach Rijeka. Auf die Insel Krk. Das ILS haben wir dort ausgespart. Das geht nur geradeaus und ist ziemlich lang. Aber VOR/DME und NDB/DME haben es in sich. Man hat ein „Racetrack-Pattern“ in 6.000 ft und dann geht es ab-

Der erste Anflug geht nach Rijeka. Auf die Insel Krk. Das ILS haben wir dort ausgespart. Das geht nur geradeaus und ist ziemlich lang. Aber VOR/DME und NDB/DME haben es in sich. Man hat ein „Racetrack-Pattern“ in 6.000 ft und dann geht es abwärts. Über das RI NDB hin und her, noch mal hin und her, dann raus und wieder rein. Und plötzlich sind wir in 2.000 ft über dem Beacon und sehen den Platz direkt voraus. So steht's geschrieben und so war es auch. Theoretisch ganz einfach, aber in der Praxis gibt es häufig eine Tücke. Welche? Ja, den Wind. Denn wir befinden uns im Gebiet des Kvarner, den Seglern unter uns wegen seiner unberechenbaren Winde bekannt. Und die wirken ja, wie der gebildete Mitteleuropäer mit Fluglizenz weiß, auch auf Flugzeuge. In 5.000 ft haben wir häufig Winde von bis zu 50 kts. Von der Seite. Da hat man schon einen respektablen Vorhaltewinkel, und so wird ein Holding schon mal zur Herausforderung. Aber wieder mal nicht bei uns.

eine SID und weiter nach Lojinj. Hier wartet noch mal ein NDB. Aber ganz ohne DME, und so sind Kurs und Uhr wieder gefragt. Der Missed Approach liegt genau über dem Platz, und so haben wir einen ganz guten Orientierungspunkt. Ab diesem geht es nach Sicht weiter, und wir haben eine mustergültige Landung auf dem doch sehr schönen Platz. Von der Bahn her meine ich. Denn sonst gibt es nichts. Keine Kneipe, nur einen Kaffeeautomaten für passend abgezählte Kunar sowie eine versteckte Toilette. Die ist uns in diesem Moment sehr wichtig, und so lassen sich auch die fast 30 Euro Landegebühen etwas relativieren. Aber der Sprit ist günstig, wie überall in Kroatien. Momentan sind es 1,10 Euro für das Kilo. Ja, richtig gelesen. Die rechnen dort in Kilo. Kann uns ja nur recht sein.

Der Rückflug nach Zadar ist dann nur noch vom schönen Blick geprägt. Denn es geht VFR weiter, über Rab und Pak, und mit einem neuen Piloten.



Dubrovnik

Der Flugweg, mitgeplottet via GPS, könnte vom Jeppesen-Anflugblatt stammen. Mir kommt der Verdacht, dass dies am Piloten liegt. Mal abwarten.

Nach dem Low Approach geht es per SID nach Pula. Ist ja nicht so weit weg, und hier holen wir unseren ILS nach. Von CRE aus sind es noch ca. 20 NM, und so haben wir genug Zeit für einen „noise abatement“-Anflug. Den hatten wir ja durchgesprochen, und so haut auch der ganz gut hin. Wieder ein Low Approach,

Udo ist dran, und so hangeln wir uns von einem Pflichtmeldepunkt zum anderen. Die Landung verlief perfekt. Bums, runter, alles klar, aus, fertig, basta – so würde es Heinz Rühmann ausdrücken.

Können wir das noch toppen? Klar doch. Wir haben ja noch einen Tag, und den bereiten wir beim Abendessen in einem schicken, kleinen Hotel in Sukosan vor. Die Südroute ist dran und soll uns über Split und Brac nach Dubrovnik führen. IFR hin und dann VFR wieder zurück nach

➔ Fortsetzung auf Seite 14



HMS

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

HMS - the experts' voice
in blade quality

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

HMS Technologie GmbH

Dr. Wolfgang Holstein

12099 Berlin · Werbergstr. 9

Fon (030) 26 48 45 75

Fax (030) 26 48 45 76

<http://www.hms-technologie.de>

E-Mail: info@holstein.st

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

Können wir das noch toppen? Klar doch. Wir haben ja noch einen Tag, und den bereiten wir beim Abendessen in einem schicken, kleinen Hotel in Sukosan vor. Die Südroute ist dran und soll uns über Split und Brac nach Dubrovnik führen. IFR hin und dann VFR wieder zurück nach Zadar. Wir werden in Zadar bei der Planung sehr gut von AIS unterstützt. Ein hilfsbereiter Mensch füllt uns fast den gesamten Flugplan aus und gibt noch wertvolle Tipps für den Low Approach in Split. Die haben an diesem Tag mächtig Charterverkehr und das werden wir noch zu spüren bekommen. Denn ATC war leicht überfordert, und so schickte uns Split Radar, wir waren IFR unterwegs, kurzerhand auf Info und der holte uns doch glatt auf 1.000 ft runter. Bei einer MEA von 5.000 ft. Unser verbaler Versuch, doch auf Höhe zu

Schwelle. Hier wird es schon ein bisschen wackelig, aber Wolfgang meistert auch das perfekt. Es scheint also doch am Piloten zu liegen. Mal sehen, der Tag ist ja noch nicht zu Ende. Ein zweiter Anflug ist aus Zeitgründen leider nicht möglich, denn gerade steigen einige Passagiere in eine Dash 8 der Tyrolean, die in ca. 20 Minuten starten soll. Na ja, dann eben nicht. Wir hören später die Dash auf Split Radar. Mehr als eine halbe Stunde nach unserem Abflug. Und da sind wir schon fast in Dubrovnik. Separation à la Planwirtschaft.

Aber Dubrovnik entschädigt uns voll. Ein super Anflug auf dem ILS, diesmal mit GPS overlay, und ein „Circle to land“ für den Endanflug. Eigentlich alles drin, was wir so brauchen. Nur das Wetter ist immer noch miserabel. Sonne, blauer

tigen Rückflug. VFR die Küste entlang. Wieder mit Udo. Mit einem strahlenden Lächeln im Gesicht fliegt er uns von einem Pflichtmeldepunkt zum anderen, und bei Sonnenuntergang sind wir wieder in Zadar. Ein wunderschöner Tag ist zu Ende gegangen und somit auch die Zeit des Trainings in Kroatien.

Wolfgang und Udo fliegen am anderen Tag nach Deutschland zurück und ich steige wieder in die Schulflugzeuge, denn meine Jungs haben nächste Woche LBA-Prüfung und wir müssen noch einige Stunden auf unserer Twin abreiten. Schön ist, dass ich die restlichen zwei Wochen meines Aufenthaltes in Kroatien nicht mehr allein bin. Die Passagierin bleibt. Es ist doch ein schönes Gefühl, wenn jemand auf mich wartet.



bleiben, wurde mit dem Argument abgetan, dass wir dann mit einem Delay von einer Stunde rechnen müssten. Da das Wetter CAVOK war, spielten wir einfach mit, strichen den Anflug auf Split und ließen uns per Radar-Vektoren weit über die Adria nach Brac führen. Eine Insel, die u.a. durch ihre Steinbrüche bekannt ist. Ist doch der Reichstag in Berlin mit Steinen aus Brac gebaut worden, ebenso wie das „Weiße Haus“ in Washington. Und der Flugplatz liegt zwischen zwei Hügeln, und am Anflug liegt eine 1.700 ft steile Felswand. Die Düse ist damit vorprogrammiert, ebenso wie eine nicht zu unterschätzende Leewirkung kurz vor der

Himmel und weitere Gemeinheiten. Aber der Wind spielt diesmal mit. Er ist stark, und somit haben wir wenigstens eine kleine Herausforderung. Da der Pilot auch jetzt nicht „patzt“, gebe ich meine geplante Besserwisserei auf. Er kann es einfach. Wieder ein Kunde verloren. So spielt das Leben.

Die Stunden in Dubrovnik sind für uns alle unvergesslich. Ein Taxi bringt uns vom Flugplatz in die Stadt und holt uns wieder ab. Für 60 € und vier Personen akzeptabel. Es war sicher nicht der letzte Besuch in dieser schönen Stadt, und so freuen wir uns auf das nächste Mal und den heu-

Wiederholen wir das Ganze. Selbstverständlich. Ob in Kroatien oder Deutschland oder anderswo in Europa. Ich weiß es noch nicht. Aber wir, ich meine damit das FSTC von Hans und mir, werden auch für das nächste Jahr ein Angebot erstellen, und ich freu mich wieder richtig auf die Tage mit Spaß, Freude, Herausforderungen und netten Menschen.

Ingolf Panzer



Die Kornaten sind die größte und dichteste Inselansammlung im Adriatischen Meer

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: Reproffessional GmbH, www.reproffessional.net

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

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

Mangelhafte Flugvorbereitung entwickelt sich zur häufigsten Unfallursache

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Sachverständigenpraxis Claus-Dieter Bäumer

Autor:
Dipl.-Ing.



Zwei Beispiele aus der Praxis:

Fall A

Ein UL-Pilot chartert bei einer Flugschule ein UL, um einen Streckenflug von K nach M und zurück nach K durchzuführen. Er tankt vor dem Flug voll und schafft seinen geplanten Reiseflug ohne große Schwierigkeiten.

Am nächsten Tag fliegt er die gleiche Strecke noch einmal – allerdings mit seiner Frau und nach Übernahme vom vorherigen Charterer, der behauptete, nur 1,5 Stunden mit vorher vollgetankter Maschine geflogen zu sein. Aufgrund der Erfahrung vom Vortage (das Wetter war am Vortag windstill – beim neuen Flug herrschte Wind mit 10 kts genau auf der Kurslinie) verzichtete der UL-Pilot aufs Volltanken. Er ging bei der späteren Vernehmung davon aus, dass er bei diesen Windverhältnissen die gleiche Flugzeit brauchen würde wie am Vortag.

Der Flug endete als Totalschaden wegen Triebwerksstillstand aufgrund Spritmangels.

Es kam zum Prozess, weil der Kaskoversicherer den Piloten in Regress nehmen wollte. Wie in solchen Fällen üblich, wurde zur Klärung technischer Fragen ein Sachverständigengutachten gebraucht. Neben den vom beklagten Piloten zugegebenen Tatsachen:

- Keine Sichtkontrolle bzw. Volltanken
- Keine navigatorische Flugplanung mit Verbrauchskalkulation – er ging sogar felsenfest davon aus, dass der Wind von 10 kts keine Auswirkung auf die Flugdauer hat – kam der Sachverständige zu weiteren Erkenntnissen:
- Das Flughandbuch des betroffenen UL zeigte erheblich unterschiedliche Kraftstoffverbrauchswerte für die Beladungszustände bei einer oder zwei Personen an Bord auf. In der Tat ist der Einfluss des Fluggewichtes bei ULs wesentlich größer als bei zweisitzigen Flugzeugen der E-Klasse.



- Dann natürlich der Einfluss des Windes: Hin- und Rückflüge auf dem gleichen Kurs dauern bei Wind eben länger.

Fall B

Der Eigner einer Fuji FA200-180 tankte sein Flugzeug voll, machte in den folgenden 10 Wochen etwa 10 Flüge mit einer Gesamtdauer von knapp vier Flugstunden ohne Sichtkontrolle des Tankinhalts. Beim Anflug auf seinen Heimatflugplatz kam der Motor zum Stillstand. Es erfolgte eine Notlandung etwa 15 km vom Flugplatz entfernt in einem Maisfeld. Das Flugzeug erlitt Totalschaden – die Insassen blieben unverletzt.

Auch hier kam es zum Prozess, weil der Versicherer die Kaskozahlung verweigerte. Ein Sachverständigengutachten sollte klären, ob technische Mängel für den Triebwerksausfall ursächlich waren – schließlich beharrte der Pilot auf den Verbrauchswerten im Flughandbuch, wonach noch für den Unfallflug ausreichend Kraftstoff hätte an Bord sein müssen.

Der Sachverständige rechnete anhand der Bordbucheintragungen den Verbrauch aus und kam unter Berücksichtigung der Verbrauchswerte für Anlassen, Rollen, Abbremsen und Steigflug zu dem Ergebnis, dass der Unfall tatsächlich durch Spritmangel verursacht wurde.

Der Pilot ging bei seiner „Kalkulation“ nur von der Gesamtflugzeit nach der Tankung aus. Dabei vernachlässigte er die allgemein gültige Erkenntnis, dass die Verbrauchswerte infolge Ungeübtheit des Piloten, Alter des Flugzeuges und Motor in Wirklichkeit deutlich höher als die Werte im Flughandbuch sind.

So könnte man das beliebig fortfahren. Als Sachverständiger erhält man im Laufe seiner praktischen Tätigkeit eine Vielzahl von Varianten geboten. Sieht man in die Unfallstatistik der BfU, nimmt seit zwei Jahren die Unfallursache „Triebwerksausfall“ den Spitzenplatz in der Statistik ein.

Bei oberflächlicher Betrachtung könnte man denken, dass die Triebwerke störanfälliger geworden seien. Aber in dieser Rubrik verbirgt sich mehrheitlich die Ursache „Triebwerksausfall durch Unterbrechung der Kraftstoffversorgung infolge leerer Tanks“, was eigentlich eine Folge schlechter oder gar nicht durchgeführter Flugvorbereitung ist.

Fazit:

Ein GPS mit Moving Map und Autopilot im Flugzeug ersetzen nicht die dringend gebotene Flugvorbereitung – angefangen bei der Sichtkontrolle und weiter mit Flugplanung, Flugleistung, Beladung und Schwerpunkt usw.

Überladung ein Problem?

An einem relativ warmen (22° C) Tag im September startete ein mit vier erwachsenen Personen besetztes Flugzeug zum Rundflug von einem Flugplatz in Norddeutschland. Der Start misslang – der Flugversuch endete am Flugplatzrand mit einem Totalschaden. Die vier Insassen kamen mit leichten Verletzungen davon.

Der vom Kaskoversicherer beauftragte Sachverständige machte eine Überladung von 30 kg in seinem Bericht zur alleinigen Schadensursache. Andere Schadensursachen hat er nicht in Erwägung gezogen und untersucht.

Als die zuständige Staatsanwaltschaft ihn mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragte, betrug die Überladung nunmehr 85 kg. Es kam folgerichtig dann zur Anklage wegen erheblicher Gefährdung des Luftverkehrs gegen den verantwortlichen Piloten.

Der Angeklagte beauftragte nun seinerseits einen Sachverständigen mit der Prüfung der beiden bisherigen Gutachten, die Grundlage der Anklage geworden waren. Dieser stellte fest, dass wesentliche Standards bei der Kaskoschadenaufnahme nicht beachtet wurden, wie z.B. das Platzwetter, Wartungszustand des Unfallflugzeuges (der Pilot berichtete bei der Schadensaufnahme von einem Drehzahlabfall um ca. 300 U/min nach dem Passieren der Halbbahnmarkierung). Der vom Angeklagten beauftragte Sachverständige kam zum Ergebnis, dass selbst eine Überladung von 85 kg unter den Wetter- und Platzbedingungen nicht zum Unfall führen musste – wenn denn der Motor mit normaler Leistung arbeitete. (es stellte sich später heraus, dass der Motor 17 Jahre alt war und ca. 900 Flugstunden hatte)

Der zuständige Staatsanwalt beauftragte daraufhin einen weiteren Sachverständigen mit der Prüfung der bisherigen Gutachten. Dieser kam nun ohne Angabe der Informationsquellen auf eine Überladung von 123 kg!

Aus seiner eigenen persönlichen Erfahrung rechnete er dann noch diverse Zuschläge bei der Startstreckeberechnung analog fsm 3/75 hinzu und kam damit zum Ergebnis, das aus dem vorhandenen

Flugplatz (Betriebsfläche ca. 900 m) ein Start nicht möglich war.

Zur Hauptverhandlung wurden beide Sachverständige und eine Reihe von Zeugen geladen. U. a. waren alle Insassen des Unfallfluges anwesend. Anhand der dann festgestellten Überladung (99kg) wurde von beiden Sachverständigen neue Berechnungen der Startstrecke durchgeführt. Die Betriebsfläche hätte nach den Berechnungen gemäß fsm 3/75 knapp gereicht. Der von der Staatsanwaltschaft beauftragte Sachverständige ließ sich zuletzt zu der Feststellung hinreißen: „egal, wie lang der Flugplatz ist, ein Start war mit dieser Überladung unmöglich“. Dieser Widerspruch und weil andere Schadensursachen vom zuerst eingesetzten Sachverständigen nicht untersucht worden sind, führten dann zum Freispruch mangels Beweises.



In diesem Fall hatte der Pilot Riesenglück.

Für uns Piloten muss gelten: das zulässige Gesamtgewicht darf nicht überschritten werden. Die Probleme liegen auf der Hand:

- a) strafrechtlich
- b) zivilrechtlich – Regress des Kaskoversicherers

Nimmt man sich die Flugzeuge und Sportgeräte einmal hinsichtlich Beladung unter die Lupe wird man sehr schnell herausfinden, dass mancher Zweisitzer schon mit einer Person überladen ist und nicht einmal Kraftstoff mitnehmen kann.

In so einem Fall sind Richter und Sachverständige regelmäßig überfordert. Es muss bei der Zulassung etwas geschehen. Ein Luftfahrzeug, das bereits bei einem Piloten keinen Sprit mitnehmen kann, ist aus meiner Sicht nicht lufttüchtig.

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

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

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

AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH

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

Am Anfang war die „Piggi“

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrthistorie

Autor:

Harald Meyer



Nach der Sprachausbildung und einer Prüfung in Luftfahrtenglisch stand ich in Fürstentfeldbruck vor der letzten Hürde, um die eigentliche Ausbildung zum Jetpiloten der Luftwaffe in den USA beginnen zu können - das sog. Screening, die Auswahlschulung auf dem Propellerflugzeug Piaggio P. 149 D. Als Segelflieger musste ich mich an die strikte Befolgung von „Procedures“ in der militärischen Fliegerei gewöhnen. Grundlage für die Durchführung des Flugbetriebs war die ständige Benutzung von Klaristen und die Einhaltung festgelegter Verfahrensabläufe. Neu war für mich das mentale Training zwischen den Ausbildungsflügen. Das mehrfache, gedankliche Durchfliegen von Manövern mit geschlossenen Augen und mit Bewegungen des Körpers diente dem Aufbau von Habits - motorische Handlungsabläufe und komplexe Verfahren sollten möglichst schnell automatisiert werden. Kurz vor dem ersten Alleinflug passierte mir in Oberpfaffenhofen ein Missgeschick - das Bugrad knickte bei der Landung ein und richtete am Flugzeug einen erheblichen Schaden an. Was zunächst wie ein Unfall aussah, wurde durch eine wohlwollende Berechnung der Reparaturkosten unter die magische Grenze von 50.000 DM gedrückt. Somit wurde mein Landeerlebnis zum Zwischenfall herabgestuft. Für mich blieb das Ereignis ohne negativen Folgen und ich durfte nach 25 Stunden auf der „Piggi“, wie der Tiefdecker in Fliegerkreisen genannt wird, die Ausbildung in Sheppard Air Force Base / Texas in den USA beginnen.

Entstehungsgeschichte

Mit dem italienischen Namen Piaggio verbinden die meisten Menschen die weltweit verbreiteten Motorroller. Erst Kenner der Luftfahrtszene können diesem Begriff auch Flugzeugtypen zuordnen, wie das ungewöhnlich aussehende Geschäftsreiseflugzeug P. 180 Avanti. Der Hersteller von Luftfahrzeugen, Piaggio Aero Industries, ist Teil des Unternehmens Piaggio mit Sitz in

Genua und blickt auf eine lange Tradition im Flugzeugbau zurück. Anfang der 50er Jahre wurde ein zweiseitiges Schulflugzeug mit der Typenbezeichnung P. 148 von Giovanni Casiraghi entworfen. Der Tiefdecker in Ganzmetallbauweise, festem Fahrwerk und Spornrad war mit einem Lycoming 190 PS - Motor ausgerüstet und wurde nur von der Italienischen Luftwaffe eingesetzt. Die Weiterentwicklung P. 149 hatte vier Sitze, ein einziehbares Fahrwerk mit Bugrad, einen stärkeren Motor mit 260 PS und führte seinen Jungfernflug am 19. Juni 1953 durch. Das Interesse für dieses Flugzeug war gering und nach 5 Flugzeugen stellte Piaggio die Produktion ein. Erst das Interesse der Deutschen Luftwaffe nach einem kunstflugtauglichen Schulflugzeug als Ersatz für die Piper L - 18 C brachte den Durchbruch. Das Flugwerk wurde verstärkt und erhielt einen Lycoming GO-470 B Motor mit zusätzlichen 30 PS. Der Zusatz „D“ in der Typenbezeichnung steht für Deutschland. Zusätzlich stellte Piaggio fünf P. 149 E für die Schweizerische Verkehrsfliegerschule her. Eine militärische Abwandlung dieses Typs wurde als P. 149 U in drei Ausfertigungen an Uganda geliefert. Auch die Österreichischen Luftstreitkräfte hatten eine P. 149 D ab August 1958 für rund sieben Jahre in ihrem Inventar.

Piaggio P. 149 D in der Deutschen Luftwaffe

Die Bundeswehr erhielt insgesamt 266 Maschinen des Typs P. 149 D, von denen nur 76 von Piaggio in Italien gefertigt wurden. Der deutsche Flugzeughersteller Focke-Wulf stellte die restlichen 190 Flugzeuge als Lizenzbau in Bremen her. Die ersten Luftfahrzeuge erhielt die Flugzeugführerschule S in Memmingen ab 1957. Der fliegende Verband wurde kurz darauf an mehrere Standorte verlegt und ein Teil der „Piggis“ kamen über Diepholz nach Uetersen. Dort lösten sie beim Flügenwarterregiment ab 1963 die Piper L - 18 C in der Eignungsfeststellung ab. Damit wurde eine Entscheidung

der militärischen Führung umgesetzt, die in der Aufbauphase der Bundesluftwaffe, als der Bedarf an Flugzeugführern enorm hoch war, die Ablösequote von Bewerbern des fliegerischen Dienstes in der Fortgeschrittenenschulung als zu hoch bewertet hatte. Mit den ersten fliegerischen Erfahrungen auf einem komplexen Flugzeugmuster hoffte man sich eine Verbesserung der Auswahlschulung. Das viersitzige Flugzeug Piaggio P - 149 D unterschied sich in nahezu allen Belangen von seinem Vorgängermodell in der Anfangsschulung, der doppelstizigen L - 18 C. Während die Piper in ihrer stoffbespannten Leichtbauweise nur eine maximale Abflugmasse von 680 kg erreicht und damit nach heutigen Gesichtspunkten wie Ultraleichtflugzeuge in die Kategorie der Luftsportgeräte einzuordnen wäre, hat die in Ganzmetallbauweise gefertigte Piaggio eine nahezu dreifach höhere Abflugmasse. Die Motorleistung, den 90 PS der Piper stehen 270 Pferdestärken der „Piggi“ gegenüber, und die Betriebskosten der „Piggi“ sind ebenfalls nahezu dreimal so hoch im Vergleich zum abgestrebten Hochdecker. Während das Spornrad des Leichtgewichts das Rollen am Boden und vor allem die Landungen erschwerte, erkannte man eine Notwendigkeit für ein Schulflugzeug als Tiefdecker mit Bugrad, da nahezu alle Einsatzmuster bei der Luftwaffe und Marine so konstruiert waren. Bei der Piaggio muss der Pilot nach dem Start und vor der Landung das Fahrwerk und die Landeklappen ein- bzw. ausfahren - dieser Vorgang entfällt bei der „Super Cub“. Im Gegensatz zum festen 2-Blatt Propeller der Piper hat der Flugschüler zum Bedienen des verstellbaren 3-Blatt Propellers einen weiteren Hebel zu beachten. In einem Trainingsflugzeug mit Tandemsitzen ist das Feedback beim Fliegen für den Fluglehrer fast ausschließlich verbal gegeben, hier besteht bei der P. 149 D mit nebeneinander angeordneten Sitzen ein großer Vorteil, da die Nähe zum Flugschüler Wahrnehmungen über fast



Bild 1: Anfangs waren die viersitzigen Propellerflugzeuge ohne Lackierung im Einsatz. Mit der abgebildeten Piaggio, Kennzeichen AS + 471, flog Hauptmann Günter Lutz von 1959 bis 1962 sein Solo-Kunstflugprogramm. (Foto: Bundeswehrpostkarte)

alle Sinnesorgane zulassen. Der nächste Schritt in der Ausbildung zum Jetpiloten erfolgt ebenso auf einem Flugzeugmuster mit „side-by-side“ Sitzanordnung – die Cessna T – 37. Aufgrund der Planung eines Flughafens für die Stadt Hamburg in Kaltenkirchen wurden die Piaggios des Fluganwärterregimentes 1971 zunächst nach Neubiberg im Südosten von München verlegt, um dann im Frühjahr 1973 den endgültigen Standort Fürstenfeldbruck zu erreichen. Im Frühjahr 1990 wurden hier die letzten 40 Schulungsflugzeuge außer Dienst gestellt – das Screening war zuvor auf Beechcraft Bonanza F 33 A in Goodyear / Arizona in den USA umgestellt worden. Insgesamt wurde die Auswahlschulung auf dem als sehr anspruchsvoll eingestuften Flugzeug vom Typ Piaggio P. 149 D als positiv für das Erlernen von fliegerischen Fertigkeiten und für Bewertungsmöglichkeiten von Fähigkeiten des Flugschülers zum späteren Führen von einsitzigen Kampfflugzeugen angesehen. Parallel zum Einsatz als Schulungsflugzeug erhielt jeder fliegende Verband der Luftwaffe mehrere Piaggios, die als Kurierflugzeuge Verwendung fanden. Auch die Marine erhielt insgesamt 12 Maschinen für diese Aufgabe. Allerdings wurde der Flugbetrieb mit Piaggios als Verbindungsflugzeug Anfang der 70er Jahre eingestellt. Etwas länger konnten P. 149 D den Flugdienst aufrechterhalten, die in Kaufbeuren stationiert waren, bis 1980 flogen sie im Rahmen der Ausbildung von Radarlotsen und Jägerleitoffizieren.

Flugsicherheitsaspekte

Mit Beginn des intensiven Schulbetriebs bei der Luftwaffe zeigten sich Konstruktionsmängel, die teilweise zur Sperrung der gesamten Flotte führten. Erst nach Verstärkungen im Bereich des Fahrwerks und der Flugzeugzelle verringerten sich die technischen

Probleme. In Diepholz wurden vier Flugzeuge für ein Vorführprogramm ausgewählt, denn das Muster war im militärischen Flugbetrieb für Kunstflug und Trudeln zugelassen. Zu Beginn wurden Verbandsflugmanöver gezeigt, bevor Hauptmann Günter Lutz ein Solo-Kunstflugprogramm vorführte. Alle derartigen Flugtageinlagen der Bundeswehr mussten nach dem spektakulären Flugunfall von vier Flugzeugen des Typs Starfighter F-104 F bei Nörvenich eingestellt werden. Beim Absturz des Kunstflugteams der Waffenschule der Luftwaffe 10 am 19. Juni 1962 kamen die vier Piloten ums Leben. Während der Nutzungsdauer der „Piggi“ bei der Bundeswehr wurden bei insgesamt 19 Flugunfällen 18 Personen getötet und 21 verletzt. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass sich alle Unfälle während der ersten 20 Jahre des fliegerischen Einsatzes ereigneten. Ab 1978 bis zum Ende des Schulbetriebes in Fürstenfeldbruck im Frühjahr 1990 sind keine Unfälle bekannt geworden. Spektakulär und für die Medien interessant war die Kollision einer Maschine mit dem Lastfallschirm einer Transportmaschine des Typs C - 160 Transall bei Filmaufnahmen in der Nähe von Pfaffenhofen an der Ilm im April 1970. Dabei wurden der Pilot und zwei mitfliegende Kameramänner getötet. Auch in der Datenbank der zivilen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ist das italienische Flugzeugmuster vertreten. In Norddeutschland war der Pilot einer Piaggio P. 149 D nach einem Triebwerksausfall wegen Kraftstoffmangels gezwungen, eine Notlandung außerhalb des Flugplatzes durchzuführen. Ebenfalls im Norden der Bundesrepublik Deutschland setzte eine „Piggi“ nach mehreren Durchstartlandungen mit eingefahrenem Fahrwerk auf. Beide Flugzeuge wurden schwer beschädigt.

→ 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
und individuelle Betreuung
ist seit 1980 unser Ziel.



Schwerpunkte:

- Betreuung von Familienunternehmen
- Luftfahrtbranche
- Rating Advisor
- Unternehmer-Coaching
- Existenzgründungsberatung
- Seminare
- Organisation des Rechnungswesens
- Steuerstrafrecht
- Umwandlung und Nachfolgeregelung

Bergstraße 9a • 24558 Henstedt-Ulzburg
Telefon 04193-92073 • Telefax 04193-93277

E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de
Internet: www.Kelber-Steuerberater.de

Erlebnisse eines „Piggi“ - Flugschülers

Mit Beendigung der fliegertheoretischen Unterweisung hoffte ich auf einen raschen Beginn der fliegerischen Ausbildung, jedoch waren vor dem eigentlichen Beginn der praktischen Fliegerei noch weitere Hürden zu nehmen. Im militärischen Flugbetrieb mit der Piaggio P. 149 D hatten sowohl die Piloten, als auch mögliche Passagiere einen manuell zu bedienenden Rückenfallschirm zu tragen. Dieser wog mehr als zehn Kilogramm und behinderte das Ein- und Aussteigen des Flugzeugs am Boden. Nach einer gründlichen Einweisung in die Handhabung des Rettungssystems, einer Belehrung über das Verhalten am Fallschirm im Notfall sowie das mehrfache praktische Üben des Landefalls waren weitere wichtige Voraussetzungen für die Aufnahme des Flugbetrieb zu erfüllen. Dazu gehörte das Ausfüllen eines Questionnaires mit 30 Fragen über das Schulflugzeug und das Abfragen von Notverfahren. Sowohl Flugschüler als auch deren Lehrer wurden regelmäßig auf das Rezitieren von sog. „Bold face procedures“ überprüft - fett gedruckte Handlungen, die fehlerfrei in einer Notlage anzuwenden waren. In guter Erinnerung ist mir noch das Verhalten beim „Bail-out“, dem Verlassen des Flugzeugs in der Luft:

1. Call – Mayday, 2. Order crew and passenger to bail-out, 3. Canopy – Jettison, 4. Safety belts – Release, 5. Bail out, 6. When clear of aircraft – Pull D-ring. Endlich saß ich in voller Fliegermontur in dem sehr geräumigen „Piggi“-Cockpit und freute mich auf die ersten Flüge in einer Motormaschine. Trotz der Stellung der Seitenrudertrimmung auf 6,5° nach rechts, musste ich beim Startlauf und Abheben mit der maximalen Drehzahl von rund 3.400 RPM das Gieren des Flugzeugs aufgrund des Torqueeffekts des Propellers zusätzlich mit Seitenruder ausgleichen. Der Reiseflug bei 2.750 RPM und 0,72 ata erbrachte eine Geschwindigkeit von rund 120 Knoten und einen Kraftstoffverbrauch von nahezu 60 Litern pro Stunde. Gut ausgetrimmt und über der Inversion mit einem exzellenten Horizontbild lag das Flugzeug wie ein Brett in der Luft. Die Sichtverhältnisse im Tiefdecker waren gut und im Gegensatz zum abgestrehten Hochdecker konnte ich den Luftraum im Kurveninneren hervorragend beobachten. Die Piaggio P. 149 D war bei der Bundeswehr für Kunstflug und Trudeln zugelassen, leider waren diese Übungen kein Bestandteil des Screenings. Erst auf dem nächsten Muster, der Cessna T - 37 in den USA, war ausgiebiges „Spinning und Acrobatics“ ein wichtiger Bestandteil des Ausbildungsprogramms zum Jetpiloten. Ein fliegerischer Leckerbissen auf der



Bild 2 : Im März 1990 beendeten die letzten Piaggios ihren militärischen Flugdienst. Zu diesem Ereignis erhielt eine Maschine eine Sonderbemalung. Heute fliegt die 91 + 34 mit dem zivilen Kennzeichen D – EMNT. (Foto: Luftwaffe)

„Piggi“ waren die Manöver „Lazy Eight und Chandelle“. Vor dem ersten Alleinflug galt es zwei weitere Hürden zu nehmen. Jeder Flugschüler musste in einem aufgebockten Flugzeug das Notausfahren des Fahrwerks praktisch durchführen und die Handkurbel zwischen den vorderen Pilotensitzen 240mal nach links drehen – eine mühsame und zeitraubende Angelegenheit. Ferner prüfte der Fluglehrer im Cockpit unser Ertasten von Instrumenten und das Bedienen von Schaltern mit verbundenen Augen, obwohl für uns kein Nachtflug vorgesehen war. Nach unzähligen Ziellandeübungen mit 90 Knoten für das beste Gleiten mit ausgefallenem Motor war es dann soweit - ich durfte erstmals alleine Platzrunden fliegen. Den Abschluss der Schulung bildeten drei Überlandflüge zwecks Lösen von unterschiedlichen Navigationsaufgaben. Dabei lernte ich das südliche Bayern von oben kennen und genoss das herrliche Alpenpanorama.

Verbleib

Bereits zu Beginn der Nutzungsdauer durch die Bundeswehr wurden Ende 1964 acht P. 149 D aus deutscher Produktion an Tanganjika abgegeben. Später bildete dieser Teil der ehemaligen deutschen Kolonie in Ostafrika zusammen mit Sansibar die Vereinigte Republik von Tansania. Ein weiterer afrikanischer Staat, Nigeria, erhielt ein Jahr später mehrere Flugzeuge aus den Beständen der Luftwaffe. Die meisten „Piggis“ wurden über die bundeseigene Treuhandgesellschaft VEBEG mit vorrangiger Abgabe an die Nachfolgeorganisationen der ehemaligen Bundeswehrspfluggruppen verkauft. Der weitaus größte Teil der Maschinen fliegt noch heute in Deutschland, mehrere Flugzeuge sind

aber auch im Ausland zugelassen, so u. a. in Belgien, der Schweiz und den USA. Mit einer maximalen Flugmasse von 1.820 Kilogramm liegt das einmotorige Motorflugzeug im oberen Segment der E – Klasse und ist beispielsweise knapp 75 % schwerer als die Cessna C - 172, ein vier-sitziges Luftfahrzeug aus amerikanischer Produktion und als abgestrehter Hochdecker weltbekannt.

Technische Daten

Länge (m):	8,52
Spannweite (m):	11,12
Höhe (m):	2,85
Leermasse (kg):	1.160
Max. Flugmasse (kg):	1.820
Höchstgeschwindigkeit unter ISA (km/h):	303
Reisegeschwindigkeit (km/h):	248
Landegeschwindigkeit (km/h):	108
Dienstgipfelhöhe (m):	6.050
Reichweite (km):	ca. 1.060
Triebwerk: 1 x Lycoming GO-480 B1A6	
Leistung (PS/kW):	270/200
Kraftstoffvorrat (Liter):	236

Zusammenfassung

In der rund 33jährigen Nutzungsdauer von Piaggios P. 149 D bei der Bundeswehr haben nahezu zehntausend Flugzeugführer-anwärter der deutschen Luftwaffe und Marine die ersten Schritte in ihrer militärischen Pilotenkarriere auf dem italienischen Motorflugzeug gemacht. Der Tiefdecker mit dem gefälligen Aussehen ist auch nach 50 Jahren immer noch im Einsatz, allerdings ist der durstige 6-Zylinder Boxermotor nichts für knauserige Piloten, denn im Rahmen der Flugkosten müssen allein für das Flugbenzin AVGAS 100 LL mehr als 120 Euro pro Stunde ausgegeben werden.



Bild 3: Eine Piaggio P. 149 D auf dem Sockel im Fliegerhorst Fürstenfeldbruck. (Fotos: Harald Meyer)



Bild 4: Die Piaggios P. 149 D waren 17 Jahre lang in Fürstenfeldbruck stationiert. Diese Maschine trug zu Beginn ihrer militärischen Nutzung das Kennzeichen AS + 489.

Die Polizei, Dein Freund und Helfer bei der Erstellung eines Sachverständigengutachtens

Autor:

Dipl.-Ing.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Sachverständigenpraxis Claus-Dieter Bäume



Vom zuständigen Landgericht erhielt ich den Auftrag aus dem Beweisbeschluss, zu prüfen, ob die Landung eines Rettungshubschraubers vom Typ EC 135B auf einem Parkplatz der Stadt M zu Beschädigungen der dort parkenden Fahrzeuge führen konnte. Wenn ja, sollte ich auch zur Schadenshöhe Stellung beziehen.

In der Gerichtssache widersprachen sich Pilot und an Bord befindlicher Rettungsanwärter hinsichtlich der Flughöhe und den Abständen zu Hindernissen – was in der Praxis ganz normal ist. Die Flughöhe hat erhebliche Auswirkungen auf die Geschwindigkeit des Rotorabwindes. Des weiteren Beladung und Wetter.

Von der Beklagten wurde bestritten, dass die reklamierten Schäden durch die Landung verursacht wurden. Sie bot an, einen Ortstermin auf diesem Parkplatz durchzuführen und den betroffenen Rettungshubschrauber mehrere Anflüge machen zu lassen. Die Kosten für den Rettungshubschrauber müssten allerdings extra bezahlt werden. Die beschädigten Fahrzeuge sollten dabei an ihren früheren Standplätzen parken.

Nach Rücksprache mit dem zuständigen Richter verzichtete ich auf den von der Beklagten vorgeschlagenen Ortstermin und bot eine wesentlich kostengünstigere Lösung an:

- Nach Einholung der Wetterdaten am Schandtag beim DWD berechnete ich aus der Hubschrauber-Aerodynamik (das Fach habe ich u.a. früher an einer Verkehrsfliegerschule selbst unterrichtet) den Rotorabwind. Ergebnis: bei dem Fluggewicht von 2.900 kg und dem Rotordurchmesser ergeben sich im ungünstigsten Fall (Schwebhöhe = Rotordurchmesser) Windgeschwindigkeiten von bis zu 26,6 m/sec, was der Windstärke 10 lt. Beaufort-Skala entspricht.

- Wichtig für die möglichen Schäden war aber die örtliche Bebauung des Landeplatzes anzusehen. Hierfür extra einen Ortstermin einzuberufen, hielt ich für entbehrlich. Ich nutzte die Gelegenheit einer Rückfahrt vom VdL-



Seminar in Langen, um den Landeplatz in Augenschein zu nehmen. Dabei stellte ich die mögliche Anflugrichtung sowie Größe und Beschaffenheit des Parkplatzes fest.

- Mit diesen Erkenntnissen wollte ich noch den Praktiker befragen, bevor ich das bisher auf rein theoretischen Berechnungen basierende Gutachten schrieb. Ich machte einen Termin bei der Polizei-Hubschrauberstaffel am Hamburg-Airport und bat den Leiter aus seiner Praxis, meine Feststellungen zu prüfen. Man kann sich meine Überraschung vorstellen, als er mir anbot, eine unmittelbar bevorstehende MEK-Übung mit dem Hubschrauber Libelle 2 (gleiches Muster wie der streitgegen-

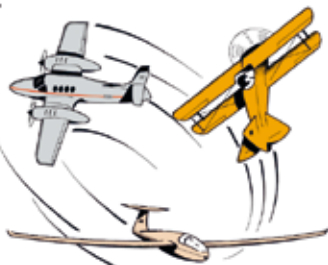
ständige Hubschrauber) zu nutzen, und die praktischen Messungen der Strahlgeschwindigkeit selbst durchzuführen! Dabei folgte der Pilot auch meinen Anweisungen hinsichtlich Schwebhöhe und Abstand von Gebäuden. Innerhalb 15 Minuten hatte ich mit Hilfe eines Handwindmessgerätes die Ergebnisse ohne zusätzliche Kosten für den Hubschraubereinsatz „im Kasten“ und konnte nunmehr mein Gutachten unter Angabe der hierbei benutzten Informations-Quellen schreiben.

Die Schäden an den Fahrzeugen waren tatsächlich nur zum Teil durch den Hubschrauber verursacht worden.

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.



<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

Stärker vertreten! • Besser informiert! • Fliegerisch fit!



Wer vertritt Ihre Interessen?



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

Wer informiert Sie?



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

Wer hält Sie fliegerisch fit?



Fliegerische Weiterbildung ist in allen Phasen des Pilotendaseins wichtig. Für den Anfänger gilt es, das gerade in der Ausbildung Erlernte eigenverantwortlich in der Praxis anzuwenden und auch die Herausforderungen zu meistern, die heute noch von keinem Lehrplan abgedeckt werden.

Für den fortgeschrittenen „alten Hasen“ sollte es ein Ziel sein, wichtiges Grundlagenwissen aufzufrischen und sich selbst angeeignete, bequeme Marotten wieder loszuwerden, sich außerdem benötigte Spezialkenntnisse anzueignen. Bei der AOPA-Germany bekommen Sie hierfür ein immer breiter werdendes Angebot. Hilfreiches Training, das auch noch Spaß macht.

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

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

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206

Robert Rieger GmbH

**Piloten-
SERVICE**

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

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

piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Atting-Straubing Tel. 09429-716 – Fax: 09429-8314

piloten-service@web.de

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1928

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Geschichte (Teil 8)

Auch die Bedingungen des „Fernziel-flugpreises“, der in diesem Jahre dem 7,9 Kilometer entfernten Himmeldunkberg galt, konnte Kronfeld als Erster erfüllen. In diesem Wettbewerb wurde wieder eine neue Aufwindart für den Segelflug erschlossen. Das unter Leitung von Prof. Georgii stehende Forschungsinstitut für Segelflug beschäftigte sich schon seit längerer Zeit mit der Erforschung der sogenannten „thermischen Aufwinde“. Man hatte gefunden, dass durch Sonneneinstrahlung die Erdoberfläche verschiedenartig erwärmt wird und dass durch diese verschiedenartige Erwärmung vertikale



Bild 1 Rhön 1928: Leistungssegelflugzeug vom Typ „Professor“

Luftströmungen hervorgerufen werden. Durch systematische Erforschung wurde in Darmstadt festgestellt, dass die Aufwindströme, die dabei entstehen, die Sinkgeschwindigkeit der Segelflugzeuge bedeutend übertreffen, dass also in solchen Aufwindschläuchen Segelflugzeuge leicht an Höhe gewinnen konnten. Praktisch wurden diese thermischen Aufwinde zum ersten Male im Wettbewerb 1928 von Kronfeld genutzt. Für den Segelflieger bedeutete es eine Erleichterung für das Auffinden dieser an sich unsichtbaren Windströmungen, dass sich bei sonst geeigneter Wetterlage am Kopfe eines solchen Aufwindschlauches eine Wolke bildete. Diese Wolken entstehen dadurch, dass die Feuchtigkeit der Aufsteigenden Luft in den kälteren Höhenschichten kondensiert. Der Segelflieger, der eine solche „Kumuluswolke“ ansteuert, kann also mit ziemlicher Sicher-



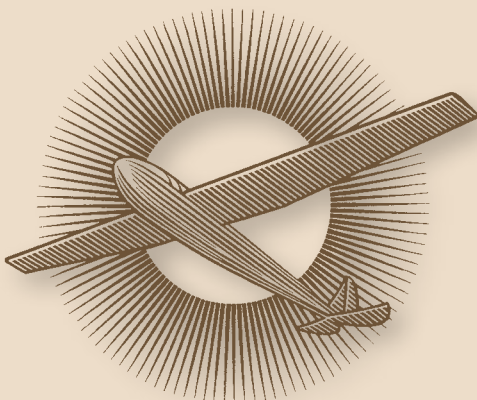
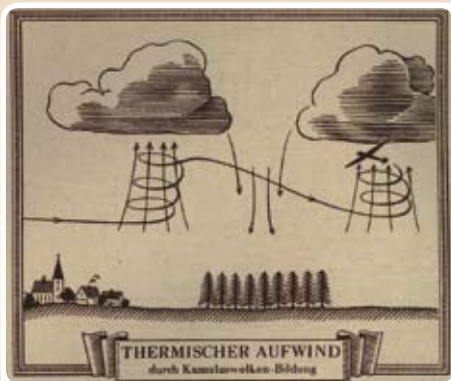
Bild 2 Rhön 1928: Ein Bruch

heit damit rechnen, dass er unter dieser Wolke ein Aufwindfeld vorfindet. Dazu wurde durch die praktischen Flüge dann festgestellt, dass innerhalb der Wolken selbst durch die Kondensationsvorgänge noch zusätzliche Aufwinde entstanden. Die Ausnutzung dieser Aufwinde war jedoch gefährlich dadurch, dass die Flieger in der Wolke selbst beim Fehlen jeder Sicht leicht das Gefühl für die Fluglage der Maschine verloren und dadurch in Gefahr kamen.



Bild 3 Rhön 1928: Typ „Prüfling“

Erst die Einführung der Blindfluginstrumente für Segelflugzeuge und die Schulung der Segelflieger selbst im reinen Instrumentenflug brachte die Möglichkeit, die Aufwinde der Wolken bis zum letzten auszunutzen und dadurch manchmal außerordentliche Höhen zu erreichen. Es ist selbstverständlich, dass von dieser Zeit ab Fallschirme benutzt wurden, und wiederholt hat dieser „Rettungsring der Luft“ Segelfliegern, die aus Wolken abstürzten, das Leben gerettet. Später wurde festgestellt, dass die Bildung von Wolken über den Aufwindschläuchen, die durch „Thermik“ hervorgerufen werden, nicht immer stattfindet, dass es also vollkommen unsichtbare thermische Aufwinde gibt, zum Unterschied von den vorher geschilderten „Wolken-Aufwinden“ „reine Thermik“ genannt. Zur Ausnutzung dieser letztgenannten Segelflug-Möglichkeiten hilft nur feinstes segelfliegerisches Gefühl, das, wie wir sehen werden, in den späteren Jahren aber auch zur Selbstverständlichkeit wurde. Einstweilen sind wir aber noch nicht so weit. Das Jahr 1928 ist im allgemeinen noch ein Jahr des Hangsegelfluges. Um so anerkennenswerter ist es, wenn in diesem Jahre bereits eine ganze Zahl bedeutender Streckenflüge durchgeführt wurden.



Wunder des SEGELFLUGES



Bild 4 Rhön 1928: Mit Bruch auf dem Heimmarsch



Bild 5 Rhön 1928: Ein heißer Tag auf der Wasserkuppe



Bild 6 Rhön 1928: Beim Zusammenbau

Bedeutung des grünen Flughafenausgangs für mitgeführte Geldmittel

Reparaturen in der Schweiz beim Einflug in die EU beim Zoll deklarieren

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Urteile und Recht

Autor:
Lothar Abrakat



Bedeutung des grünen Flughafenausgangs für mitgeführte Geldmittel

Wer aus dem Ausland nach Deutschland einreist, muss sich über die von ihm zu beachtenden Zollvorschriften informieren. Dazu gehört auch, dass er sich über die Bedeutung des grün gekennzeichneten Ausgangs im Ankunftsbereich der Flughäfen Kenntnis verschafft. Dieser Ausgang darf zum Beispiel nicht von Reisenden benutzt werden, die Waren bei sich führen, für die Einfuhrabgaben zu entrichten sind. Diese Reisenden müssen den roten Ausgang benutzen und dort eine Zollanmeldung abgeben. Unterlässt es ein Reisender, sich über die Bedeutung des grünen und des roten Ausgangs zu informieren, begeht er dadurch zumindest eine leichtfertige Abgabenverkürzung und bei Vorsatz droht ihm eine Strafverfolgung wegen Steuerhinterziehung.

Diesem BFH-Beschluss kommt große Bedeutung zu, seitdem ab dem 15.06.2007 die neue EU-Verordnung zum Bargeldtransfer über die Grenze greift. Die Schwelle für mitgeführte Bargeldmittel beträgt danach einheitlich 10.000 Euro. Bei Reisen in oder aus der EU sind mitgeführte Bargeld nunmehr unaufgefordert schriftlich anzumelden. Flugreisende haben die Anmeldung bei der Ankunft im gekennzeichneten roten Ausgang für anmeldepflichtige Waren abzugeben und bei der Ausreise bei der Zollstelle des Flughafens. Werden Bargeld, Wertpapiere, Zinskupons oder Schecks im aufgegebenen Reisegepäck mitgeführt, müssen diese vor dem Einchecken angemeldet werden.

Die unaufgeforderte Anmeldepflicht gilt nur bei Übertritt einer EU-Außengrenze. Anmeldepflichtig ist die Person, die das Bargeld mit sich führt. Bei gemeinsam reisenden Ehegatten darf der Betrag nicht beiden Ehegatten hälftig zugerechnet werden. Jeder muss persönlich die Grenzen beachten. Der Zoll darf bei Kontrollen evtl. vorgefundene Kontoauszüge sowie Schriftverkehr mit Banken etc. an das zuständige Wohnsitzfinanzamt übermitteln, wenn diese Unterlagen für die Durchführung eines Verwaltungs- oder Strafverfahrens in Steuersachen von Bedeutung sein könnten. Die Mitteilung erstreckt sich auch auf vorgefundene Geldbeträge unterhalb des Schwellenwertes von 10.000 Euro. Dies kommt insbesondere in Betracht, wenn mehrere zusammenreisende Personen jeweils erhebliche Bargeldbeträge unterhalb des Schwellenwertes mit sich führen.

Die Kontrollmaßnahmen gelten für Bahn- und Autoreisen entsprechend. Generell verboten ist die Mitnahme von Bargeld ab 10.000 Euro über eine grüne Grenze. Wenn eine Zollbehörde beim Übertritt geschlossen ist, darf der Pkw-Fahrer sie nicht benutzen. Hier muss sich der Reisende vor Antritt telefonisch über die Öffnungszeiten der Zollstelle informieren.

Praxishinweis: Sofern ein Zugriff durch die Zollbehörde erfolgt ist, besteht meist noch die Möglichkeit zur Selbstanzeige nach § 371 AO. Denn die Zollverwaltung unterrichtet die Finanzbehörde nicht generell am selben Tag. Bis die Informationen bei dem zuständigen Bearbeiter eingegangen sind, kann durchaus eine Woche verstreichen. Erst dann liegt in

der Regel eine Tatentdeckung vor, weil nunmehr erst durch Abgleich mit den Steuerakten eindeutige Erkenntnisse gewonnen werden können, dass nicht versteuerte Einnahmen vorliegen. In dieser kurzen Zeitspanne ist die strafbefreiende Selbstanzeige noch möglich. In jedem Fall kommt es auf die persönlichen Umstände an. Sollte das Kapital bereits aus nicht versteuerbaren Beträgen stammen, kann dies zusammen mit den nicht versteuerten Beträgen zu erheblichen Belastungen kommen, da ja auch noch Strafe und Hinterziehungszinsen anfallen.

Wie auch andere Maßnahmen werden diese als notwendig zur Terrorismusbekämpfung europaweit eingeführt.

Im Rahmen der Vorschriften des bereits länger geltenden Geldwäschegesetzes müssen Sie innerhalb von Deutschland und Europa auf Anfrage durch den Zoll wahrheitsgemäße Auskünfte auf mitgeführtes Bargeld machen. Hier muss man unaufgefordert nicht tätig werden. Bargeldtransaktionen werden in der Szene international völlig anders abgewickelt. So ist zu befürchten, dass nicht die Terroristen und Ihre Hintermänner sondern die mutmaßlichen steuerunehrlichen Bürger sich verstricken. Lücken gibt's immer, schließlich müssen ja auch CIA und andere Dienste weltweit Bargeld transferieren.

Reparaturen in der Schweiz beim Einflug in die EU beim Zoll deklarieren

Das Hauptzollamt Singen hat bekannt gegeben, dass es aufgrund von Meldungen des Schweizer Zolls auf in der Schweiz durchgeführte Reparaturen auf die Spur gekommen ist.

Im Rahmen eines Abkommens zur Amtshilfe mit der EU sind die Schweizer Zollbehörden verpflichtet, derartige Arbeiten der deutschen (und anderen EU-Staaten) Zollbehörde mitzuteilen. Bei der Überprüfung sollen zahlreiche dubiose Scheinrechnungen, Falschmeldungen und ähnliches festgestellt worden sein. Es wurden zahlreiche Steuerstrafverfahren eingeleitet. Die Abgaben für die Arbeiten werden zusätzlich nacherhoben. Die Maßnahme betraf Bootsbesitzer. Bei dieser Gelegenheit wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Flugzeugbesitzer entsprechende Vorschriften ebenfalls zu beachten haben.



LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER



Tätigkeitsfelder

- 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 • Blumenfeldstraße 70 • 44795 Bochum

Fon 0234-2988847 • Fax 0234-2988857 • www.abrakat.de • steuerbuero@abrakat.de

Jeppesen FliteStar Seminar der Luftfahrtakademie in den Räumen der DEKRA in Heilbronn

Bericht zum Seminar von Dipl.-Ing. Hans Eberhard

Nach anfänglich zögerlichen Anmeldungen konnte Wolfgang Hirsch am 8.9.2007 pünktlich um 09:00 Uhr in einem vollen Seminarraum die Teilnehmer zum ersten Jeppesen-FliteStar-Seminar begrüßen.

Nach der Vorstellung des Referenten, Herrn Hans Eberhard vom FSTC Flight Safety Training Center, ging es denn auch gleich ans Eingemachte. Herr Eberhard stellte kurz den Umriss des Seminars vor, beginnend bei der Personalisierung der Software, also der Anpassung an die eigenen persönlichen Bedürfnisse, wie Flugzeugleistungsdaten und Fluggewohnheiten über die Nutzung der integrierten Automaten („Wizards“) bis hin zur manuellen Verfeinerung von Flugplanungen. Am Tagesende war eine Aussprache zu individuellen Problemen und Nöten angesagt. Schon bald zeigte sich, dass die Leistungsbandbreite der Software weit über das hinausging, was die Teilnehmer bisher im Eigenstudium oder aus dem Handbuch erfahren hatten, und die Wünsche zum Ausfeilen der Software nach eigenem Gusto nahmen fast kein Ende. Spätestens bei den Wünschen nach der Erstellung eigener Menüleisten und die Generierung von Symbolen/Icons in der Karte musste auf ein Fortgeschrittenenseminar verwiesen werden. Erstaunlich war für die meisten der mögliche Grad der Automatisierung der Flugplanungen im Rahmen einstellbarer eigener Vorstellungen. So wurde erfreut zur Kenntnis genommen, dass bereits die Software darauf achtet, welche Lufträume je nach Berechtigungen durch- oder umflogen werden. Selbst die Ermittlung der wirtschaftlichsten Flugweise in Bezug auf Höhe und Leistungseinstellung ist für dieses Programm kein Problem.

Für IFR-Piloten war es interessant zu erfahren, wie diese Software - regelmäßige Aktualisierung der Daten vorausgesetzt - im Wirrwahr der temporär verfügbaren oder gesperrten Airways Flugwege ausfindig macht, auf die der Zentralcomputer in Brüssel nur noch ein ACCEPTED auswerfen kann (was dann tatsächlich geflogen wird, ergibt sich ja bekanntlich erst aus der echten Verkehrssituation). Wer die Mittagspause als Pause erwartete, musste feststellen, dass die immer weiter vertiefenden Fachgespräche unter den Teilnehmern und dem Referenten kaum noch Raum ließen, um das ausgezeichnete, mehrgängige warme Buffet zu genießen. Die Vielfalt der im bisherigen Gebrauch aufgetretenen und vorgebrachten Probleme erforderte oft ein tieferes Eingehen auf die beschriebene Umgebung und fesselte damit einen Großteil der verfügbaren Zeit. So war es nicht unpassend, dass an der Schwelle der individuellen, manuellen Verfeinerungen der Planungen das Interesse nicht so groß war und damit tatsächlich noch Zeit blieb zu Übungen und vor allem der Aussprache unter den Teilnehmern. Dennoch wurde der angesetzte Zeitrahmen weit überschritten, was aber eher für das Interesse der Teilnehmer spricht als ein unausgeglichenes Timing. So konnte der Referent mit einer ganzen Stunde Verspätung gegen 18:00 der Gastgeberin den Raum zurückgeben und sich für den ausgezeichneten Service inklusive Bereitstellung von Speisen und Getränken recht herzlich bedanken.

Hans Eberhard



Seminartermine im Jahre 2008

Luftfahrt-Akademie/Seminare

Info: www.ajs-luftrecht.de und www.luftfahrt-sv.de

Der Verband der Luftfahrtsachverständigen führt in Zusammenarbeit mit dem AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“ wie seit Jahrzehnten auch im kommenden Jahr wieder Fortbildungsseminare im lufttechnischen, luftrechtlichen und steuerluftrechtlichen Bereich, verbunden mit regelmäßigem Erfahrungsaustausch, durch, und zwar im

Steigenberger Hotel Frankfurt-Langen, Robert-Bosch-Str. 6, 63225 Langen:

Seminar Hotel Steigenberger Langen, Samstag, 16. Februar 2008, Raum MAXX5

Seminar Hotel Steigenberger Langen, Samstag, 17. Mai 2008, Raum MAXX6

Seminar Hotel Steigenberger Langen, Samstag, 13. September 2008, Raum MAXX6

Seminar Hotel Steigenberger Langen, Samstag, 08. November 2008, Raum MAXX6

Die Seminare werden von den Rechtsanwaltskammern als Fortbildung für die Fachanwaltschaft der Verkehrsrechtsanwälte mit fünf Stunden pro Termin anerkannt. Einzelheiten und die jeweilige Agenda sind den Internet-Veröffentlichungen www.ajs-luftrecht.de und www.luftfahrt-sv.de zu entnehmen.



Dipl.-Ing. Günter Wentz

Verordneter Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden und -bewertung, Kraftfahrzeugunfallursachen sowie Luftfahrzeuge bis 5,7 t



Frankenallee 260/Ecke Mönchhofstr. 60326 Frankfurt/Main
Tel 069 973033-0 E-Mail gunter.wentz@t-online.de

Privat Paul-Ehrlich-Str. 33 60596 Frankfurt/Main
Tel 069 6661751 Fax 069 66600509 Mobil 0171 4225185

Incidents – NASA ASRS Alert-Liste

B737-300

A320

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) PASSENGER ELECTRONIC DEVICE (PED) INTERFERENCE

ASRS received a report from an air carrier Captain describing apparent passenger entertainment device (PED) interference with his B737-300's navigation systems. According to the reporter, „...I noticed the nav radios were in auto update but they were not updating. I asked they (flight attendants) do a walk through to check for any PED's“. Reportedly the flight attendants found a passenger with a handheld GPS, and once the GPS was turned off the radios started to update again. The Captain reporter added he had experienced this same type of event (PED interference) three times in the last ten years.

Time

Date : 200708

Local Time Of Day : 1201 To 1800

Place

Locale Reference.Airport : SFO.Airport

State Reference : CA

Altitude.AGL.Single Value : 31000

Aircraft / 1

Controlling Facilities.ARTCC : ZOA.ARTCC

Make Model : B737-300

Person / 1

Function.Oversight : PIC

Function.Flight Crew : Captain

ASRS Report : 754696

Events

Anomaly.Aircraft Equipment Problem : Less Severe
Anomaly.Cabin Event : Passenger Electronic Device

Anomaly.Non Adherence : Company Policies

Anomaly.Non Adherence : FAR

Independent Detector.Other.Flight CrewA : 1

Resolatory Action.Aircraft : Equipment Problem
Dissipated

Resolatory Action.Other : Turned PED Off

Narrative

I HAD THIS EXACT PROBLEM ABOUT 10 YEARS AGO UNDER THE SAME CIRCUMSTANCES. THIS EVENT OCCURRED IN THE SAME TYPE OF ACFT, A B737-300. DURING CLBOU AND INITIAL CRUISE, I NOTICED THE NAV RADIOS WERE IN AUTO UPDATE BUT THEY WERE NOT UPDATING. I THEN CHKED THE FMC STATUS OF THE IRS' AND FMC RADIO UPDATES. IT SHOWED DME UPDATING FAIL. BEFORE I COMPLETED A POSITION SHIFT, I (CAPT) CALLED THE FLT ATTENDANTS AND ASKED THEY DO A WALK THROUGH AND CHK FOR ANY PED'S. THEY FOUND A PAX WITH A HANDHELD GPS, GARMIN NUVI MODEL 660. ONCE THIS WAS TURNED OFF, THE FMC DME UPDATING WENT

FROM FAIL TO ON AND THE RADIOS STARTED TO UPDATE AGAIN. THE FLT CONTINUED AND LANDED WITHOUT INCIDENT. THE ACFT WAS A B737 'CLASSIC' MEANING ROUND DIALS AND NOT EFIS. IT HAD TWO IRS' WITH A SINGLE FMC BUT 2 FMC HEADSETS IN THE COCKPIT. CALLBACK CONVERSATION WITH RPTR REVEALED THE FOLLOWING INFO: THE RPTR STATED THAT HE WAS CONCERNED THAT BECAUSE HE HAD EXPERIENCED THIS SAME TYPE OF EVENT THREE TIMES IN THE LAST 10 YEARS AND ALL IN THE B737-300 ACFT WITH THE FMS SYSTEM BUT NO GLASS, THAT THERE MAY BE A COMMON THREAD. ONE PREVIOUS EVENT WAS CONFIRMED AS CAUSED BY PORTABLE GPS AND THE OTHER MAY HAVE BEEN A CELL PHONE CALL MADE JUST PRIOR TO LANDING. IN THE EVENT REPORTED HERE, THE DME FAILING TO UPDATE WAS THE FIRST INDICATION. HE NOW FLIES THE B737-300 AND AS WELL AS THE B737 NG'S. THE NG'S APPEAR TO BE MORE ELECTROMAGNETICALLY ROBUST.

Synopsis

IN AN APPARENT PED INTERFERENCE EVENT, A PAX'S PORTABLE GARMIN GPS MODEL NUVI 660 ALLEGEDLY INTEFERED WITH A B737-300 CLASSIC'S (NO GLASS) DME NAVIGATION UPDATE FUNCTION.

2) AIRBUS A320 FLAPS LOCKED ISSUE

Time

Date : 200708

Day : Mon

Local Time Of Day : 1201 To 1800

Place

Locale Reference.Airport : ZZZ.Airport

State Reference : US

Altitude.MSL.Single Value : 1500

Environment

Flight Conditions : VMC

Aircraft / 1

Controlling Facilities.TRACON : ZZZ.TRACON

Make Model : A320

Person / 1

Function.Oversight : PIC

Function.Flight Crew : Captain

ASRS Report : 751296

Person / 2

Function.Flight Crew : First Officer

ASRS Report : 751299

Events

Anomaly.Aircraft Equipment Problem : Less Severe

Independent Detector.Other.Flight CrewA : 1

Independent Detector.Other.Flight CrewB : 2
Resolatory Action.Flight Crew : Declared Emergency
Resolatory Action.Flight Crew : Landed In Emergency Condition
Resolatory Action.Other : Return To Land
Consequence.Other : Maintenance Action

Narrative

AFTER TKOF AND INITIAL POWER REDUCTION, WE GOT AN ECAM F/CTL CAUTION WITH THE FLAPS LOCKED. UPON SELECTING FLAPS UP, THE TRAILING EDGE FLAPS REMAINED AT F1. SLATS RETRACTED NORMALLY. ADVISED ATC AND FLT ATTENDANTS. CAPTAIN FLEW ACFT AND HANDLED ATC. FO RAN CHECKLISTS AND TALKED TO DISPATCH AND MAINT. ACFT CHECKLISTS COULD NOT SOLVE PROBLEM. MAINT AGREED WITH CAPT TO RETURN TO FIELD. APPROPRIATE APPROACH AND LANDING CHECKLISTS AND CHARTS WERE REFERENCED. ACFT WEIGHT WAS WELL UNDER LANDING WEIGHT. A FLAPS 3 APPROACH AND LANDING WERE MADE. SLATS WERE IN 3 POSITION. FLAPS REMAINED LOCKED AT THE FLAPS 1 POSITION. LANDED SAFELY WITHOUT INCIDENT. CALLBACK CONVERSATION WITH RPTR REVEALED THE FOLLOWING INFO: THE REPORTER STATED THAT THE ACFT HAD COME FROM OVERNIGHT MAINTENANCE PRIOR TO HIS FLT. AFTER THE ECAM ANNUNCIATION INFLT, DISCUSSIONS WITH MAINTENANCE HAD THE CREW CYCLING THE FLAPS WHICH DID NOT CLEAR THE PROBLEM. THE SLATS OPERATED NORMALLY INFLT BUT THE FLAPS REMAINED LOCKED AT 1 DEG. AFTER LANDING, THE CREW CYCLED THE FLAPS WITH THE SAME RESULTS. ONCE THEY WERE AT THE GATE, MAINTENANCE CYCLED THE YELLOW HYDRAULIC SYSTEM, AND AS THE FLAPS WERE CYCLED, THE FLAPS LOCKED ECAM WAS CLEARED. THE CREW REFUSED THE ACFT.

Synopsis

AFTER DEP AN A320 ECAM DISPLAYED FLT CTL WITH THE FLAPS LOCKED AT 1 DEG. AN EMER WAS DECLARED WITH A RETURN TO LNDG.



☛ Schon die alten Römer sagten: Judex noch calculat (zu deutsch: Der Richter rechnet nicht). Ein bodenständiger Richter des Bundesgerichtshofes übersetzte praxisnah: „Der Richter ist unberechenbar“.

☛ „Wie stehen meine Chancen, Herr Doktor?“ „Tja, wissen Sie, Ich mache jetzt die Operation bereits zum 28. Mal.“ „Na dann bin ich ja beruhigt!“ „Eben, - einmal muss es ja gelingen...“

☛ Der Ehemann liebte es im Morgengrauen zu fischen, und seine Frau las unheimlich gern. Eines morgens kam der Mann nach mehreren Stunden fischen zurück und wollte sich ein paar Stunden aufs Ohr hauen. Obwohl die Ehefrau sich in der Gegend nicht auskannte, entschied sie, mit dem Boot rauszufahren. Sie ruderte eine kurze Strecke, legte Anker an und nahm ihre Lektüre auf. Nach kurzer Zeit erschien der Parkwächter in seinem Motorboot. Er sprach sie an: „Guten Morgen, gnädige Frau. Was machen Sie denn hier?“ „Ich lese“, antwortete sie und dachte für sich: ist dies nicht offensichtlich? „Sie befinden sich hier aber in der Zone, in der Fischen verboten ist.“ „Aber ich fische doch gar nicht, das sehen sie doch.....“ „Tjaaa, Sie haben aber die komplette Ausrüstung dabei. Ich werde Sie mitnehmen und einen Strafzettel ausstellen müssen.“ „Wenn sie das tun, werde ich sie wegen Vergewaltigung anzeigen!“, erwiderte die erboste Frau. „Aber ich habe sie doch gar nicht berührt.....!“ „Tjaaaa, aber sie haben die komplette Ausrüstung dabei!“

☛ Zwei Ostfriesen gehen in die Armee. Sie kommen beide zu den Fallschirmspringern. Als sie bei ihrem ersten Fallschirmsprung aus dem Flugzeug springen, ruft der Erste: „Mensch! Ich krieg’ meinen Fallschirm nich’ auf!“ Da erwidert der Andere: „Macht nix! Is doch nur, ne Übung!“

☛ Umfrage neulich in einer deutschen Stadt: „Was halten Sie in Deutschland für das größte Problem: Unwissenheit oder Gleichgültigkeit?“ „Weiß ich nicht, ist mir aber eigentlich auch egal!“

☛ Ein Schüler begegnet im Bus einem Mann und fragt: „Soll ich ihnen einen Lehrerwitz erzählen?“ „Ich bitte dich: Ich BIN Lehrer!“ „Macht nichts, ich erzähle ihn ganz langsam.“

☛ „Ist das auch wirklich der Schädel von Cleopatra?“ fragt der Tourist den Arabischen Antiquitätenhändler. „Aber gewiss doch“, versichert der.

„Und der kleinere da?“ „Auch Cleopatra, als sie noch ein Kind war.“

☛ Ein Reisender zum Portier: „Hätten Sie wohl ein Zimmer frei?“ Portier: „Leider nein.“ Reisender: „Hätten Sie ein Zimmer für die Bundeskanzlerin, wenn sie käme?“ Portier: „Aber klar, jederzeit!“ Reisender: „Dann geben Sie mir bitte ihr Zimmer. Sie kommt heute nicht!“

☛ „Heinz, hast du eigentlich schon Urlaubspläne gemacht?“ „Nein, wozu? Meine Frau bestimmt, wohin wir fahren, mein Chef bestimmt, wann wir fahren, und meine Bank, wie lange wir fahren.“

☛ Eine ängstliche Urlauberin am Strand: „Gibt es hier eigentlich Quallen oder Krebse?“ „Überhaupt nicht, die wurden alle von den Haien gefressen!“

☛ Drei Männer stehen vor Gericht. Fragt der Richter den ersten: „Was hast Du denn gemacht?“ - „Ich habe den Stein ins Wasser geworfen.“ Sagt der Richter: „Das macht doch nix! Sie sind frei!“ Fragt der Richter den zweiten: „Und was hast Du angestellt?“ - „Ich habe geholfen den Stein ins Wasser zu werfen.“ Erwidert der Richter: „Ja und, das macht auch nix! Du bist auch frei!“ Fragt er schließlich den dritten: „Was hast dann Du gemacht?“ - „Nix, Herr Richter, ich bin Peter Stein!“

☛ Richter: „Angeklagter, ging der Einbruch so vor sich, wie ich ihn eben geschildert habe?“ Angeklagter: „Nee, ganz anders, Herr Rat, aber ihre Methode ist auch nicht schlecht.“

☛ 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?“

☛ Fragt der junge Richter seinen ergrauten Kollegen: „Ich habe da einen Schwarzbrenner, der Zwetschgengeist gemacht hat. Wie viel soll ich ihm wohl geben?“ „Auf keinen Fall mehr als fünf EURO pro Liter!“

☛ Zwei sächsische Polizisten sehen ein falsch geparktes Auto mit einem Aufkleber mit der Aufschrift „GB“. Der eine möchte schon den Strafzettel zücken, aber der andere Polizist warnt ihn: „Nee, lass mal, der is von der Griminalbolizei!“

☛ Ein 70-jähriger Millionär heiratet eine bildschöne 20-Jährige. Fragt sein Freund: „Wie

hast du das bloß gemacht?“ „Ganz einfach“, sagt der Millionär, „ich habe ihr gesagt, ich sei 95!“

☛ „Monatelang fragte ich mich, wo meine Frau die Abende verbringt.“ „Und dann?“ „Eines Abends ging ich nach Hause - und da war sie!“

☛ „Wenn wir erst verheiratet sind“, sagt Claudia zu ihrem Verlobten, „werden wir drei süße kleine Kinder haben, zwei blonde Jungs und ein braunhaariges Mädchen.“ „Woher weißt du das denn jetzt schon so genau?“ „Weil ich sie dann von meinen Eltern abhole!“

☛ Der Gerichtsvollzieher kommt auf den Bauernhof und pfändet den Bullen. Fragt der Bauer: „Darf er noch einmal die Kuh bespringen, bevor Sie ihn mitnehmen?“ Der Gerichtsvollzieher erlaubt es. Doch der Bulle versagt - nichts rührt sich, kein Zureden hilft. „Typisch,“ zürnt der Bauer, „noch keine Stunde beim Staat beschäftigt und schon ist er träge und müde...“

☛ Vater: „Gestern Abend hat Dir der Klapperstorch ein kleines Brüderchen gebracht, Fritzchen.“ Fritzchen: „Wieso Klapperstorch? Das war doch der Spediteur?“ Der Vater wird hellhörig: „Wieso Spediteur?“ „Na klar Papa! Gestern Abend kam doch so ein Spediteur zu uns und brachte eine Kiste, auf der gestanden hat: „Söhnlein trocken. Bitte nicht stürzen!“

☛ „Angeklagter, bekennen sie sich schuldig?“ „Nein, tue ich nicht!“ „Haben Sie ein Alibi?“ „Was ist ein Alibi?“ „Das heißt, hat Sie jemand gesehen, als der Diebstahl verübt worden ist?“ „Nein, zum Glück niemand...“

☛ „Sie geben also zu, dass Sie Ihren Ehemann erschossen haben?“ „Wissen Sie, Herr Richter, das war so: Mein Mann behauptete, tot umfallen zu wollen, wenn er mich schon einmal betrogen habe. Von allein fiel er aber nicht.“

☛ Was fragt ein Mantafahrer bei der Beerdigung seines besten Freundes? „Kann man den nicht noch tiefer legen?“

☛ Der Pfarrer betroffen: „Mein Sohn, ich fürchte, wir werden uns nie im Himmel begegnen...“ „Nanu, Herr Pfarrer, was haben Sie denn ausgefressen?..“



18./19. April 2008

**Internationale Messe für Gebrauchtflugzeuge
Friedrichshafen, Bodensee**



- Die ideale Plattform für den Verkauf von Gebrauchtflugzeugen 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