



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 10. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 3.2010



G. Neumann Museum

**Die Rheinland-Pfälzische „Lösung“
der Zulässigkeit von Kunstflug
§ 8 LuftVO**

7 K 1182/08



**Spielt unser Erdmagnetfeld
bald verrückt?**

Radio Telephony Language Proficiency



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany

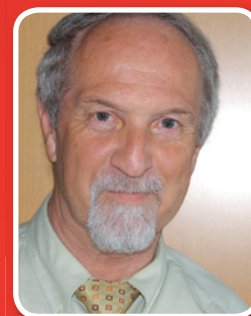


www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor: Gold-Sponsor:



Editorial



Autor:
Rolf-Rainer Barenberg

Inhalt

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Fehlstart mit der ZÜP und die verpasste Chance!

Das BVerG hat mit der 2. Kammer am 4. Mai 2010 von § 7 LuftSiG im Rahmen einer Normenkontrollklage entschieden. Die Entscheidung erging nach jahrelangem Überlegen und zweimaliger Anfrage an das Gericht und wurde am 11.06. in einer Pressemitteilung veröffentlicht, den Betroffenen zwar offiziell nicht mitgeteilt, aber im Internet konnte man es dann lesen. Die Vorlage des VG Darmstadt betraf zwar „nur“, die fehlende Bundesratszustimmung - also die Normenkontrolle -, aus den Prozessakten konnte man aber unschwer erkennen, dass es den Piloten nur nebenbei um diese Zustimmung ging, sondern hauptsächlich um den pauschalen Verdacht des Gesetzes und den dahinter stehenden Politikern, Piloten seien grundsätzlich unzuverlässig und potenzielle Selbstmörder und das Gegenteil hätten diese gefälligst auf eigene Kosten nachzuweisen. Auch das BVerG kam bisher wohl nicht auf die Idee, dass man hier falsch liegen könnte, da kein anderes Land auf dieser Erde einen solchen Verdacht pauschal gegen einen Teil seiner Bürger erhebt. Dass dieser Verdacht an den Haaren herbeigezogen ist, ergibt sich schon daraus, dass die 500.000 Überprüfungen in den letzten Jahren nichts erbracht haben, vor allem keine Terroristen herbeizauberten. Nach § 1 dieses LuftSiG sollte die ZÜP der Sicherheit des Luftverkehrs dienen. Durch diesen Quatsch haben die Landesluftfahrtbehörden wohl nicht einen einzigen Terrorverdächtigen fangen können. Das Gericht hat immerhin auf 41 Seiten geklärt, wie umfassend sich „Nichtpolizeibehörden“ über bisher unbescholtene Bürger informieren dürfen. Auf Seite 12 Abs.2 des Beschlusses traut man seinen Augen nicht, denn

dort steht, dass zur Überprüfung der Zuverlässigkeit – Antragstellers – die Luftsicherheitsbehörden nicht nur Anfragen an die verschiedenen Stellen dürfen, sondern es darf auch der Bundesbeauftragte für die Stasi-Unterlagen der ehemaligen DDR nach seinen sich aus den dortigen Akten ergebenden Erkenntnissen befragt werden.

Erinnert man sich zurück, so führt das Gericht auf Seite 8 des Beschlusses aus, dass diese Daten zwar nur zum Zwecke der Zuverlässigkeit verarbeitet werden dürfen, dabei stellt aber die Behörde lediglich fest, ob jemand zuverlässig ist oder nicht. Die zugrunde liegenden Erkenntnisse, erfahren aber nur die Luftfahrtbehörde und eventuell Polizei und Geheimdienst. 20 Jahre nach der Auflösung der DDR und der Stasibehörde hätte man sich ein deutlicheres Wort des Verfassungsgerichts zu diesen Fragen gewünscht, zumal es hier wohl nur um den Informationshunger der Behörden geht und die Sicherheitsbelange der Bürger eine völlig untergeordnete Rolle spielen. Der Leser fragt sich nach dem Fehlstart der Bundesregierung: War dies vielleicht auch ein Fehlstart der erst vor kurzem neu besetzten 2. Kammer dieses Gerichts??

Ihr R. Barenberg

Unfalluntersuchung ► Der Mensch ist ein Gewohnheitstier	4-7
Mitglied VDL ► Erinnerungen an einen Freund	8
Luftrecht ► Kunstflug § 8 LuftVO	10-11
Flugbetrieb ► Nach Berlin verlagert	12-13
Luftfahrttechnik ► Erdmagnetfeld	14-15
Steuerecht ► 7K 1182/08	16-17
Luftfahrtshistorie ► Gerhard Neumann Museum	18-20
Flugbetrieb ► Do you speak ICAO English?	8
Historie ► Rhön 1935	22-23
Flugbetrieb ► Radio Telephony Language	24-26
Pressemitteilung ► Luftsportverein Mönchsheide	27
Flugbetrieb ► Ein modernes Märchen	28/30
Was zum Schmunzeln ► Wie man die Polizei ruft ...	31

► Impressum (15)
► Titel: Photo Thilo Prasse - ILA 2010
► Seite 8: Photo Wolfgang Hirsch -
Flughafen St-Tropez - La Môle
► U4: Photo Reinhard Kircher - AERO 2010

„Der Mensch ist ein Gewohnheitstier!“

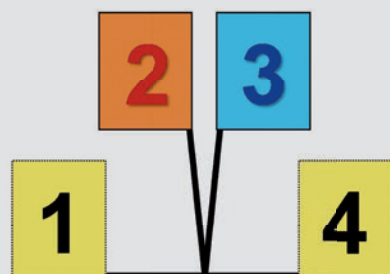
Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Unfalluntersuchung

Autor:
Harald Meyer



Der Beinaheunfall

Weltweit ist es üblich, die Triebwerke von mehrmotorigen Luftfahrzeugen in Flugrichtung gesehen von links nach rechts zu nummerieren. Dies hilft der Crew bei Anweisungen über die Antriebsaggregate ihres Flugzeugs. So wird nicht nur untereinander mit knappen Worten zielgerichtet kommuniziert, sondern auch Informationen mit dem Personal der Flugsicherung und des technischen Bereiches ausgetauscht. Die falsche Reaktion eines britischen Copiloten auf eine Aussage des Engineers (Bordtechniker) über dem Nordatlantik hätte beinahe fatale Folgen gehabt. Eine Nimrod MR (Maritime Reconnaissance = Seeraufklärung) der Royal Air Force (RAF) ist mit vier Mantelstromtriebwerken ausgerüstet, die paarweise in den Tragflächenwurzeln in unmittelbarer Nähe des Rumpfes eingebaut sind.



Schematische Darstellung der Gasbedienhebel im Cockpit einer Nimrod zum Zeitpunkt des Ausbrechens eines Feuers im Triebwerk Nr. 2. Skizze: Harald Meyer

Nach dem internationalen Standard werden bei diesem Flugzeugmuster die Jettriebwerke wie folgt gezählt: Nr. 1 für links außen, Nr. 2 für links innen, Nr. 3 für rechts innen und Nr. 4 für das Triebwerk rechts außen. Ein RAF-Flugbetriebsbefehl gestattete den fliegenden Besatzungen das Abschalten der äußeren Triebwerke bei lang andauernden Einsätzen, die bis zu zehn Stunden betragen. Die verbliebenen inneren Triebwerke hatten im Vergleich zum viermotorigen Betrieb einen besseren spezifischen Kraftstoffverbrauch, wodurch die maximale



Eine Nimrod MR der RAF flog rund 90 Sekunden als Segelflugzeug ohne den Antrieb ihrer vier Triebwerke. War die Anwendung einer automatisierten Handlungskette Ursache für diesen unerwünschten Flugzustand? Foto: RAF-Postkarte

Flugdauer erhöht werden konnte. Der folgende Zwischenfall ereignete sich in rund 10.000 Fuß über dem Meeresspiegel. Die beiden äußeren Triebwerke waren abgestellt worden und die Nimrod wurde nur von den Motoren Nr. 2 und 3 angetrieben. Sie befand sich somit im Zweimotorenflug. Der Bordtechniker saß um 90° gedreht hinter den beiden Piloten und überwachte die Triebwerksinstrumente, als er plötzlich schrie: „Engine number two is on fire!“ (Triebwerksbrand in Nr. 2). Daraufhin bewegte der Copilot als PF (Pilot Flying = Pilot, der das Flugzeug manuell steuert) seine linke Hand zum rechten von zwei Gasbedienhebeln auf der Mittelkonsole und stellte das dazu gehörende Triebwerk ab. Der Kommandant der Nimrod als PNF (Pilot Nonflying = Pilot ohne manuelle Steuerung) saß auf dem linken Sitz und bemerkte erst jetzt den Irrtum. Er forderte seinen Copiloten auf, das brennende Triebwerk Nr. 2 abzustellen, denn mit dem rechten Gasbedienhebel hatte er zuvor das funktionstüchtige Triebwerk Nr. 3 abgeschaltet. Nun befand sich die Nimrod ohne Schub ihrer Motoren wie ein Segelflugzeug im stetigen Sinkflug in Richtung offenes Meer. Erst nach rund 90 Sekunden war das erste von drei verbliebenen funktionstüchtigen Triebwerken erneut gestartet und der Gleitflug beendet. Die Besatzung brach den Einsatz ab und landete auf ihrem Heimatflugplatz Kinloss in Schottland.



In der Nimrod sitzt der Bordtechniker um 90° gedreht hinter den beiden Piloten und überwacht u. a. die Triebwerksinstrumente. Er veranlasste den Copiloten durch einen Feueralarm im Triebwerk Nr. 2 zum Abschalten eines funktionierenden Antriebsaggregates, weil dieser sich unter Stressbedingungen in das gewohnte Cockpit einer Dominie T 1 zurück versetzt fühlte. Bild: T. Malcolm English

Auf dem Rückflug herrschte im Cockpit eine frostige Stimmung und es wurden Vorwürfe gegenüber dem Copiloten wegen seiner falschen Reaktion auf die gegebene Feuerwarnung laut. Um zukünftig solche unfallträchtigen Situationen zu vermeiden, mussten die Unfalluntersucher der RAF die Handlungsweise der Besatzung analysieren und Antworten auf Fragen wie diese finden: Lag ein menschliches Fehlverhalten des Copiloten vor? Hatte er zu schnell gehandelt? Bestand zwischen dem geplanten Abstellen der Triebwerke Nr. 1 und Nr. 4 und der falschen Umsetzung des Notverfahrens ein Zusammenhang? Warum hat der PNF das Abstellen des falschen, „guten“ Triebwerks nicht verhindert? Gibt es bei der RAF Ausbildungsmängel in Bezug auf die Anwendung von Notverfahren? Muss der Bordtechniker seine Informationen an die Piloten mit zusätzlichen Hinweisen versehen?

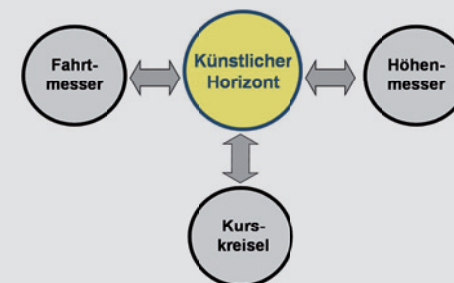
Der Automatisierungsprozess

Viele Tätigkeiten, wie z. B. das Autofahren und das Fliegen, sind dem Menschen nicht angeboren - er muss sich diese Fertigkeiten in einem Lernprozess aneignen. Der Vorgang zum Erreichen eines Lernziels basiert auf insgesamt sechs Gesetzmäßigkeiten. Neben den Gesetzen der Bereitschaft,

emotionalen Reaktion, Intensität, Neuheit und des Primats, wird gerade in der fliegerischen Ausbildung das Gesetz der Übung häufig angewandt. Der Flugschüler wiederholt hierbei immer wiederkehrende motorische Abläufe und häufig genutzte Handlungsabläufe solange, bis ein hoher Automatisierungsgrad erreicht ist. Im militärischen Bereich spricht man in diesem Zusammenhang von Drill. Die Wiederholung findet hierbei in verschiedenen Umgebungen statt. Den Kern des Lernvorgangs bildet die Anwendung von Verfahren am „Arbeitsplatz“ des Piloten im Flugzeug – dem Cockpit. Ergänzend zur Praxis im Flugbetrieb werden die Handlungsketten, insbesondere die selten angewandten Notverfahren von den fliegenden Besatzungen im Flugsimulator geübt. Der Fluglehrer begleitet diesen Automatisierungsprozess direkt im Cockpit und an der Steuerkonsole des Simulators, um einerseits bei Fehlern im Aufbau von automatisierten Verhaltensmustern korrigierend gegen zu steuern und andererseits zu entscheiden, wann ein Drill vom Flugschüler beherrscht wird. Erst dann sollte er in der Ausbildung mit neuen Abschnitten fortfahren. Beim begleitenden mentalen Training zwischen den Flügen vollzieht der zukünftige Pilot Flugmanöver mit Hilfe von körperlichen Bewegungen bei geschlossenen Augen. Das gedankliche Memorieren von Abläufen oder das laute Aufsagen von Verfahren unterstützen dabei den Aufbau von automatisierten Verhaltensmustern. In der fliegerischen Ausbildung werden Flugmanöver und Abläufe so lange wiederholt, bis die Steuerung dieser Vorgänge beim Flugschüler vom Bewusstsein ins Unterbewusstsein „abgesackt“ ist. Ein Blick in die Checkliste ist dann nicht mehr notwendig. Selbst in unerwarteten Notsituationen, wie z. B. für den Segelflieger ein Seilriss kurz nach dem Abheben, kann das korrekte Verfahren „Nachdrücken – geradeaus landen!“ mit minimaler Reaktionszeit und in der richtigen Reihenfolge abgerufen werden. Psychologen schätzen, dass rund 80 % der täglichen Abläufe beim Menschen unbewusst vonstatten gehen. In der Fliegerei werden diese Vorgänge Habit Pattern, kurz Habits, genannt. Der Begriff ist dem angelsächsischen Wortschatz entnommen und bedeutet wörtlich übersetzt Gewohnheitsmuster. Definiert ist Habit Pattern als „Durch Reize hervorgerufener, unbewusster Handlungsablauf“.

Der Entscheidungsprozess

Der Mensch nimmt seine Umwelt über die fünf Sinnesorgane Augen, Ohren, Nase, Zunge und Haut wahr. Die entsprechenden Reize werden zentral über Nervenbahnen an das Gehirn gesendet und dort analysiert.



Standardisierte Anordnung von Flugüberwachungsinstrumenten, die insbesondere während des Fluges nach IFR vom Piloten überwacht werden. Diese „T“-Form nimmt Rücksicht auf ein antrainiertes Verhaltensmuster und stellt dadurch ein Musterbeispiel von Unfallverhütung dar. Skizze: Harald Meyer

Das Resultat dieser Vorgänge sind z. B. bewusste Entscheidungen des Menschen, die zielgerichtete motorische Handlungen zur Folge haben können. Im Gegensatz dazu basiert das Prinzip von Habits auf einer unmittelbaren Umsetzung von Sinneswahrnehmungen in Muskelbewegungen ohne das menschliche Denken in den „grauen Hirnzellen“ zu belasten. Das folgende Beispiel verdeutlicht den Vorgang des Automatisierens im täglichen Flugbetrieb: während des Reisefluges schaut der Pilot auf die Karte. Beim erneuten Blick nach vorn bemerkt er eine Abweichung vom gewohnten Horizontbild, denn die Horizontlinie bildet mit der Instrumentenabdeckung des Luftfahrzeugs einen Winkel. Nahezu verzugslos bedient er mit dem Steuerknüppel das Querruder, um beide Linien wieder parallel zueinander zu bringen. Je größer der Winkel zwischen Horizont und Flugzeugquerachse geworden ist, desto größer ist der Querruderausschlag zum Nivellieren der Maschine. Da mehr als Dreiviertel aller Informationen während des Fluges über die Augen geliefert werden, kann das Sehen als Hauptreiz in der Fliegerei betrachtet werden. Neben diesen optischen Auslösern von Habits setzen auch andere Reize erlernte, automatisierte und vom Bewusstsein gesteuerte Verfahren in Gang: „Durchstarten“ nach Anweisung durch den Fluglehrer (akustischer Reiz), Bedienung des Landeklappenbedienhebels ohne Sichtkontakt mit Hilfe des Tastsinns oder die Auslösung des Notverfahrens für Kabelbrand bei Brandgeruch im Cockpit. Habits werden beim Menschen im Laufe seines Lebens durch den Lernvorgang des mehrfachen Wiederholens antrainiert, erst dann besitzt er die Fertigkeit, einen unbewussten Handlungsablauf durchzuführen. Reflexe sind dagegen angeborene Muskelreaktionen, die zwar ebenfalls durch Reize verursacht werden, aber vom Menschen weder gelöscht noch verändert werden können. Eine gutes Beispiel für Reflexe sind die stereotypen und unwillkürlichen Reaktionen von Muskelpartien des Auges, wenn sich bei plötzlicher Helligkeit die Pupillen verengen.

Die Vorteile

Gemäß dem Motto „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmer mehr“ automatisieren junge Menschen immer wiederkehrende Handlungsabläufe generell schneller als ältere Personen. Da die Fliegerei spannend ist und bei flugbegeisterten Menschen emotionell sehr hoch steht, bleiben Abläufe in den ersten Flügen von Flugschülern stets lange haften. Insbesondere die Geschehnisse während des ersten Alleinfluges sind ein Leben lang im Langzeitgedächtnis gespeichert. Beim drillmäßigen Lernen spielt der Stellenwert der Übung eine wesentliche Rolle. Nach dem Erkennen des Flugzustands Trudeln (englisch: spin) ist das zeitverzugslose Durchführen des korrekten Ausleitverfahrens für den Piloten insbesondere in geringer Höhe überlebenswichtig.

➔ Fortsetzung auf Seite 6

LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER

Berlin - Bern - Bochum

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

Bochum • Dreihügelstraße 20 • 44805 Bochum

Fon 0234-2988847 • Fax 0234-2988857

Berlin • Kommandantenstrasse 80 • 10117 Berlin

Fon 030-25925880 • Fax 030-259258818

www.abrakat.de • l.abrakat@abrakat.de

Bern • CH-3202 Frauenkappelen (BE) • Riedbachstraße 32

Fon 0041-3192002-36 • Fax 0041-3192002-56

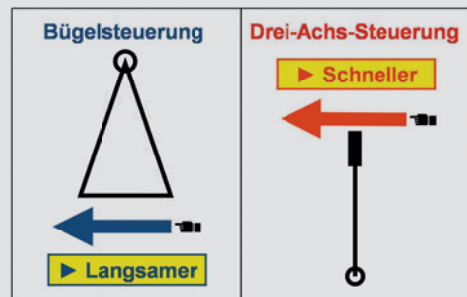
l.abrakat@abrakat.ch

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

Der Flugschüler ist von der Wichtigkeit der „Spin Recovery Actions“ in der Notfallcheckliste überzeugt und daher hochmotiviert, dieses Verfahren auswendig zu lernen, um es dann auch unter Stress in unterschiedlichen Situationen rezitieren zu können. Damit ist der Grundstein zur erfolgreichen Anwendung des Verfahrens in der Praxis gelegt. Ein Drill kann beim Piloten auch bei komplexen Handlungen eine verlässliche Genauigkeit und hohe Geschwindigkeit in der Durchführung gewährleisten. Nach längeren Flugpausen und bei selten durchgeführten Verfahren ist es notwendig, Handlungsabläufe in einen höheren Bereitschaftsgrad zu bringen. Hierzu dient beispielsweise das Briefing vor dem Start,



Darstellung der unterschiedlichen Steuerungsarten von Flugzeugen mit entgegen gesetzten Reaktionen bei ein und derselben Bewegungsrichtung des Pilotenarms. Skizze: Harald Meyer

das auch vom alleinfliegenden Flugzeugführer laut aufgesagt werden sollte. Es bringt die im Langzeitgedächtnis gespeicherten Informationen ins Kurzzeitgedächtnis und reduziert damit die Reaktionszeit zum Anwenden eines Verfahrens in erheblichem Ausmaß. Zum Ende dieses Briefings für einmotorige Flugzeuge sollte das Rezitieren des korrekten Notverfahrens nach Ausfall des Triebwerks im Anfangssteigflug sein: „Nachdrücken und geradeaus landen!“ Habits sind im täglichen Flugbetrieb von Vorteil, da das Bewusstsein des Piloten frei ist für die Erledigung zusätzlicher Aufgaben, wie z. B. Luftraum beobachten, Navigationsaufgaben lösen oder Funkmeldungen verarbeiten. Außerdem sind automatisierte Abläufe für den Menschen hochgradig stressresistent und können insbesondere in Notsituationen, durch die korrekte und verzugslose Anwendung katastrophale Folgen verhindern. Anhand des Bremsvorgangs beim Auto fahren werden die Vorteile von Habits deutlich: die Berechnung des Anhalteweges erfolgt unabhängig vom Trainingsstand und Alter des Fahrers mit einer Reaktionszeit von einer Sekunde, der Bremsvorgang wird auch unter massiven Stressbedingungen nach Reizauslösung in Gang gesetzt und nach längeren Pausen des Autofahrens ist ein erneutes Lernen dieses Vorgangs für den Fahrer überflüssig.

Die Rahmenbedingungen

Für einen Unfalluntersucher stellt sich im Zusammenhang mit menschlichem Verhalten in kritischen Situationen folgende Frage: Können Unfälle und Störungen im Flugbetrieb durch eine falsche Anwendung eines Habit Pattern verursacht werden? Ein Beispiel aus dem Straßenverkehr macht die Auswirkungen auf das Verhalten eines Menschen nach Änderungen von Rahmenbedingungen deutlich: Führt ein Autofahrer jahrelang auf einer vorfahrtsberechtigten Straße, so ist diese Regelung in seinem Unterbewusstsein fest verankert. Ändert sich die Vorfahrtsregelung nun in „Rechts vor Links“, wird der Autofahrer unter normalen und stressfreien Bedingungen mit seinem Bewusstsein diese geänderte Regelung beachten. Gerät er jedoch durch Zeitdruck, Ablenkung oder andere Faktoren in eine subjektiv bewertete Stresssituation, dann dominiert die in seinem Unterbewusstsein gespeicherte alte Regelung „Vorfahrtstraße“ und der Autofahrer wundert sich, dass von rechts kommende Fahrzeuge vor ihm auf die Straße fahren. Nach Einführung von Ultraleichtflugzeugen (UL) in Deutschland Anfang der 80er Jahre ereigneten sich viele tödliche Unfälle in der Platzrunde. Bei genauer Analyse fiel auf, dass die verunfallten Personen keine Flugschüler waren, sondern Piloten mit vielen Stunden in ihren



Fährt ein Kraftfahrer jahrelang auf einer vorfahrtsberechtigten Straße, so „brennt“ sich nach mehrmaligem Durchfahren diese Regelung in seinem Unterbewusstsein fest. Nach Änderung in „Rechts-vor-Links“ wird er sich unter stressfreien Rahmenbedingungen an die neue Vorfahrtsordnung halten. Wirken auf ihn jedoch Stressoren ein, so übernimmt sein Steuerungszentrum Unterbewusstsein die alte Regelung und lässt den Autofahrer trotz Verkehr von rechts im Glauben an die zuvor existierende Vorfahrtsberechtigung ohne anzuhalten einfach weiterfahren! Fotos: Harald Meyer



Der Konstrukteur Egon Scheibe aus Dachau hat mit Sicherheit nicht an das Habit Pattern von Segelfliegern beim Bedienen der Haube gedacht, als er Anfang der fünfziger Jahre den A-Spatz konstruierte. Bei diesem Flugzeugtyp ist der Normal- und der Notöffnungsvorgang identisch. Vom Piloten wird im Notfall keine andersartige und selten praktizierte Handlungsweise verlangt. Fotos: Harald Meyer

Flugbüchern und die von ihren Fliegerkameraden als erfahren eingeschätzt wurden. Allerdings ereigneten sich diese Abstürze mit sogenannten Umsteigern. Ausgebildet und geflogen auf Flugzeugen mit aerodynamischer Steuerung ereignete sich der Unfall mit einem UL, der mit Schwerkraft gesteuert werden musste und umgekehrt. Nicht eindeutig beweisbar, jedoch sehr wahrscheinlich, ist die unterschiedliche Steuerungsart als Ursache für ein „Fehlverhalten“ im Zusammenhang mit Stress erzeugenden Bedingungen anzusehen. Bei gleicher motorischer Richtung des Pilotenarms nach vorn ist die Wirkung bei beiden Steuerungsarten völlig konträr: während bei der Dreiachssteuerung das Flugzeug in der Regel schneller wird, ist es beim UL mit Bügelsteuerung genau umgekehrt – es wird langsamer!

Das Mensch-Maschine System

Die Ergonomie erforscht die Gesetzmäßigkeiten menschlicher Arbeit. Im Flugzeug richtet sich das ergonomische Interesse der Konstrukteure besonders auf den Cockpitbereich. In diesem Mensch – Maschine System werden nicht nur die physiologischen Aspekte, wie die Anordnung und Erreichbarkeit von Schaltern betrachtet, sondern auch Rücksicht auf menschliche Verhaltensweisen genommen. Die Hersteller von Flugzeugen haben schon seit Jahrzehnten den Faktor Habit Pattern in der Anordnung von Flugüberwachungsinstrumenten umgesetzt und diese in die standardisierte Form eines „T“ gebracht. Während der künstliche Horizont als Hauptinstrument direkt vor dem Piloten in Kopfhöhe eingebaut ist, haben sie den Höhenmesser rechts davon, einen Kurskreisel unterhalb und einen Fahrtmesser links davon angebracht.

Bei Änderungen in dieser Instrumentenanordnung kann es beim steuerführenden Piloten unter Stressbedingungen zum Zusammenbruch des Crosschecks, dem sogenannten T-Scan, kommen, der im IFR-Anflug auf einen Flugplatz bei Schlechtwetter katastrophale Folgen haben kann. Insofern stellt die standardisierte Instrumentenanordnung in „T-Form“ eine beispielhafte Unfallverhütungsmaßnahme unter Berücksichtigung menschlichen Handelns dar. Dieses Beispiel sollte auch für andere Bereiche bei der Konstruktion von Flugzeugen gelten. Nach dem Zusammenstoß in der Luft geriet eine Segelfliegerin mit ihrem Flugzeug in einen unkontrollierbaren Flugzustand. Sie wollte sich mit dem Fallschirm retten und musste als erstes die Cockpithaube öffnen. Dazu kam es nicht und die Pilotin wurde beim Aufschlag auf den Boden getötet. Sie hatte den normalen Öffnungsvorgang initiiert, nicht aber den separaten Öffnungsmechanismus für den Notabwurf betätigt. Es wird vermutet, dass die Segelfliegerin durch den Zusammenstoß unter Stress stand und wie gewohnt ihre Cockpithaube öffnen wollte. Dieser Ablauf wurde aber durch die anliegende Luftströmung verhindert. Diese von ihr nicht erwartete Reaktion führte dann bei der Pilotin mit Sicherheit zur Panik – ein „Umdenken“ und Umgreifen zum Haubennotabwurf war durch ihre Fixation nicht möglich. Das Notverfahren „Notabwurf der Cockpithaube“ hat sie mit großer Wahrscheinlichkeit nie vorher praktisch geübt und so versäumt, sich durch den physischen Drill ein Habit Pattern für diese kritische Situation aufzubauen. Die Hersteller von Segelflugzeugen sollten bei der Konstruktion von Cockpithauben unbedingt die Aspekte von Habits berücksichtigen und folglich einen identischen Handlungsablauf für den Öffnungsvorgang im Normalfall und bei Notlagen sicherstellen.

Die Konsequenzen

Im anfangs geschilderten Zwischenfall bei der RAF wurde eine genaue Analyse der Vorgänge an Bord des Seeraufklärungsflugzeugs durchgeführt, um dann durch Umsetzung von Empfehlungen, ein weiteres Abschalten von funktionstüchtigen Triebwerken in Notlagen von mehrmotorigen Luftfahrzeugen zu verhindern. Es stellte sich heraus, dass der Copilot erst seit wenigen Monaten auf dem Flugzeugmuster Nimrod eingesetzt war und in seiner unmittelbaren Vorverwendung längere Zeit als Fluglehrer auf dem Schulungsflugzeug Hawker Siddeley Dominie T 1, die Militärversion des Geschäftreiseflugzeugs HS 125, tätig war. Dieses Luftfahrzeug ist mit zwei Jettriebwerken im Heckbereich aus-

gerüstet. Mit Hilfe eines Flugpsychologen kam die Untersuchungskommission zu dem Schluss, dass der Copilot als PF beim Auftreten des Triebwerksbrands in eine Stresssituation geriet und sich durch die zwei Bedienelemente in seinem Sichtbereich in das Cockpit seines vorherigen Flugzeugmusters Dominie T 1 versetzt fühlte. Daher bildete für ihn der rechte von beiden Hebeln eine Symbiose mit dem Triebwerk Nr. 2. Die Handlung wurde von seinem Unterbewusstsein gesteuert und wäre an Bord der Dominie T 1 auch die korrekte Reaktion auf einen Brand im rechten Triebwerk (Nr. 2) gewesen. Folglich betrachtete der Unfalluntersucher das Vorgehen des PF an Bord der Nimrod nicht als menschliches Fehlverhalten, sondern nur als unangepasstes Verhalten unter veränderten Rahmenbedingungen. Die Notfallcheckliste wurde geändert, um das Abschalten von funktionierenden Triebwerken zu verhindern. Der PNF stellt nun als Crewmitglied das Sicherheitsnetz dar und übernimmt Kontrollfunktionen. Die Durchführung des Notverfahrens „Triebwerksbrand“ wurde um einen weiteren Arbeitsschritt ergänzt: der PF legt nun seine Hand an einen Gasbedienelement und muss vom PNF eine Bestätigung für das vom Bordtechniker angesprochene Triebwerk erhalten, bevor er das dazu gehörende abstellt. Im geschilderten Vorfall hätte der Kommandant der Nimrod mit einem lauten „Stopp“ den Copiloten an der weiteren Durchführung des Notverfahrens gehindert und ihn veranlasst, die Hand auf den linken Gasbedienelement für das Triebwerk Nr. 2 zu legen und somit das in Brand geratene Triebwerk abzustellen. Auf diese Weise wäre der britischen Nimrod-Crew ein unangenehmes Erlebnis mit einer erheblichen Menge an Adrenalinausschüttung und menschlichen Dissonanzen erspart geblieben.

Abschließende Bemerkungen

„Der Mensch ist ein Gewohnheitstier!“ Dieses Sprichwort verdeutlicht eine vom Unterbewusstsein gesteuerte Handlungsweise des Menschen. Die ständige Wiederholung eines Ablaufes hat einen automatisierten Handlungsprozess zur Folge. Übung verkürzt die Reaktionszeit auf einen Umweltreiz, führt zu einer hochgradigen Stressresistenz sowie Genauigkeit und Schnelligkeit im Handeln. Einmal antrainierte Habits sind insbesondere durch sehr häufige Anwendungen, wie der Bremsvorgang im Auto, lebenslang existent und können auch nach längeren Pausen nach Initiierung eines Sinnesreizes ohne lange Verzögerungen und zielsicher abgerufen werden. Gewohnheit verringert allerdings die bewusste Aufmerksamkeit, mit der

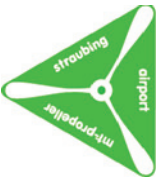
Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühbauer GmbH
FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115
Wartung, Überholung, Verkauf

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

Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Alting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com



mt-propeller

Menschen ihre Handlungen ausführen. So hatte ein Phantom-Pilot in der Platzrunde vergessen, das Fahrwerk auszufahren. Die optische „UP“ – Anzeige auf der linken Seite des Instrumentenbrettes nahm er nicht wahr, setzte zweimal den Funkspruch „Gear down and locked for touch and go“ ab und landete sein Kampfflugzeug auf den Außentanks unter den Tragflächen. Bei Änderungen von Rahmenbedingungen können erlernte Habits unerwünschte Folgen nach sich ziehen. Insbesondere in Situationen, die beim Menschen Stress verursachen, werden durch Reize dominante, vom Unterbewusstsein gesteuerte Automatismen, in Gang gesetzt, die aber in einer veränderten Lage unpassend sind und unerwünschte Ergebnisse nach sich ziehen können. Nach meiner Erfahrung ist bei der Ursachenfestlegung weder von der zivilen Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchung (BFU) noch von der militärischen Dienststelle des Generals Flugsicherheit der Satz „Ursache: Faktor Mensch - Anwendung eines falschen Habit Pattern unter geänderten Rahmenbedingungen“ verwendet worden. Während bei technischem Versagen meist eine Beweisführung durch eine Datenauswertung von Flugschreiberanlagen oder Befundung von Wrackteilen des verunfallten Flugzeugs möglich ist, kann bei menschlichem „Fehlverhalten“ aufgrund von Habits nur mit Wahrscheinlichkeitsgraden gearbeitet werden. Der Fachmann für diese Bewertung ist der Fliegerpsychologe, insofern muss er stets Mitglied in einem Untersuchungsausschuss nach Störungen und Unfällen im Flugbetrieb sein.

© Harald Meyer

Erinnerungen an einen Freund

Ralf Wagner †

Verband der Luftfahrtsachverständigen

Autor:
Claus-Dieter Bäumer



Am 23. Juni 2010 verstarb im Alter von 69 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit das langjährige Mitglied und stellvertretende Vorstandsmitglied des VdL e. V. Ralf Wagner. Damit endete für mich persönlich eine über 10 Jahre währende freundschaftliche Zusammenarbeit. Diese Freundschaft war für uns beide nicht selbstverständlich.

Wie kam es dazu?

Im Frühjahr 2000 wurde ich nach 27jähriger Tätigkeit als Leiter der Luftfahrtabteilung und späterer leitender Industriebereiter der Allianz Versicherungs AG, Zweigniederlassung Hamburg in den Vorruhestand entlassen. In der Zeit von 1997 an hatte ich bereits mit Genehmigung der Geschäftsleitung nebenbei für die Allianz Kaskoschäden besichtigt. Die Gesellschaft war damit einverstanden, dass ich als Luftfahrtsachverständiger nun freiberuflich für alle möglichen Auftraggeber weiterarbeiten konnte.

In meinem Luftsportverein war ich u.a. als technischer Leiter für die Wartung unserer Flugzeuge tätig. Eines Tages war die Jahres-Nachprüfung einer unserer TB 10 fällig. Ich begegnete Ralf Wagner in seiner Funktion als Prüfer Kl. 1. Dass er auch seit langem als Luftfahrtsachverständiger tätig war, war mir bekannt. So stellte ich mich ihm nach dem Prüfling als neuen Kollegen vor.



Ralf Wagner †

Schon am gleichen Tag kam es zu einem mehrstündigen Gespräch, wo er mir als zukünftigen Konkurrenten in seiner unnachahmlichen Art „auf den Zahn fühlte“. Wir stellten fest, dass wir unterschiedliche Stärken auf dem Gebiet der Luftfahrt hatten und beschlossen, zukünftig unsere Fähigkeiten zu bündeln. Das sollte vor allem zum Wohle unserer Auftraggeber geschehen.

Selbstverständlich warb er mich in diesem Gespräch auch als Mitglied des VdL an.

Sehr hilfreich war, dass er mir völlig uneigennützig für die geplante öffentliche Bestellung eine Menge Tipps und Unterlagen gab. Schließlich war ich bis

dahin als Sachverständiger für die Allianz ja nur in einem Ausschnitt des Tätigkeitsfeldes tätig. Ich hatte z. B. überhaupt keine Ahnung, wie das mit den Gerichtsaufträgen war, wie man Aufträge bearbeitet und welche Formulare zu entwickeln sinnvoll ist.

In der Folgezeit kam es - mit dem jeweiligen Auftraggeber abgestimmt - zu einer erklecklichen Anzahl gemeinsamer Gutachten. Wenn wir Fragen hatten, sind wir auch gemeinsam zum LBA gereist und haben sie mit dem zuständigen Sachbearbeiter diskutiert. Das war denen nicht immer angenehm.

Diese äußerst vertrauensvolle Zusammenarbeit war und ist für mich Vorbild, geeigneten Nachwuchsebensofair und offen zu unterstützen. Im Sinne dieses Erbes möchte ich an dieser Stelle meinem Kollegen und Freund Ralf versprechen, in diesem Sinne weiterzumachen und geeignetem Nachwuchs bei der Qualifizierung zu helfen. Wir - die übrigen Sachverständigen des Verbandes der Luftfahrtsachverständigen VdL e.V. - tun gut daran, im Sinne der Qualitätssicherung diesem Beispiel zu folgen.

Lieber Ralf - herzlichen Dank! Du warst ein echter Freund. Deiner Brigitte und Familie gilt unser tief empfundenes Mitgefühl.

Dieter



Die Rheinland-Pfälzische „Lösung“ der Zulässigkeit von Kunstflug § 8 LuftVO

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugrecht

Autor:
RA Wolfgang Hirsch



Jeder Pilot muss sich im Rahmen seiner Ausbildung auch mit dem Luftrecht befassen. Daher wissen wir Piloten spätestens seit Erwerb der Fluglizenz, dass das Luftrecht zur ausschließlichen Kompetenz des Bundes gehört (Artikel 73 Abs. 1 Ziffer 6 GG) und dass den Ländern (Landesluftfahrtbehörden) bestimmte Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung als Auftragsverwaltung übertragen werden können (Artikel 87d Abs. 2 GG) und tatsächlich auch übertragen worden sind (Artikel 31 LuftVG). Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Regelungen im privaten Sichtflugbereich, also Lizenzen, Ausbildungsstätten, Fliegerärzte, Verkehrslandeplätze etc., wobei der Instrumentenflugbereich und insbesondere der gesamte Geschäftsflugbereich beim Bund verblieben ist (LBA). Auf die EU-Regelungen brauche ich im gestellten Themenbereich nicht einzugehen.

Der Bundesverordnungsgeber, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), hat von den ihm eingeräumten Ermächtigungsnormen umfassend Gebrauch gemacht und zahlreiche einschlägige Rechtsverordnungen, so unter anderem auch die Luftverkehrsordnung (LuftVO), teilweise mit Zustimmung des Bundesrates, wo dies erforderlich war, erlassen und zahlreiche Male geändert. Aufgrund der Ermächtigungsnorm und der Mitwirkung des Gesetzgebungsorgans Bundesrat handelt es sich bei diesen Rechtsverordnungen um gesetzesgleiche Rechtsnormen.

So ist zum Beispiel im § 8 LuftVO geregelt, wann und wo Kunstflüge durchgeführt werden dürfen. In § 8 Abs. 2 LuftVO ist bestimmt, dass Kunstflüge in Höhen von weniger als 450 m (1.500 ft.) sowie über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen

und Flughäfen... verboten“ sind. Diese Regelung ist eindeutig und stellt erkennbar eine Einzelfallregelung dar. So kann jeder Kunstflugpilot vor Planung eines Kunstfluges feststellen und prüfen, ob er seinen geplanten Kunstflug nicht etwa über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen oder Flughäfen durchführen will, denn dort sind Kunstflüge verboten. Weiterhin hat er eine Mindesthöhe von 450 m entsprechend 1.500 ft. für seinen unteren Bereich einzuhalten.

Soweit, so gut. Schließlich gibt es auch im „dicht besiedelten“ Gebiet der Bundesrepublik Deutschland noch genügend Bereiche, bei denen man sich nur über Wald, Wiesen oder Ackerflächen befindet, ohne dass dort auch irgend ein Haus vorhanden ist. Die Regelung in § 8 Abs. 2 LuftVO

dient nicht nur der Sicherheit des Piloten und der am Boden befindlichen Personen, sondern auch dem Lärmschutz. Die Mindestflughöhe in § 8 LuftVO wurde durch die Änderung der LuftVO vom 18.12.1992 von 400 m auf 450 m angehoben. Mit der Änderung der LuftVO vom 21.03.1995 war geplant, die Mindesthöhe, wie auch in § 6 bezüglich der Überlandflüge geschehen, auf 600 m entsprechend 2.000 ft. heraufzusetzen. Dies konnte aber in der Sitzung des Bundesrates (der Bundesrat musste dieser Änderung zustimmen) nicht realisiert werden, sodass lediglich die Sicherheitsmindesthöhe in § 6 LuftVO heraufgesetzt wurde, nicht jedoch diejenige in § 8 LuftVO.

Bereits aus dieser Historie ist erkennbar, dass nicht nur der Bundesrat den Änderungsvorschlägen des BMVBS zu ihrer

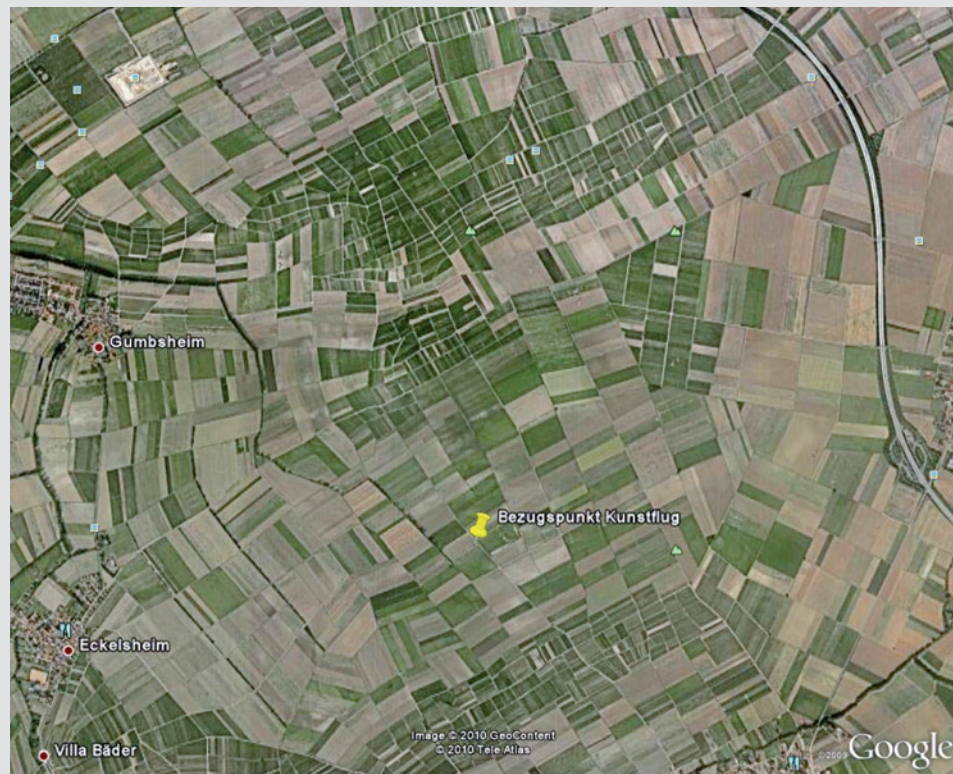


Abb. 1: Google Kartenansicht

Wirksamkeit zustimmen muss, sondern dass es hierbei ohne weiteres Schwierigkeiten geben kann.

Das Bundesland Rheinland-Pfalz hat durch seine Landesluftfahrtbehörde, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, angesiedelt auf dem Flughafen Hahn, eine, wie es meinte, für Rheinland-Pfalz frapierende „Lösung“ gefunden. Sie erstellte eine Landkarte von Rheinland-Pfalz, in der dicht besiedelte Gebiete rot markiert worden sind. So sind insbesondere die Gebiete an der östlichen Landesgrenze zu Baden Württemberg und Hessen fast durchgehend rot markiert und damit als „dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland Pfalz“ ausgewiesen worden. Mit seiner Bekanntmachung vom 15.14.2010 wurde dies in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 105/10) wie folgt veröffentlicht:

„Bekanntmachung zu § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO über die Durchführung von Kunstflügen in Rheinland-Pfalz

Gemäß § 8 Abs. 2 LuftVO sind Kunstflüge unter 450 m, über Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten verboten.

Zur Konkretisierung dieser Regelung wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, für das Land Rheinland-Pfalz eine Karte erstellt, die diese dicht besiedelten Gebiete ausweist. Die Karte ist auf der Homepage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (www.mwlvw.rlp.de) sowie des Landesbetriebes Mobilität (www.lbm.rlp.de) abrufbar und ist im Rahmen der Flugvorbereitung für Kunstflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu beachten.“

Eine Überprüfung der rot eingezeichneten Bereiche in ICAO- Kartenmaterial oder auch in Google Earth zeigt allerdings, dass nur ausnahmsweise Städte und/oder andere dicht besiedelte Gebiete in diesem roten Bereich vorhanden sind, dafür aber in zahlreichem Maße völlige Freiflächen mit Äckern, Weinbau oder Wald. Die Landesluftfahrtbehörde Rheinland-Pfalz scheut sich auch nicht, Piloten Ordnungswidrigkeiten vorzuwerfen mit der Begründung, sie hätten der in NfL I 105/10 veröffentlichten Bekanntmachung zuwider gehandelt und sich damit ordnungswidrig verhalten im Sinne von § 8 LuftVO. So wurden in einem Fall Koordinaten als Bezugspunkt des angeblichen Kunstfluges (49° 48' N 008° 01' E) ange

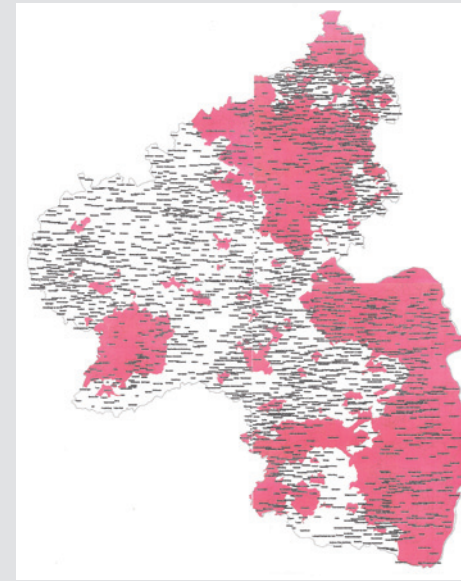


Abb. 2: Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz

geben und behauptet, der Pilot habe über der Gemeinde Wöllstein Kunstflug durchgeführt. Eine Überprüfung in der VFR-ICAO-Karte bzw. dem Kartenmaterial von Google Earth ist allerdings zu entnehmen, dass diese angegebenen Koordinaten einen Bezugspunkt betreffen, der sich westlich der Bundesautobahn A61 Richtung Gemeinde Wöllstein befindet, jedoch über einer Vielzahl von Ackerflächen, weit entfernt von den nächsten kleinen Siedlungen. Noch nicht einmal ein Aussiedlerhof ist erkennbar. Die zitierte Gemeinde Wöllstein liegt meilenweit hiervon entfernt. Richtig ist lediglich, dass sich dieser Bezugspunkt innerhalb des roten Bereiches befindet, das auf der Karte der Landesluftfahrtbehörde Rheinland-Pfalz als „dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz“ ausgewiesen worden ist.

Eine solche Auslegung, es handele sich bereits um dicht besiedeltes Gebiet, wenn in zahlreichen Meilen Entfernung eine Siedlung liegt, geht an der Regelung des § 8 Abs. 2 LuftVO, die schließlich vom BMVBS und mit Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist, vorbei. Zuständig und kompetent für eine Änderung dieser Bestimmung ist lediglich das BMVBS im Zusammenwirken und mit Zustimmung des deutschen Bundesrates, nicht jedoch der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr „in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn“. Wenn der Verordnungsgeber BMVBS von der ihm gemäß § 32 LuftVG erteilten Ermächtigung Gebrauch machen will, kann er dies wirksam nur durch eine förmliche Änderung des § 8 Abs. 2 LuftVO mit Zustimmung des Bundesrates bewirken. Ein solches Verfahren wie das vor-

liegende, statt der Einzelfallprüfung eine vom Land Rheinland-Pfalz erstellte Karte über „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz“ als Grundlage zu nehmen, widerspricht eindeutig der Regelung des § 8 Abs. 2 LuftVO. Im Rahmen der Bundesaufsichtsverwaltung ist das Bundesland Rheinland-Pfalz lediglich befugt, die bundesrechtlichen Regelungen anzuwenden, es ist nicht befugt, diese bundeseinheitlichen Regelungen durch eigene Landesregelungen, wenn auch nur bezogen auf das Bundesland Rheinland-Pfalz, zu ersetzen.

Die vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, mit der Bekanntmachung vom 15.04.2010 getroffene Regelung, wonach die Karte „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz“ für die Feststellung § 8 Abs. 2 LuftVO zur Anwendung gelangen würde, ist daher unwirksam und nichtig. Bußgeldbescheide, die hierauf berufen, sind daher ebenfalls nichtig. Die betroffenen Piloten sind daher von den Gerichten, sollte es zu Bußgeldverfahren kommen, frei zu sprechen (es sei denn, der Pilot hätte sich tatsächlich konkret über einem dicht besiedelten Gebiet, d. h. über einer Ortschaft, befunden und dort Kunstflug ausgeübt). Die Landesluftfahrtbehörde hat daher, wie im übrigen Bundesgebiet in Anbetracht der Rechtswirksamkeit und der Anwendbarkeit des § 8 Abs. 2 LuftVO regelmäßig geschehen, im konkreten Einzelfall zu überprüfen, ob ein Verstoß gegen § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO vorliegt oder nicht. Ein Verweis auf die von ihr erstellte Karte „Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz“ kann nicht weiter führen.

Ich kann daher jedem betroffenen Piloten in Fällen dieser Art nur empfehlen, mit der vorliegenden Begründung Einspruch gegen einen möglichen Bußgeldbescheid des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, einzulegen und sodann die Gerichte entscheiden zu lassen. Die Landesluftfahrtbehörden haben genügend Aufgaben, um die Sicherheit des Luftverkehrs sicherzustellen. Um diese Aufgaben sollten sie sich kümmern und nicht Regelungen treffen, für die sie nicht zuständig sind und deren Regelung daher unwirksam und nichtig ist.

© RA Wolfgang Hirsch,
Stuttgart-Kornwestheim

Abgehängt und nach Berlin verlagert

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb

Autor:
Werner Fischbach



Abb. 1: Eine Militärversion der Halberstadt CK IV befindet sich im Deutschen Museum in München (Foto: Sven Petersen / Wikipedia)

Rund fünf Jahre war die Galerie für Technik in der schwäbischen Kleinstadt Schorndorf im Besitz eines Schmuckstücks – einer Halberstadt CL IV. Die hing dort an der Decke und zeugte von einer der ersten deutschen Fluggesellschaften und ihres Gründers. Paul Strähle, am 20. Mai 1893 in eben diesem Schorndorf geboren, war 1915 zum Piloten ausgebildet und 1918 zum Führer der Jagdstaffel 57 ernannt worden. Nach dem Krieg hatte er drei Flugzeuge vom Typ Halberstadt CL IV erworben. Allerdings wurden die sofort von der Reparationskommission beschlag-

genommen, so dass sie von Strähle dort – zu einem zehnfach überhöhten Preis – ausgelöst werden mussten. Doch dann konnte er loslegen. Um die Flugzeuge für den Passagierverkehr einsetzen zu können, musste die Rumpfstruktur im Bereich des Beobachtersitzes verstärkt, der Sitzabschnitt modifiziert und mit zwei Klappsitzen ausgestattet werden.

1921 erhielt Strähle als erster Unternehmer die Lizenz für Post- und Passagierflüge; zunächst von Stuttgart nach Konstanz und später dann auch nach Nürnberg. Am

2. Januar 1921 startete Strähle zum ersten Mal mit einer Halberstadt CL IV auf dem Cannstatter Wasen. Das Gelände kann als erster Flughafen Stuttgarts bezeichnet werden und dient heute für diverse Veranstaltungen, unter anderem dem als Cannstatter Wasen bezeichneten „schwäbischen Oktoberfest“. Mit Strähle begann der zivile Luftverkehr Deutschlands, der auf rein privatwirtschaftlicher Basis durchgeführt wurde. Lange konnte Strähle jedoch nicht durchhalten. Die Inflation, der wirtschaftliche Druck und die politische Bereinigung der Luftfahrtszene führten

dazu, dass er seine Post- und Passagierflüge 1924 einstellte und sich auf die Luftbildfotografie beschränkte.

Von den drei Halberstadt-Flugzeugen sind zwei erhalten geblieben. Eine davon, die Maschine mit dem Kennzeichen D71, war lange in Schorndorf abgestellt, wurde dann an das Daimler-Museum abgegeben, wo sie mit einer neuen Farbgebung nach Meinung von Strähles Sohn veranstaltet wurde. Die nächste Station war das Automuseum in Langenburg, bevor die Maschine im Jahr 2004 zur Galerie für Technik in Schorndorf kam. Dort passte sie auch gut hin, denn die Galerie ist eigentlich Gottlieb Daimler gewidmet, einem weiteren berühmten Sohn der Stadt.

Doch nun hat die D71 Schorndorf verlassen und ist beim Technik Museum in Berlin angekommen. Der Grund hierfür ist im Bemühen von Strähles Sohn, Paul Ernst Strähle, zu sehen, der im Besitz eines Autohauses war und das inzwischen leerstehende Gebäude gerne verkaufen möchte. Allerdings ergeben sich da ein paar Schwierigkeiten, da das Ge-

bäude nicht andersweitig genutzt werden darf und deshalb so gut wie unverkäuflich ist. Auf eine Nutzungsänderung wollte sich die Stadtverwaltung nicht einlassen. Um an Geld zu kommen blieb Strähle nichts anderes übrig, als das Flugzeug zu veräußern. In Holger Steinle vom Deutschen Technik Museum Berlin hat er einen Interessenten gefunden. So wurde das Flugzeug von der Schorndorfer Museumsdecke abgehängt und vorerst als Leihgabe nach Berlin verfrachtet. Nun bemüht sich das Technikmuseum, die Finanzierung für einen Ankauf sicher zu stellen. Bis dahin bleibt die D71 im Depot des Berliner Museums. Bleibt zu hoffen, dass es dort in naher Zukunft als Exponat ausgestellt wird. Einen Wunsch hat Paul Ernst Strähle jedoch: das Flugzeug soll als Passagierflugzeug und nicht als Militärflugzeug ausgestellt werden. So wie es von seinem Vater betrieben worden ist. Denn Militär-Halberstadts gibt es nach Meinung Paul Ernst Strähles genügend. Unter anderem im Deutschen Museum in München und beim USAF Museum auf der Wright Patterson AFB in Ohio.

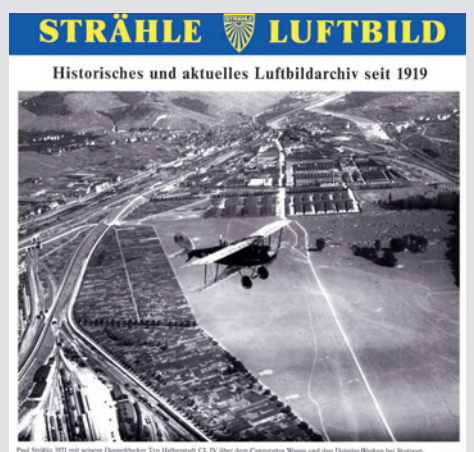


Abb. 2: Broschüre der Firma Luftbild Strähle mit Halberstadt CL IV über dem Cannstatter Wasen (Quelle: Luftbild Strähle)

© Werner Fischbach

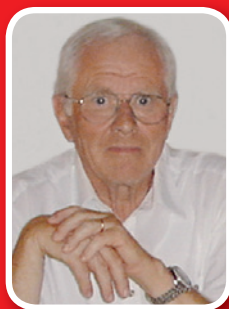


Abb. 3: Wurde inzwischen abgehängt – Halberstadt CL IV in der Galerie für Technik in Schorndorf (Peter Wellhäuser)

Spielt unser Erdmagnetfeld bald verrückt?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luffahrttechnik

Autor:
Hans-Ulrich Ohl



Man kann es weder sehen noch riechen und schon gar nicht anfassen und doch ist es fortwährend existent. Gemeint ist das Magnetfeld unserer Erde. Als einziger Planet in unserem Sonnensystem verfügt die Erde über ein eigenes, flächendeckendes Magnetfeld, das neben seiner navigatorisch nutzbaren Richtwirkung auch in der Lage ist, alles Leben vor einer allzu intensiven, schädlichen kosmischen Strahlung zu schützen. Weltweit warnen Geophysiker jedoch vor einer sich kontinuierlich abschwächenden Feldstärke mit der Konsequenz, einer möglichen totalen Umpolung des Erdmagnetfeldes. Ein solcher Umkehrprozess würde voraussichtlich ein- bis zweitausend Jahre in Anspruch nehmen. Nicht dass so etwas nicht schon einmal vorgekommen wäre. Solche Umkehrprozesse haben sich bereits in Zeitabständen von einigen Millionen Jahren auf unserer Erde immer wieder ereignet, wie Geophysiker in Lava - Gesteinsablagerungen auf Gran Canaria und Hawaii nachweisen konnten. Ein solches Ereignis fand zuletzt vor etwa 780 000 Jahren statt. Vom Zeitablauf wäre es also durchaus denkbar, dass sich ein ähnlicher Prozess zumindest anbahnen könnte. Mit absoluter Sicherheit lässt sich so etwas jedoch nicht vorhersagen. Es gibt jedoch ein paar Indikatoren, die verdächtige Merkmale aufweisen. So schwächt sich die Feldstärke unseres Erdmagnetfeldes seit etwa 170 Jahren kontinuierlich ab, und auch die magnetischen Pole verändern jährlich ihre Position um erstaunliche 50 Kilometer. So ist der magnetische Nordpol, seit man seine geographische Lage verfolgt, von seiner ursprünglichen Position unterhalb der Insel Felix im Norden Kanadas nach einer zeitweiligen Südwanderung, wieder zielstrebig in Richtung Norden auf den geographischen Nordpol unterwegs. Tendenziell, so vermutet man, wird die Wanderung später weiter in Richtung Sibirien gehen. Das kanadische Festland hat er bereits im Jahre 1997 verlassen und wird im Jahre 2024 vermutlich

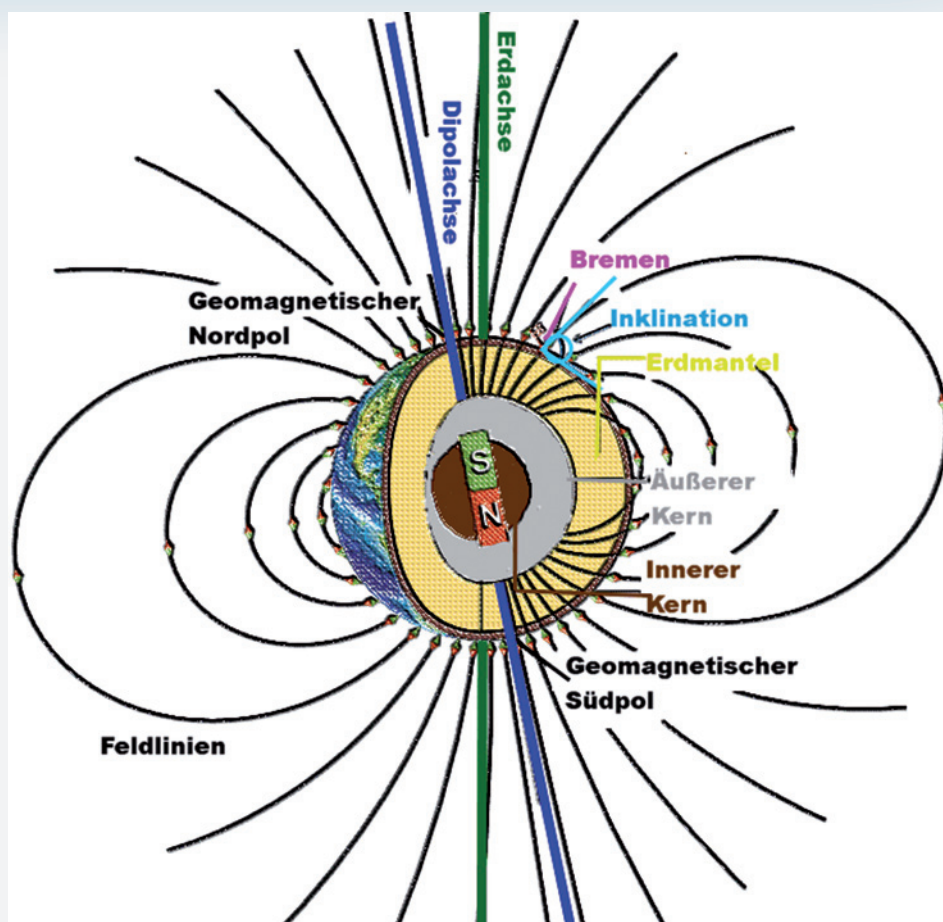


Abb. 1: Wanderung des erdmagnetischen Nordpols während der letzten 400 Jahre

den geographischen Nordpol erreichen. Das alles passt erstaunlich genau in die Vorstellungswelt der Geophysiker von einer möglichen Umkehr unseres Erdmagnetfeldes. Beginnen derartige Ereignisse doch zuerst mit einer Wanderung der magnetischen Pole. Gleichzeitig schwächt sich das erdmagnetische Feld kontinuierlich ab, um während des späteren eigentlichen Umkehrprozesses völlig zu verschwinden. Dabei verändert sich auch die uns vertraute Dipolstruktur mit je einem geographisch definierten Nord- und Südpol. Es können sich während dieses Umkehrvorgangs durchaus auch mehrere magnetische Pole ausbilden, die sich allerdings im Laufe des

Umbildungsprozesses wieder verlieren. Entstanden ist das ursprüngliche Stabmagnetfeld, allerdings hat es sich um 180° in seiner Ausrichtung gedreht. Der magnetische Nordpol befindet sich nun in der Antarktis, während sich der Südpol im oberen Teil der Nordhalbkugel angesiedelt hat. Allerdings, so die Wissenschaftler, treten unkritische, unvollständige Umpolungen weitaus häufiger auf als eine totale Drehung des gesamten Erdmagnetfeldes. Alle zehntausend Jahre also muss man mit einem solchen Ereignis rechnen. Wahrnehmbar ist dieses Phänomen mehr oder weniger an den gleichen Kriterien, wie sie bei einer Totalumpolung auftreten.

Die magnetischen Pole beginnen zu wandern, während die erdmagnetische Feldstärke immer weiter abnimmt, um schließlich gegen Null zu tendieren. Doch danach siegt dann wieder die geophysikalische Vernunft. Das Innenleben der Erde hat sich beruhigt und kehrt in seinen Urzustand zurück. Während des gesamten Umwandlungsprozesses hat das uns umgebende Erdmagnetfeld Teile seiner ihm eigenen Schutzfunktion weigehend eingebüßt. Nur unsere Atmosphäre schützt uns dann noch vor einer direkten, negativen kosmischen Strahlung. Bei starken Sonnenaktivitäten können in etwa 100 km Höhe gewaltige Teilchenströme entstehen und zu erheblichen elektrischen Feldstärken führen. Als Konsequenz treten empfindliche Störungen besonders bei hochfrequenten, satellitengestützten Telekommunikations- und Navigationssystemen auf. Aber auch andere erdgebundene elektrische Hochfrequenzsysteme, wie beispielsweise Radaranlagen oder Funkbrücken, können in Mitleidenschaft gezogen werden. Was veranlasst letztlich unsere Erde, ihr eigenes, bestehendes Magnetfeld so willkürlich und vollkommen verändern zu wollen? Ein Blick ins Erdinnere offenbart in etwa die geophysikalischen Zusammenhänge. In der Erdmitte befindet sich ein mehr als 5000° Celsius heißer, fester Metallkern aus Nickel und Eisen, der unter einem etwa 3,5 millionenfachen atmosphärischen Druck steht. Um ihn herum verursacht eine etwa 3000° Celsius heiße, flüssige Eisenerzmasse eine walzenförmige Rotationsbewegung vom heißen inneren Erdkern hin zum kühleren äußeren Erd-

mantel. Da dieses walzenförmige Gebilde rings um den 5000° Celsius heißen, harten Metallkern im Erdmittelpunkt eine Nord-/Süd-Ausrichtung aufweist, ist es sozusagen ursprünglich für unser existierendes Erdmagnetfeld verantwortlich. Anders ausgedrückt, es handelt sich also keineswegs um ein festgefügtes, kontinuierlich wirkendes Erdmagnetsystem. Vielmehr erzeugen die in sich turbulenten 3000° Celsius heißen, dünnflüssigen Eisenerzströmungen unser Erdmagnetfeld ständig neu. Wissenschaftler bezeichnen diesen fortwährenden Erneuerungsprozess als einen „geodynamischen Vorgang“. Physikalisch gesehen, spielen sich dabei folgende Prozesse ab: Durch Konvektion innerhalb der säulenförmigen Gebilde strömt die Eisenerzmasse ständig von innen nach außen und danach wieder zurück nach innen. Dabei wird sie vom inneren, mehr als 5000° Celsius heißen, festen Kern erneut aufgeheizt und kühlt sich auf ihrem Weg vorbei am äußeren kälteren Erdmantel wieder ab.

Die nachdrängende aufgeheizte Masse lässt sie dann wieder in Richtung Erdmittelpunkt zurück fließen. Gleichzeitig bewirken die unterschiedlichen Zentrifugalkräfte der erdeigene Rotation eine schraubenförmige Bewegung innerhalb der einzelnen Säulenkörper mit einer nördlichen oder südlichen Ausrichtung. Die Rotationsbewegung der Erde bewirkt außerdem, dass sich das magnetische Kraftfeld immer wieder neu an der Erdachse zu orientieren beginnt. Geophysiker sind sich immer noch nicht völlig einig, wenn sie erklären sollen, wie dieses komplexe Strömungssystem im Inneren

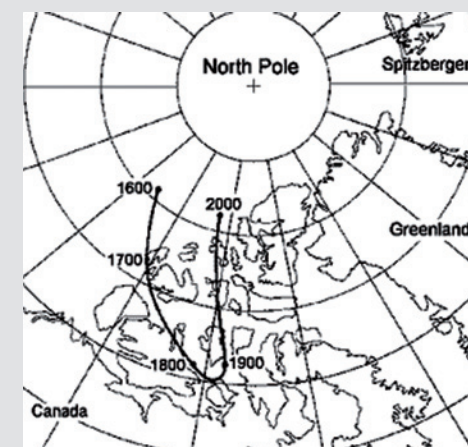


Abb. 2: Struktureller Aufbau des Erdmagnetsystems
Bilder: Archiv Ohl

unserer Erde überhaupt in der Lage ist, ein Erdmagnetfeld zu erzeugen. Der sogenannte „Geodynamoeffekt“ kann eigentlich doch erst dann wirksam werden, wenn bereits ein magnetisches Kraftfeld vorhanden wäre. Es könnte jedoch so gewesen sein, so rätselt man, dass ein Haufen chaotischer, sehr kleiner magnetischer Körnchen im Sternstaub, aus dem die Erde vor vielen Milliarden von Jahren einmal entstanden ist, die Antwort liefert. Für die Geophysiker ist mit Sicherheit eine hochinteressante Periode angebrochen. Ändert sich die Polarität des Erdmagnetfeldes nun oder nicht? Unsere Generation wird diese Frage mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr endgültig beantwortet bekommen, denn für einen solchen Prozess benötigt unser Erdmagnetsystem rund 2000 Jahre oder vielleicht auch mehr.

© Hans-Ulrich Ohl

Impressum:

Herausgeber:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Geschwister-Scholl-Straße 8, D-70806 Kornwestheim

Tel. +49 (0) 7154-2 16 54

Fax +49 (0) 7154-18 38 24

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de

Internet: www.luftfahrt-sv.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, Leserbrief und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: info@aviationnews.de

Redaktion: Rolf-Rainer Barenberg (V.i.S.P.), Lothar Abrakat, Wolfgang Hirsch, Harald Meyer, Helmut Wolfseher.

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Druckvorstufe: Reprofessional GmbH

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2010

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

aviationnews





7 K 1182/08 – das ist kein fliegendes Motorboot, sondern das eines Urteils des FG München vom 8.3.2010 mit den Aufwendungen für ein Sportflugzeug als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben beurteilt wurden.

Das Finanzamt hatte noch im bekannten Schema subsumiert, das Gericht komplett kassiert.

Eine Cessna F 182 Skylane wurde einem Motorboot steuerlich gleichgestellt und mit einem Betriebsausgaben - Abzugsverbot belegt.

Ob damit das letzte Wort gesprochen ist, bleibt abzuwarten, ist aber zu befürchten. Rechtlich vor dem Hintergrund der zitierten amtlich nicht veröffentlichten Urteile des Bundesfinanzhof, politisch vor dem Hintergrund der Spardiskussion.

Aufwendungen einer GmbH für ein Sportflugzeug gehören zu den nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben.

Leitsatz:

1. Zwischen § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 4 EStG und § 8 Abs. 3 S. 2 KStG besteht kein Rangverhältnis, beide Vorschriften sind vielmehr solange nebeneinander anwendbar, wie ihre Rechtsfolgen nicht voneinander abweichen.

2. Nach § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 4 EStG dürfen Aufwendungen für Jagd und Fischerei, für Segeljachten oder Motorjachten sowie für ähnliche Zwecke und für die hiermit zusammenhängenden Bewirtungen den Gewinn nicht mindern. Als „ähnliche Zwecke“ sind auch Aufwendungen für Sportflugzeuge zu qualifizieren, da diese eine ähnliche Nähe zur privaten Lebensführung aufweisen wie die übrigen in der Vorschrift genannten Aufwendungen.

Gesetze: EStG § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 4, KStG § 8 Abs. 3 S. 2 KStG § 8 Abs. 1

Tatbestand

Streitig ist die steuerliche Behandlung der Kosten für Flugzeuge.

Die Klägerin ist eine GmbH, deren Geschäftszweck insbesondere die ist. Gesellschafter mit einem Anteil von 95 v. H. und alleiniger Geschäftsführer ist S.

Nachdem die Klägerin für das Jahr 2003 we-die Steuererklärungen noch einen Jahresabschluss und eine GuV-Rechnung abgegeben hatte, schätzte das beklagte Finanzamt die Besteuerungsgrundlagen. Gegen die Schätzungsbescheide (u.a. Körperschaftsteuer- und Gewerbesteuermessbescheide 2003) legte die Klägerin Einspruch ein und reichte die ausstehenden Steuererklärungen 2003 samt Jahresabschluss und GuV-Rechnung ein. Wie in den Vorjahren waren in den erklärten Betriebsausgaben auch Aufwendungen für die Nutzung eins zum Betriebsvermögen gehörenden Flugzeugs Cessna F 182 Skylane enthalten. Das Flugzeug wurde 1977 für 48.524 Euro erworben und war im Streitjahr bereits voll abgeschrieben. In der GuV-Rechnung 2009 sind Flugkosten in Höhe von 32.343,90 Euro in den sonstigen Aufwendungen enthalten. Das Finanzamt teilte der Klägerin mit, dass die Flugkosten nicht als Betriebsausgaben abzugsfähig seien und bezog sich hierbei auf den Betriebsprüfungsbereich für die Jahre 1999 - 2001 und das für diese Jahre durchgeführte Rechtsbehelfsverfahren. Die Klägerin wurde - da aus den Unterlagen nicht hervorgehe, inwieweit ein Privatanteil für die Nutzung des Flugzeuges berücksichtigt worden sei - um Einreichung berichtigter Steuererklärungen gebeten. Da sich die Klägerin hierzu nicht mehr äußerte, erließ das Finanzamt am 06. März 2008 geänderte Steuerbescheide für 2003, in denen es eine verdeckte Gewinnausschüttung in Höhe von 11.600,00 Euro betreffend die Flugkosten (geschätzter Kostenanteil von 10.000,00 Euro zuzüglich Umsatzsteuer für

die private Nutzung) ansetzte. Außerdem wies es den Einspruch mit Einspruchentscheidung vom 11. März 2008 als unbegründet zurück.

Dagegen richtete sich die Klage, die wie folgt begründet wird:

Das Finanzamt habe nicht berücksichtigt, dass im Kalenderjahr 2003 die Flugzeugprivatnutzung in Höhe von 15.156,49 Euro zuzüglich 2.425,04 Euro Umsatzsteuer und 1.326,95 Euro ohne Umsatzsteuer in der Buchführung als Erlöse verbucht worden sei. Dies entspräche 50 % der gesamten Flugzeugkosten für 2003. Der Ansatz von 50 % der Gesamtkosten für die private Nutzung sei jedoch nicht zutreffend, da von den Gesamtaufwendungen in Höhe von 32.343,90 Euro allein 26.887,26 Euro aufwändige Reparaturmaßnahmen beträfen, die den Wert des Flugzeugs nachhaltig erhöht hätten. Diese Kosten seien nicht in die Bemessungsgrundlage für die Privatnutzung einzubeziehen. Vielmehr sei der zutreffende Ansatz der Privatnutzung 50 % der laufenden Flugzeugkosten in Höhe von 5.456,64 Euro, somit 2.729,00 Euro zuzüglich Umsatzsteuer. Soweit nach Auffassung des Finanzamts die Aufteilung der Flugkosten in einen betrieblichen und in einen privaten Anteil die fortlaufende und zeitnahe Führung eines ordnungsgemäßen Flugbuchs voraussetze, so sei darauf hingewiesen, dass jeder Pilot selbständig ein Flugbuch führen und im Flugzeug bei sich haben müsse. Dieses werde - unabhängig von steuerlichen Gesichtspunkten - aus luftfahrtrechtlichen Gründen geführt. Jeder Flug müsse zeitnah ins Flugbuch eingetragen werden. Dem vorliegenden Flugbuch für 2003 könne entnommen werden, dass das Flugzeug von S zu 47,46 % privat und von der Klägerin zu 52,54% betrieblich genutzt worden sei.

Die Reparaturmaßnahmen, die den Wert des Flugzeugs nachhaltig erhöhten

dürften in die Aufteilung in einen privaten und einen betrieblichen Kostenbereich nicht einbezogen werden, da durch diese Maßnahmen eine Vermögensminderung nicht eingetreten sei. Nur eine Vermögensminderung erfülle jedoch die Tatbestandsvoraussetzungen der verdeckten Gewinnausschüttung.

Die Klägerin beantragt, die angefochtenen Bescheide dahingehend zu ändern, dass das zu versteuernde Einkommen um 22.604,44 Euro vermindert wird und die Körperschaftsteuer sowie der Gewerbesteuermessbetrag entsprechend herabgesetzt werden.

Das Finanzamt beantragt, Klageabweisung. Es führt zur Begründung aus, dass die betriebliche Nutzung des Flugzeugs nicht ausreichend nachgewiesen und glaubhaft gemacht worden sei. Die Maschine werde von S selbst geflogen. Aufschluss über die betriebliche oder private Veranlassung der Flüge könnte nur ein ordnungsgemäßes Logbuch geben, das fortlaufend und zeitnah geführt werde und Flugziele, Zweck der Reise, mitgereiste Personen, die Gesamteinsatzzeit, die Flugdauer pro Flug und die Flugkilometer wiedergebe. Diesen Anforderungen werde das nunmehr vorgelegte Flugbuch nicht gerecht. Dieses sei bereits wegen Nichtangabe des Reisezwecks nicht ordnungsgemäß. Bei flehender Angabe des Reisezwecks sei es nicht leicht nachprüfbar, ob die besuchten Personen aus unternehmerischen oder privaten Gründen aufgesucht worden seien. Aus den Aufzeichnungen sei auch ersichtlich, dass im Jahr 2003 nur wenige Flüge stattgefunden hätten. Im ersten Halbjahr habe es sich hauptsächlich um Werkstattflüge, in der Folgezeit ganz überwiegend um Flüge gehandelt, die zur Aufrechterhaltung der Fluglizenz von S notwendig gewesen seien. Da es sich bei der Fluglizenz von S nach Aktenlage um eine Privatpilotlizenz handele und gemäß dem Urteil des FG Düsseldorf vom 22.11.1994 Az. 6 K 7785/91 Aufwendungen zum Erwerb der Privatpilotlizenz grundsätzlich Kosten der Lebensführung seien, selbst wenn ein Flugzeug für betriebliche Zwecke eingesetzt werde, seien auch die Flüge, die zur Aufrechterhaltung der Pilotenlizenz notwendig seien, der Privatsphäre zuzurechnen. Dadurch ergebe sich - ausgehend von den Berechnungen der Klägerin - ein prozentualer Anteil von 61% für die Privatflüge von S. Im Übrigen seien ein erhebliche betriebliche Interesse und die Notwendigkeit zur Durchführung geschäftlicher Flüge nicht erkennbar. Eine herausragende repräsentative Wirkung, welches die Steigerung des Umsatzes zur

Folge hätte, könne angesichts des äußerst geringen Einsatzes des Flugzeugs nicht angenommen werden.

Hinsichtlich weitere Einzelheiten wird auf die von den Beteiligten eingereichten Schriftsätze, die Akten und das Protokoll über die mündliche Verhandlung vom 8. März 2010 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist unbegründet.

Es kann offen bleiben, ob und ggf. in welcher Höhe die Aufwendungen für das Flugzeug im Streitjahr durch das Gesellschaftsverhältnis veranlasst sind und daher als verdeckte Gewinnausschüttung das Einkommen der Klägerin nicht mindern durften (§ 8 Abs. 3 Satz 2 Körperschaftsteuer - KStG -, für die Gewerbesteuer i.V. m. § 7 des Gewerbesteuergesetz - GewStG-). Die Aufwendungen der Klägerin für das Flugzeug sind jedenfalls nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 Einkommensteuergesetz -EStG- i.V.m. § 8 Abs. 1 KStG, § 7 GewStG vom Abzug ausgeschlossen. Nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs -BFH-, der sich der Senat anschließt, besteht zwischen § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 EStG und § 8 Abs. 3 Satz 2 KStG kein Rangverhältnis, beide Vorschriften sind vielmehr solange nebeneinander anwendbar, wie ihre Rechtsfolgen nicht voneinander abweichen (BFH-Urteil vom 07. Februar 2007 I R 27-29/05. BFH/NV 2007, 1230 m.w.N.).

Nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 EStG (i.V.m. § 8 Abs. 1 KStG, § 7 GewStG) dürfen Aufwendungen für Jagd und Fischerei, für Segeljachten oder Motorjachten sowie für ähnliche Zwecke und für die hiermit zusammenhängenden Bewirtungen den Gewinn nicht mindern. Als „ähnliche Zwecke“ sind auch Aufwendungen für Sportflugzeuge zu qualifizieren (BFH in BFH/NV 2007, 1230 m.w.N.), da diese eine ähnliche Nähe zur privaten Lebensführung aufweisen wie die übrigen in § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 EStG genannten Aufwendungen. Bei der von der Klägerin gehaltenen Cessna F 182 Skylane handelt es sich um ein Leichtflugzeug das als Sportflugzeug und Reiseflugzeug genutzt wird (vgl. www.wikipedia. Stichwort „Cessna F 182“) und das in einen ähnlichen Näheverhältnis zu privaten Lebenshaltungsaufwendungen wie Motorjachten steht. Dies zeigt sich im Streitfall dadurch, dass das Flugzeug überwiegend für Werkstattflüge und für Flüge genutzt wurde, die nach Angaben der Klägerin ausschließlich dazu gedient haben, die Fluglizenz von S aufrecht zu erhalten. Damit handelt es sich um Aufwendungen, die unter § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 EStG fallen. Eine Ausnahme vom Abzugsverbot gilt zwar dann, wenn die entsprechenden

Anlage und Einrichtung (hier Sportflugzeug) nur Arbeitnehmern zur Verfügung steht, wenn es sich also um eine Sozialeinrichtung handelt (BFH in BFH/NV 2007, 1230 m.w.N.) oder wenn sich gewerblich betrieben wird § 4 Abs. 5 Satz 2 EStG) z.B. bei einer Vermietung mit Gewinnabsicht (Heinicke in Schmidt, EStG 28. Auflage, § 4 Rz 567). beide Ausnahmen vom Abzugsverbot liegen im Streitfall jedoch nicht vor.

Die in der Buchführung als Betriebsausgaben berücksichtigten Kosten für das Flugzeug hätten daher richtigerweise im vollen Umfang dem Einkommen der Klägerin hinzugerechnet werden müssen. Wegen des im finanzgerichtlichen Verfahren geltenden Verböserungsverbots (vgl. Gräber, FGO, § 96 Rz.5) verbleibt es jedoch bei der vom Finanzamt nur teilweise vorgenommenen Hinzurechnung. Die Kostenentscheidung beruht auf § 135 Abs. 1 FGO.

© Lothar Abrakat

Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen

Luftfahrtsachverständigenbüro

MICHAEL WACKER

Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet

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

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

Am Wagenweg 2

D-64521 Groß-Gerau

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

Gerhard Neumann Museum

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrtgeschichte

Autor:
Harald Meyer



Gerhard Neumann Museum



Abb. 1: Der Museumseigentümer Josef Voggenreiter in einem Starfightercockpit

Niederalteich ist eine Gemeinde im niederbayerischen Landkreis Deggendorf und liegt am linken Donauufer etwa fünf Kilometer südöstlich der Mündung der Isar in die Donau am Fuße des Bayerischen Waldes. Mittelpunkt des Ortes mit knapp 2000 Einwohnern bildet die Abtei mit Barockbasilika und Klosteranlage. Seit einigen Jahren ist Niederalteich um eine Attraktion reicher. Der Inhaber einer ortsansässigen Metallbaufirma, Josef Voggenreiter (Jahrgang 1954), errichtete vor mehreren Jahren ein modernes, lichtdurchflutetes Gebäude in unmittelbarer Nähe der Jahrhunderte alten Klosteranlage. Schon von außen kann der Besucher durch die große Glasfront die zahlreichen Exponate aus der Luftfahrt ab 1960 erkennen. Im Mittelpunkt des Luftfahrttechnischen Museums steht das militärische Flugzeugmuster F-104 Starfighter der US-Firma Lockheed und sein Antriebsaggregat das J 79 - Strahltriebwerk von General Electric (GE), ebenfalls hergestellt in den USA. Josef Voggenreiter hat sein Museum nach einem deutschen Ingenieur benannt, der sich große Verdienste im Triebwerksbau erworben hat - Gerhard Neumann.

Der Namenspatron

In Frankfurt/Oder wurde am 8. Oktober 1917 Gerhard Neumann geboren. Mit zehn Jahren besuchte er das örtliche Gymnasium. Nach dem Abitur studierte

er drei Jahre lang an der Ingenieurschule Mittweida. Dann verließ er Deutschland und ging 1939 nach China. Dort wurde er 1941 Angehöriger eines Freiwilligencorps, aus der 1942 die Flying Tigers entstanden. Im Juni 1946 erhielt er die US-Staatsbürgerschaft und begann eine Tätigkeit bei der Douglas Aircraft Company. In den USA war Gerhard Neumann ab März 1948 bei General Electric im Triebwerksbau tätig. Nach erfolgreicher Arbeit bei der Entwicklung von Strahltriebwerken wurde er Entwicklungsleiter des J 79 Triebwerks, ein Antriebsaggregat für militärische Kampfflugzeuge mit der Schubkraft für die doppelte Schallgeschwindigkeit. Es wurde in Großserie für alle Starfighter-Modelle von Lockheed und die gesamte

Phantom-Baureihe von McDonnell Douglas produziert und erreichte weltweit eine Stückzahl von rund 19.000. Aufgrund des Erfolges unterstellte GE Gerhard Neumann den gesamten Geschäftsbereich Strahltriebwerke. Drei Jahre später, im März 1961, wurde er Geschäftsführer der Sparte Flugantriebe und 1963 Vize-Präsident von General Electric. Er behielt diesen Posten bis zum 1. Januar 1980. Aufgrund seines Lebenswerkes erhielt er zahlreiche Auszeichnungen, darunter auch die Verleihung der Otto-Lilienthal-Medaille im Jahr 1995. Der Maschinenbauingenieur und Erfinder Gerhard Neumann verstarb am 2. November 1997



Abb. 2: Außenansicht des lichtdurchflutenden Museums

Der Museumsmittelpunkt

Josef Voggenreiter hat in seinem Gerhard Neumann Museum den Starfighter in den Mittelpunkt gestellt. Dieses militärische Kampfflugzeug stand auch jahrelang wegen der vielen Abstürze im Fokus deutscher Medien. „Witwenmacher“ war in der Öffentlichkeit ein allgemein gebräuchliches Synonym für die F-104 Baureihen. Die Deutsche Luftwaffe und Marine beschafften insgesamt 916 Starfighter für die gesamte Einsatzpalette von Jagd-, Jagdbomber-, Aufklärungsaufgaben und als Träger von Nuklearwaffen. Auch die US-registrierten Flugzeuge für Ausbildungszwecke in Luke Air Force Base in Arizona/USA gehörten der Bundeswehr. Der erste Flug fand am 22. Juli 1960 mit einer doppelsitzigen F-104 F in Nörvenich, die letzte Landung einer F-104 G am 22. Mai 1991 in Manching bei der Wehrtechnischen Dienststelle 61 mit weiß-blauer Sonderbemalung statt. Als Mitte der 60er Jahre die Starfighter-Krise ihren Höhepunkt erreichte, übernahm der Weltkrieg II-erfahrene General Johannes Steinhoff die Aufgaben des Inspektors der Luftwaffe. Im Mittelpunkt seines Auftrags stand die Senkung der Unfallrate für den Starfighter. Mit einer großen Palette von Maßnahmen erreichte er dieses Ziel, so erhöhte er beispielsweise die Erfahrung der Piloten durch vermehrte Flugstunden, ließ Fanganlagen an den Enden der Start- und Landebahnen errichten und beschaffte die zuverlässigeren Martin-Baker GQ7(A)-Schleudersitze anstelle der Lockheed C-2 Sitze. In den rund dreißig Jahren Einsatzflugbetrieb gingen 292 Starfighter bei Flugunfällen verloren, zusätzlich mussten sechs Flugzeugzellen bei Unfällen am Boden abgeschrieben werden. Während 116 Piloten den fliegerischen Einsatz mit

ihrem Leben bezahlten, konnten sich 171 Personen erfolgreich mit den Schleudersitzen retten, wobei acht Piloten gleich zweimal am Rettungsschirm hingen und den Erdboden mit einem „Nylon-Letdown“ erreichten. Die Bundeswehr errechnet ihre Flugunfallrate auf der Grundlage von Unfällen pro 10.000 Flugstunden. Mit allen 104-Varianten erreichte sie insgesamt 1.975.646 Flugstunden, so dass statistisch betrachtet alle 6.630 Stunden ein Starfighter-Unfall zu beklagen war. Ohne Berücksichtigung von saisonalen Höhen und Tiefen ergibt dies eine Unfallrate von 1,48 für die gesamte Einsatzzeit von rund 30 Jahren. In der Anfangszeit der Bundeswehr sind mit anderen Flugzeugtypen teilweise wesentlich höhere Unfallraten erreicht worden. Die Bundesmarine führt mit ihren 68 beschafften Seahawk Mk. 100/101 mit einer Rate von 6,68 die Negativliste an. Die Luftwaffe folgt auf Platz 2 mit den Jagdbomberflugzeugen Republic F-84 F Thunderstreak mit 5,78. In den 10 Jahren Flugbetrieb gingen durch Unfälle 190 Maschinen von insgesamt 450 Flugzeugen verloren. Auch wenn das Image des Starfighters in der deutschen Öffentlichkeit sehr negativ war, so liebten viele Militärpiloten ihre „One-O-Four“. Insgesamt 25 Flugzeugführer der Bundeswehr erreichten auf dem Kampfflugzeug mit Stummelflügeln mehr als 3.000 Flugstunden, darunter 10 Marineflieger. Vor seiner Umschulung auf den Tornado PA-200 flog Karl „Yogi“ Söldner aus Lechfeld 1983 seine 3.814te Stunde auf F-104 und ist damit der unerreichte Weltmeister in Bezug auf Starfighterflugstunden. Mit Erreichen der magischen Flugstundenzahl von 3.000 erhielten die Piloten ein gelbes Stoffwappen, das auf der Fliegerlederjacke

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

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

getragen, das besondere Jubiläum zum Ausdruck brachte. Da viele von den 3000ern die Starfighterfliegerei ohne Unfälle überstanden, haben sie allerdings nie die Krawatte erhalten, die der Hersteller Martin-Baker an Flugzeugführer verleiht, die sich aus kritischen Situationen mit Hilfe des Schleudersitzes der britischen Firma retteten.

Ausgestellte Luftfahrzeuge

Im Gerhard Neumann Museum sind folgende Flugzeuge zum großen Teil komplett mit Instrumentierung und Ausrüstung zu besichtigen; militärische Waffensysteme F-104 G mit den Zulassungen 23+73 und 26+53, das militärische Kampfflugzeug MIG-21 BIS aus Ungarn mit der Zulassung 1874, Das Geschäftsreiseflugzeug HFB-320 mit der Zulassung D-COSA, ein Hubschrauber des Typs BO-105, der Stealth-Prototypvorläufer MBB Lampyrda, ein Pottier P 60 Doppeldecker mit der Zulassung OE-AGM und ein Experimental Entenflügelflugzeug mit zwei Motoren, das allerdings nie flog.

Das Interview

Mit dem Eigentümer des Gerhard Neumann Museums, Josef Voggenreiter, führte Aviation news ein Interview:

Aviationnews: Was sind Ihre Beweggründe für die Namensgebung Ihres Museums nach dem deutschen Ingenieur Gerhard Neumann?

Josef Voggenreiter: Ich wollte damit die unglaubliche Lebensgeschichte dieses Mannes würdigen.

Aviationnews: Haben Sie Gerhard Neumann persönlich kennen gelernt?

Josef Voggenreiter: Ja, am 21. Januar 1997 war Gerhard Neumann gemeinsam mit seiner Frau Clarice hier in Niederaltach.

Aviationnews: Wieviele Flugzeugzellen der F-104 Baureihe sind im Museum ausgestellt?

Josef Voggenreiter: Zwei F-104 G, wobei bei einer Zelle fast die komplette Außenhaut abgenommen wurde, um tiefe Einblicke in damalige vorherrschende Technik zu geben.

Aviationnews: Welche Art Veranstaltungen und wie häufig finden diese im runden Atrium Ihres Museums statt?

Josef Voggenreiter: Natürlich in erster Linie Fachsymposien zum Thema Fliegerei und Triebwerkstechnik, aber auch



Abb. 3: Übersicht über ein Teil der Ausstellungsgegenstände wie z.B. F-104 G, MIG-21 und HFB-320 sowie ein J-79 Triebwerk

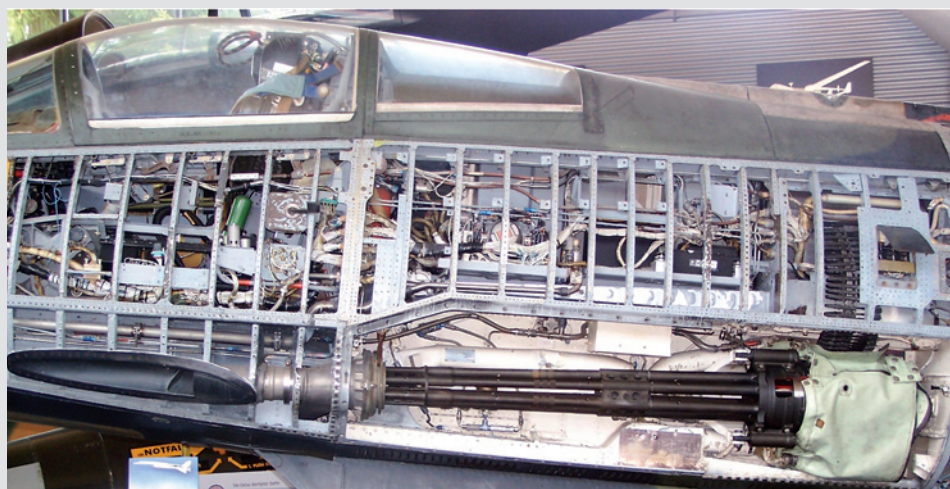


Abb. 4: An der „gestrippten“ F-104 G kann der Besucher unter die Außenhaut blicken und z.B. Details der Bordkanone M-61 Vulcan anschauen

musikalische Veranstaltungen mit Konzerten unter Flügeln, von Klassik bis Irish Folk.

Aviationnews: Ihr Museum hat keine regelmäßigen Öffnungszeiten und kann aber nach vorheriger Terminvereinbarung besichtigt werden. Wie viele Besucher haben sie seit der Eröffnung am 21. März 2005 gezählt und welche besonderen Gäste konnten Sie bisher begrüßen?

Josef Voggenreiter: Rund 10.000 Personen, darunter waren besondere Gäste wie Günther Rall (1918 – 2009, Jagdflieger im 2. Weltkrieg und späterer Inspekteur der Luftwaffe) und Wolfgang Czaia (Testpilot auf Starfighter mit jetzt noch gültiger Lizenz, er flog auch die nachgebauten Me262 ein).

Das Gerhard Neumann Museum in Niederaltach ist mit dem Pkw über die Autobahn A 3, Anschlussstelle Hengersberg gut zu

erreichen. Über Altenufer fährt man weiter Richtung Niederaltach. Nach einer viertel Umfahrung der Klosteranlage erreicht man das Museumsgebäude mit einer großen Glasfassade. Unbedingt notwendig ist eine vorherige Terminvereinbarung (nicht sonntags) mit dem Eigentümer über Telefon 09901-2027-0 oder über E-Mail: Josef.Voggenreiter@f-104.de. Der Eintrittspreis beträgt 5 Euro pro Person bei einer Gruppengröße ab 10 Personen.

Nach einer rund 1-1/2 stündigen Führung mit vielen interessanten Detailangaben durch den Museumsbesitzer Josef Voggenreiter persönlich, empfiehlt sich eine Einkehr in die nahe gelegene Klosterwirtschaft der dortigen Benediktiner-Abtei.

Der Besucher wird am Eingang mit folgendem Spruch begrüßt:
„Was uns verbindet ist der Traum vom

DO YOU SPEAK ICAO ENGLISH ?

LANGUAGE PROFICIENCY TESTS FÜR PILOTEN



Autorin:

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb Sabine Mertens Innsbruck

Der Nachweis der Sprachkenntnisse für Piloten entsprechend der ICAO Vorgaben ist verpflichtend.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Ablegung dieser Prüfung sind die folgenden:

- DOC 9835: Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements
- CAO Annex 1 Anhang 1 JAR-FCL 1.200 (Kenntnisse der englischen Sprache)

Wer muss diese Prüfung ablegen?

- Die ICAO Sprachanforderungen gelten grundsätzlich für alle Lizenzinhaber, deren Lizenzen in einem ICAO Vertragsstaat ausgestellt wurden.
- Piloten, die den Sprechfunkverkehr in englischer Sprache ausüben, müssen ungeachtet ihrer Nationalität ausreichende Kenntnisse der englischen Sprache haben.
- Grundsätzlich gelten die Anforderungen der ICAO für jede Sprache, in welcher jeweils der Sprechfunkverkehr durchgeführt wird.

Wie werden die Sprachkenntnisse bewertet?

Sprachkenntnisse werden nach der ICAO Rating Scale eingestuft. Die ICAO Bewertungsskala umfasst Level 1 bis 6, wobei Level 6 die bestmögliche Einstufung ist.

Die Sprachkenntnisse werden unter Berücksichtigung folgender Kriterien bewertet:

- Aussprache (pronunciation)
- Struktur (structure)
- Wortschatz (vocabulary)
- Sprachgewandtheit (fluency)
- Verständnis (comprehension)
- Verhalten im Gespräch (interaction)

Operational (4), extended (5), expert (6) level

- Piloten müssen zumindest die Stufe 4 (operational level) beherrschen. Die Sprachfähigkeiten müssen in periodischen Zeitabständen wiederholt nachgewiesen werden. Von dieser Regelung sind lediglich Lizenzinhaber ausgenommen, die über eine Sprachbefähigung entsprechend der Stufe 6 verfügen.
- ICAO Level 4 gilt als operational Level, der ausreicht, die Kommunikation auch in Non-Routine Situationen aufrecht zu erhalten.
- Der Expert Level entspricht dem ICAO Sprachlevel 6 und gilt als nahezu muttersprachliches Niveau. Wird ein Kandidat mit Level 6 beurteilt, wird das in die Fluglizenz eingetragen und eine wiederholte Sprachfertigkeitsprüfung (recurrent testing) entfällt.

Language Assessment Body in Österreich

Ab dem 3. Quartal 2010 werden in Österreich sogenannte Language Assessment Bodies zugelassen.

Im Language Assessment Body von SierraMike Consulting werden bereits ab jetzt Prüfungen bis Level 6 von erfahrenen Native Speakers und Language Proficiency Examiners Level 6 und Examiners nach JAR-FCL 1.425 durchgeführt.

Nähere Informationen finden Sie hierzu unter:

www.language-proficiency.de

www.language-proficiency.com oder office@language-proficiency.com bzw. office@sierramike-consulting.com

Sabine Mertens Eduard Bodemgasse 6/3 A-6020 Innsbruck

Tel +43 512 89 0512 Fax + 43 512 89 0512 -89

office@language-proficiency.com

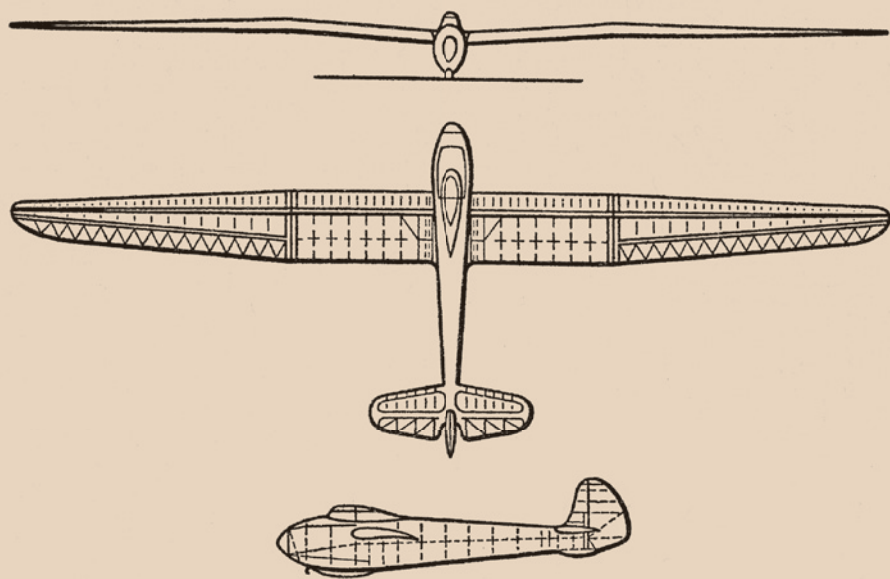
Rhön-Rekord-Wettbewerb 1935

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Historie (Teil 19)

Der zweite Tag brachte nicht so günstiges Flugwetter wie der erste Rekordsonntag, da es nicht so warm war und infolge dessen die thermischen Aufwinde fehlten. Die Teilnehmer des Wettbewerbes beschränkten sich also darauf, am Hang größere Dauerflüge auszuführen. Die beste Flugdauer erreichte der Pilot Kennel von der Luftsport Landesgruppe Hannover, der etwa 10 1/2 Stunden in der Luft blieb. Eine Stunde weniger betrug die Flugzeit von Steinhoff von der Luftsport Landesgruppe Weimar. Heidrich, Essen, schaffte neun Stunden und zehn Minuten. Seinem Landesgruppenkameraden Brinkmann gelang es, 8 Stunden 55 Minuten in der Luft zu bleiben. Dazu kamen eine ganze Reihe von weiteren Flügen, die die 5-Stunden-Grenze überschritten. Flüge unterhalb dieser Dauer wurden gar nicht gewertet, ein Zeichen für den gewaltigen Fortschritt des Segelflugsports, der solche Anforderungen als selbstverständlich hinnahm. Der dritte Wettbewerbstag brachte wieder eine ganz andere Wetterlage. Ganz schwacher Ostwind herrschte, dazu aber eine gute Sonnenstrahlung, so dass sich bald

Milseburgflug ausgeschrieben, der die Umrundung der 7,5 Kilometer entfernten Milseburg mit Rückkehr zur Startstelle verlangte, eine Aufgabe, an der sich vor Jahren die besten Piloten die Zähne ausgebissen hatten. In diesem Jahre gelang es zwei Fliegern, nämlich

schließender Rückkehr zur Wasserkuppe. Auch diese Aufgabe bot einer ganzen Reihe von Piloten keine Schwierigkeiten mehr. Der Berliner Flieger Hans von Miakich, der Aachener Peters, der Nürnberger Wagner, Spilger-Darmstadt und Frowein-Stuttgart teilten sich den Preis.



RHÖN-SPERBER

Späte, Chemnitz, und Krenz von der Landesgruppe Halberstadt, die Bedingungen dieses Preises sogar zweimal zu erfüllen. 13 weitere Flieger machten außerdem den Flug, im ganzen also 17 Milseburgflüge. Zu diesen Flügen kamen eine Reihe von Oberlandflügen, die natürlich in Anbetracht des geringen Windes nicht solche Ausmaße annehmen konnten wie die Rekordflüge des ersten Tages, deshalb aber kaum geringer zu bewerten sind. Die beste Leistung erreichte Peter Riedel, der inzwischen Verkehrsflieger geworden, für die Reichsgruppe Lufthansa flog. Er schaffte mit seinem „Kondore“ eine Strecke von 138 Kilometern. Auch am nächsten Wettbewerbstag herrschte eine ähnliche Wetterlage, also warme Sonneneinstrahlung und wenig Wind. Nach den Erfolgen des Vortages riskierte die Wettbewerbsleitung eine Verdoppelung der Flugbedingungen für den Tagespreis. Diesmal sollte der 15 Kilometer entfernte Habelberg umflogen werden mit an-

Wolf Hirth flog an diesem Tage zum ersten Male seine Neukonstruktion „Minimoa“. Er begnügte sich nicht mit den 15 Kilometern, sondern führte einen Zielflug nach dem 30 Kilometer entfernten Ochsenberg aus und kehrte anschließend zur Startstelle zurück. Eine ganze Reihe anderer Piloten gingen auf Strecke, bei der völligen Windstille eine schwierige Aufgabe. Trotzdem gelangen einige recht gute Flüge bis in die Gegend von

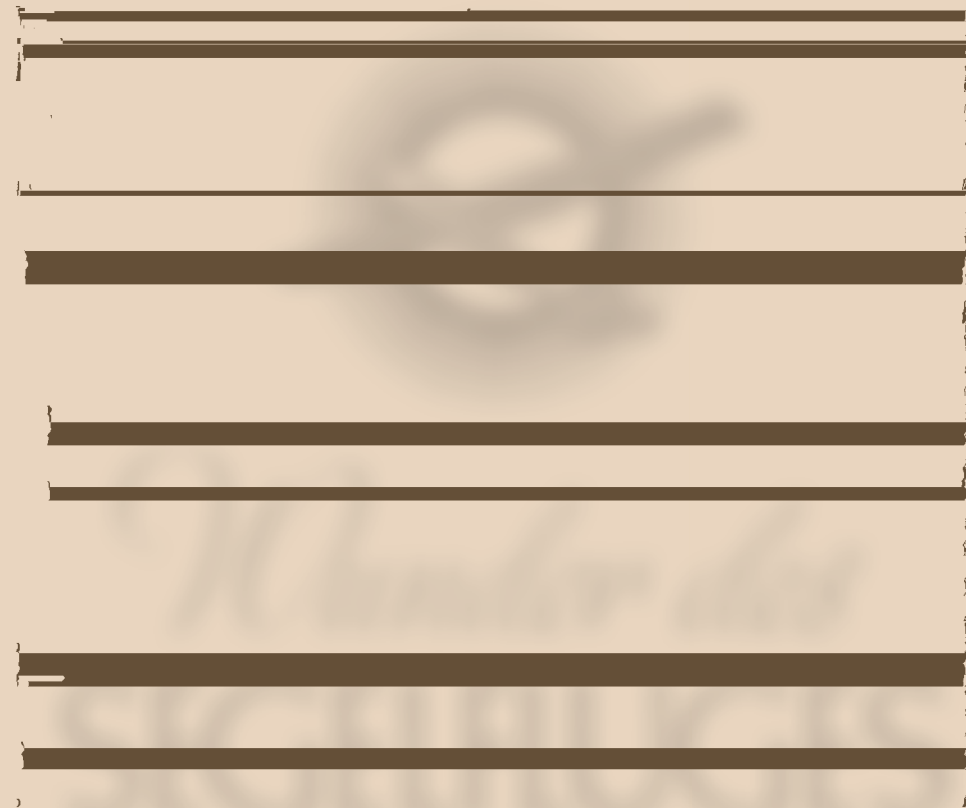


Bild 2 Rhön 1935: Zwischenspiel



Bild 1 Rhön 1935: Peter Riedel mit „La Falda“

gute thermische Aufwinde bildeten. In früheren Wettbewerben hätte man bei diesem schwachen Wind die Flugzeuge erst gar nicht aus dem Schuppen geholt. Diesmal fehlte von allen am Wettbewerb beteiligten Flugzeugen, soweit sie von der technischen Kommission schon zugelassen waren, nicht ein einziges am Start. Die Wettbewerbsleitung hatte als Tagespreis den



Vacha, Gelnhausen, Darmstadt, Frankfurt a. M., Mainz, Kaiserslautern und Köln. Die beste Leistung des Tages vollbrachte Peter Riedel, von dem die Landemeldung aus der Nähe von Aachen, 270 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt, eintraf. Diese Leistungen zeigen, wie der Nachwuchs durch das Vorbild der älteren Meisterpiloten lernte, denn diese bei

Windstille durchgeführten reinen Thermikflüge stellen allesamt Leistungen dar, die man wenige Jahre vorher noch für unmöglich gehalten hätte. Die Tatsache, dass völlige Windstille herrschte, wird dadurch erwiesen, dass die Flüge sich an diesem Tage in alle Himmelsrichtungen erstreckten. Auch am nächsten Tage dasselbe Bild. Das Fliegerlager war bald



Bild 4 Rhön 1935: Segelflugzeugparade



Bild 3 Rhön 1935: Haltemannschaft

nach der Starteröffnung völlig „geräumt“. Alles, was startfähig war, ging auf Strecke, und nur die wenigen Maschinen, die reparaturbedürftig waren, blieben im Lager zurück. Die beste Leistung dieses Tages vollbrachte der Mannheimer Pilot Ludwig Hofmann, der nach Zurücklegung einer Strecke von etwa 330 Kilometern in Belgien bei Arlon landete. Auch Peter Riedel und der Merseburger Rudolf Oeltzschner hatten dieselbe Flugrichtung, sie landeten in der Nähe von Düren und Trier. Oeltzschners Flugstrecke betrug 270 Kilometer, Peter Riedel schaffte diesmal nur 250 Kilometer. 18 weitere Streckenflüge zwischen 100 und 200 Kilometern wurden am Abend dieses Tages der Wettbewerbsleitung gemeldet.

Radio Telephony Language Proficiency- Thema Nummer 1 der General Aviation im Jahre 2010

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb Dipl.-Pädagoge Claus-G. Schwöbel

Autor:



Nicht nur, aber auch die General Aviation ist von einer ICAO Forderung des Jahres 2003 betroffen, die besagt, dass alle Piloten/Innen bis zum 05.03.2008 ihren Nachweis der language proficiency in englischer Sprache auf dem level 4 erbringen mussten. Die dreijährige Übergangsfrist endet nun in Deutschland zum Jahresende 2010. Segelflieger, UL-Piloten und Ballonfahrer sind von diesem Nachweis allerdings verschont. Zuvor mussten sich die ATC Controller bereits dem Nachweis ihrer Sprachkompetenz bis zum Stichtag..... einer individuellen Sprachprüfung unterziehen. Worum geht es, warum diese Nachprüfung für alte Hasen, die schon seit Dutzenden von Jahren fliegen? Und warum mussten die newcomers unter den Piloten ab dem 24.09.2008 zu ihrem BZF I bzw. dem AZF noch diese zusätzliche Sprachprüfung absolvieren, wenn sie ab dem 01.01.2010

-VFR international fliegen wollen oder -IFR im Inland oder Ausland unterwegs sind? Kurz gesagt möchte ICAO sicherstellen, dass die flying community weltweit untereinander und mit den ATC-controllern mindestens auf dem „operational level 4“ eindeutig und verständlich miteinander kommunizieren kann. Dabei war Auslöser des ICAO- Beschlusses insbesondere die Tatsache, dass in den 70er bis 90er Jahren hunderte von Todesopfern in der Luftfahrt zu beklagen waren, deren Verlust eindeutig auf Sprachdefizite in der englischen Sprache auf Seiten der flight-crew/ controller zurückzuführen war. Die Erörterung dieses alarmierenden Sachverhaltes hatte innerhalb der ICAO-Organisationen bereits 1998 begonnen. In ihrem zentralen Doc 9835 (google) entwickelten die ICAO-Fachleute sechs Sprachstufen mit den sechs „holistic descriptors“, welche die Anforderungen der jeweiligen Stufe detailliert beschreiben.

Die Stufen 1 bis 3 bleiben nachfolgend unberücksichtigt, weil sie pre-operational sind; nur die Stufen 4 bis 6 sind für uns als **operational levels** von Bedeutung (s.o.).

FOLGT SYSTEMATIK siehe Seite A-8 des ICAO DOC 9835 DIN A-4 Querformat.Falls satztechnisch nicht möglich, die Anlage 3 zur Luft PersV §125 drucken und Rücksprache nehmen mit dem Verfasser unter 0178 971 2391.

Diese Systematik finden wir in der Anlage 3 zum §125 der LuftPersV in deutscher Sprache wieder und haben auch eine Referenz im §15 der aktuellen Flugfunkverordnung.

Die Prüfung wird entweder als Erstprüfung abgelegt oder für Inhaber eines BZF I /AZF mit Ausstellungsdatum vor dem 24.09.2008 als Verlängerungsprüfung.

Für die Profis der Commercial Aviationon wird diese mündliche Prüfung im Regelfalle wohl wenig Probleme bereiten, da sie im täglichen Umgang mit flight attendants, ground personnel, maintenance und despatchern das geforderte „plain English“ beherrschen müssen, um ihren beruflichen Alltag zu bewältigen.

Einige Piloten/Innen-auch in der General Aviation- werden aber sicherlich noch Schulungsbedarf haben, um sich über die übliche englische Phraseologie der Funksprechzeugnisse hinaus in der Prüfung zu behaupten.Diese ATC- Phraseologie ist nämlich in der Prüfung nicht gefragt,vielmehr sollen Themen „effectively on common, concrete and work-related topics“ in den beiden Prüfungsfächern

-Hörverständnis und -Sprechfertigkeiten behandelt werden. Es geht dabei um die sprachliche und nicht um die sachliche Richtigkeit der mündlichen

Äußerungen des Prüflings; es geht auch nicht um eine erneute Wissensüberprüfung der theoretischen, fliegerischen Kenntnisse z.B. in Navigation oder Aerodynamik, sondern der kreative, sachgerechte Einsatz der englischen Sprache auch in unerwarteten und neuen Situationen wird beurteilt. Der Ablauf und der Umfang der Sprachprüfung wird auf der LBA-Seite unter Luftfahrtpersonal/Sprachanforderungen ausführlich dargestellt; Sprachproben können abgehört werden.

So kann jeder Betroffene abschätzen,ob er sich direkt zur Prüfung meldet oder besser zunächst eine Auffrischung seiner englischen Hör- und Sprechfertigkeiten vornimmt. Wie steht es nun mit der Validität, der Reliabilität, der Transparenz und der Dokumentation der Sprachprüfung?

Der Prüfer ist in der Gestaltung, im Ablauf der Prüfung und seiner Beurteilung nicht auf sich gestellt und kann nicht willkürlich urteilen.

Prüfungssätze mit Szenarien aus der Luftfahrt im Umfang von ca.70 bis 100 Wörtern zum Prüfungsteil „**Hörverständnis**“ werden dem Prüfer vom Luftfahrt-Bundesamt zugewiesen.

Ein Prüfungssatz umfasst acht Hörbeispiele für die Verlängerungsprüfung (zwölf bei der Erstprüfung); es müssen im Ankreuz-Verfahren sechs (neun) richtig beantwortet werden.

Erst dann wird man zum Prüfungsteil „**Sprechfertigkeiten**“ zugelassen.

In diesem zweiten Teil wird in Interviewform ein ca. zehnmütiges Gespräch mit gelenkten Fragen durchgeführt. Schriftsprachliche Inhalte werden nicht geprüft.

Die **holistic descriptors** enthalten ziemlich genaue Angaben zur Beurteilung und Bewertung der Antworten des Prüflings in den Feldern

- pronunciation
- structure
- vocabulary
- fluency
- comprehension
- interactions.

Sie binden den Prüfer und geben zugleich dem Prüfling die Möglichkeit, seine Leistungen an einem vorgegeben Kriterienkatalog seinerseits zu bewerten und so ggf. das Urteil des Prüfers nachzuprüfen. Der Bewertungsbogen ist auf der LBA-Seite übrigens auch veröffentlicht.

Der Nachweis des level 4 gilt für den VFR Piloten vier Jahre, für den IFR Piloten drei Jahre.

Für den level 5 gilt der Nachweis acht/sechs Jahre; der level 6 gilt lebenslang. Der Ersteintrag erfolgt in die Lizenz durch die Behörde. Ungelöst sind momentan noch eine ganze Reihe von Einzelfragen wie z. B. die Anerkennung

-ausländischer Nachweise
-von Hochschulabschlüssen
-von beruflichen Tätigkeiten
-von beruflichen Abschlüssen,etc.
Diese Fragen werden im Laufe des Jahres sicherlich in einer Rechtsverordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt geregelt werden. Im Laufe des Jahres 2010 werden ca. 10.000 ATPL-Inhaber und ca. 5000 CPL-Inhaber sowie mehrere Tausend Piloten mit PPL-A geprüft werden.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat zur Abwicklung dieser großen Anzahl ein arbeitsteiliges Verfahren eingerichtet, nachdem zunächst die Bundesnetzagentur ihre Regionalstellen mit sachkundigen Prüfern ausgestattet hatte.Ergänzend zu den BZF/AZF Prüfungen werden dort seit 2008 Erstprüfungen zum Nachweis des level 4 abgenommen.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat zur Abnahme von Erst-und Verlängerungsprüfungen für die level 4 ,5 und 6 einige selbständige Stellen autorisiert und zur Abnahme von Verlängerungsprüfungen der Stufe 4 Einzelprüfer. Die Anschriften sind der erwähnten Internetseite zu entnehmen.



**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 Sachverständigenbüro
Dr. Ing. Wolfgang Holstein
14547 Beelitz · OT Schäpe
Fon (030) 26 48 45 75
Fax (030) 26 48 45 76
<http://www.hms-technologie.de>
E-Mail: dr.w.holstein@t-online.de

PERMANON

Permanon Aircraft Protect and Fly.

Permanon GmbH
> Winterstetten 53
> 88299 Leutkirch, Germany
> Tel. +49 75 67 - 15 63
> Fax + 49 75 67 - 10 31
> info@permanon.de
> www.permanon.com

Anlage 3 (zu § 125) Maßstäbe der Bewertung der Sprachkenntnisse
Die Bewertung der Sprachkenntnisse erfolgt anhand folgender Maßstäbe:

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

Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

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

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



Stiftung Mayday

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

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

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

Pressemitteilung

**Luftsportverein Mönchsheide wird vierzig
„Tag des offenen Himmels“ zum Jubiläum am
25./26. September / Flieger und Gäste herzlich
willkommen**

Auf dem Segelfluggelände Mönchsheide bei Bad Breisig feiert der Luftsportverein am 25./26.9.2010 sein 40-jähriges Jubiläum. Flieger aus nah und fern sind eingeladen und dürfen sich auf eine Landung ohne Landegebühen auf einem schönen Grasplatz inmitten einer intakten Natur freuen.

Die Besucher erwartet an beiden Tagen ein volles Programm, der Eintritt ist frei. Am Samstag geht es mit Segelflug ab 14 Uhr los. Es gibt eine Flugzeugausstellung und diverse Stände sorgen zwischendurch fürs leibliche Wohl. In einem Segelflugsimulator können die Besucher einen realitätsnahen Testflug absolvieren. Gleitschirme mit Windenstart, Segelflugschlepp mit ULs, Rundflüge und Segelkunstflug sind der Hauptteil, ab 16 Uhr gibt es eine Flugzeugstaffel mit Formationsflug aus mehreren Flugzeugen vom Typ FK12 und weitere Vorführungen, u.a. mit dem legendären Fieseler Storch. Den Abschluss bildet ein farbenfroher Ballonstart.

Der Sonntag beginnt um 10 Uhr, wieder mit einem abwechslungsreichen Programm, diesmal sind zusätzlich Segelkunstflug, Segelflug mit einem UL, Modellflug und Gleitschirmstarts mit Motor zu sehen.

Über den Luftsportverein Mönchsheide:
Nach der Gründung am 27.10.1970 wuchs die Zahl der Mitglieder stetig. Zunächst waren es nur enthusiastische Segelflieger, die mit dem Erwerb eines Motorseglers und eines Schleppflugzeuges den ersten Schritt zum Motorflug taten. Seit 1992 ist der Verein stolzer Besitzer des gesamten Flugplatzgeländes und der angrenzenden Waldflächen. In 2006 hielt schließlich die Ultralight-Fliegerei Einzug und sorgte damit für einen deutlichen Zuwachs an Mitgliedern. Ebenso seit 2006 sind die Drachen- und Gleitschirmflieger „auf der Heide“. Alle Sportarten (inklusive vielen Walkern und Joggern) existieren friedlich mit- und nebeneinander.

Der Verein zählt heute 220 aktive Mitglieder, die in Eigenleistung jedes Jahr weit über 10.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden leisten. Bemerkenswert dabei ist, dass der größte Teil davon für Landschaftspflege und Naturschutz verwendet werden. Weitere Infos unter <http://www.moenchsheide.de>

Luftsportverein Mönchsheide, Aeroclub Bad Breisig-Andernach e.V.
Kurzform: LSV Mönchsheide e.V.
Anschrift: Flugplatz, 53498 Bad Breisig / Rhein
Webseite: <http://www.moenchsheide.de>
Veranstaltungswebseite: <http://40jahre.moenchsheide.de>
Telefon: +49(0)2633-9460 (nur am Wochenende besetzt)
E-Mail: vorstand@moenchsheide.de

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.

OBO BETTERMANN-Kundenservice:
Tel.: 02373/89-1500 · E-Mail: info@obo.de
www.obo.de



THINK CONNECTED.

Ein modernes Märchen aus der Republik

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Flugbetrieb

Autor:
Uwe Heins



Es war ein mal ein Bundesland in Deutschland - nennen wir es hier HESSEN.

Dieses Bundesland hat neben Berlin die höchste Dichte an Behörden! Das formt natürlich die Bewohner dieses Bundeslandes und daher hat es auch die größte Rechtsanwaltdichte!

Ganz einfach ausgedrückt: Wer aronal und elmex in der falschen Reihenfolge nimmt, riskiert in Hessen bereits eine Anzeige! Und da der Hesse ein überaus aufmerksamer - will sagen neugieriger - Bürger ist, bleibt nichts unentdeckt!

Sie meinen sicher, das wäre nur bei Asterix und Obelix so? Nein - weit gefehlt, das ist HESSEN!

So begab sich einst ein kleiner Hubschrauberpilot in den Einsatz für hehre Aufgaben: Kontrollbefliegung von elektrischen Freileitungen. Dieses ist wichtig, da auch die vielen Behörden ja viel Strom benötigen - und wehe der fällt mal aus!

Versehen mit allen behördlichen Lizenzen, Genehmigungen, Ausrüstungen und nicht zuletzt einem über Jahrzehnte gesammeltem Fachwissen traf dieser Pilot am 04.10.2009 nach einem arbeitsreichen Tag beim nächsten Auftraggeber in Hessen ein. Dieser Kunde besitzt zwar viele Leitungen, allerdings kein Umspannwerk (UW), in dem eine Hubschrauberlandung möglich wäre. So landete der Pilot seinen Hubschrauber ca 200m vom UW entfernt in unmittelbarer Nähe seiner am nächsten Tag zu kontrollierenden Leitung auf einem großen Parkplatz (zur Vermeidung von Flurschaden nicht im Gras daneben!) akkurat mit linker Kufe am Randstein und beschloß sein Tagwerk - wie auch bereits jährlich

mindestens einmal während der letzten 35 Jahre an diesem Ort!

Der Landepunkt war vom empfangenen Vorkommando bereits abgesperrt und gesichert, die nächsten geparkten Autos ca 50 m entfernt.

Nun, zu diesem Zweck haben die Altvorwideren in der Frühzeit der Hubschraubertätigkeit in der Bundesrepublik bereits weitsichtig gehandelt und die Trennung zwischen flugplatzgestütztem Flächenverkehr und Luftarbeit der Hubschrauber in Gesetzesform gebracht: Allgemeinerlaubnis für den Einsatz von Hubschraubern (letzte Fassung Nfl I 212/98).

(Pretext: „...Die zuständigen Länderbehörden werden nach den Richtlinien sowie unter Zugrundelegung des Musterbescheides verfahren“)

Das ist eine gesetzliche Richtlinie vom BMV und der Betrachter meint daher, daß diese in allen Bundesländern (außer natürlich die Groß-Länder Berlin, Hamburg, Bremen, teilweise Bonn und mit bayerischen Einschränkungen) Gültigkeit hat.

Diese Sichtweise ist erivanisch prinzipiell richtig, allerdings im Falle von Hessen recht blauäugig!

Was der arbeitssame Hubschrauberpilot bundesweit also seit annähernd 40 Jahren mit Akribie, Pünktlichkeit und professionellem Fachwissen und -können geleistet hat, wird in Hessen auf den Prüfstand gestellt!

Denn wie eingangs erwähnt, gibt es hier nicht nur den Großflughafen Frankfurt - deren Controller übrigens dank der über 30jährigen Tätigkeit der Protagonisten in deren Zuständigkeitsbereich so firm

sind, daß sie sogar wissen, wo sich der Mast 76 befindet, den der Hubi gerade kontrolliert - es gibt auch den Flugplatz Egelsbach, wo alle Controller, die nicht von Frankfurt aufgenommen werden, hervorragende Oberlehrerdienste leisten.

Und es gibt sogar eine neue Bundes-Behörde in Darmstadt, die sich durch noch mehr fehlendem Fachwissen gerade einen Namen machen will. Natürlich gibts ja jede Menge Vorbilder in Berlin, wo man zwar auch nicht weiß, was man gerade tut, dieses allerdings mit Inbrunst!

Kommen wir also auf den neugierigen Hessen zurück: An diesem betreffenden Abend befand sich ein 2.Vorsitzender eines Gleitschirm-Vereins just bei seiner Großmutter, als er den anfliegenden Hubschrauber bemerkte.

Nun war er so neugierig, dass er zuerst einmal den Polizeinotruf 110 wählte, um zu erfahren, was dort denn nun los wäre! Da er eine unbefriedigende Antwort erhielt (Wissen von nix, werden aber bei der Flugsicherung prüfen) veranlaßte ihn seine ungestillte Neugier, „mal selbst um die Ecke zu gehen“ und sich das Gefährt einmal anzuschauen. Hier stellte er dann das Kennzeichen des ordnungsgemäß abgestellten und gesicherten Hubschraubers fest, welches er dann umgehend wieder über den Polizeinotruf 110 absetzte! Mit den überaus qualifizierten Zusatzbemerkungen, daß dieses sicherlich nicht genehmigt wäre!! Dann machte er auch noch sechs Beweisfotos die er mit den GPS-Daten auf Google Earth um 20:30 Uhr an die untere Luftfahrtbehörde des RP Darmstadt mailte, nachdem er die Sachbearbeiterin zu Hause bereits telefonisch vorgewarnt hatte.

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

<http://peschke-muc.de>



Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

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

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

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

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany

AOPA GERMANY



Sie fliegen!

Wir kümmern uns um

- die Rückerstattung Ihrer Mineralölsteuer
- die Bereitstellung von Slots auch für die AL
- die Abschaffung der ZÜP
- EASA-FCL, EASA-OPS, Security
- und vieles mehr

Weitere Infos?

AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
+49 6103 42081 • info@aopa.de • www.aopa.de

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206

Piloten-SERVICE

Robert Rieger GmbH

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

Die über den Notruf 110 - warum heißt es eigentlich so, wenn sich jeder Klipp-schüler über diese Nummer den Dreisatz erklären lassen kann ? - alarmierte Polizeiwache schickte dann zwei Beamte in das zum Parkplatz gehörende Hotel, fand die Besatzung und ließ sich den Sachverhalt erklären. Der Pilot, ja gewitzt, hatte sogar eine Kopie aller Dokumente - auch der gültigen Allgemeinerlaubnis - parat und übergab diese der Polizeigewalt.

Nun sollte die Affäre beendet sein ! Denkt der Leser und das dachten auch die Protagonisten!

Weit gefehlt: Nun gings erst richtig los ! Die Luftfahrtbehörde veranlasste, daß die Polizeiwache die Hessische Polizeihubschrauberstaffel einbezog, ob die „etwas wußten“. Nun die wußten nichts, waren ja auch weit vom Schuß. Dann wurde eine andere Abteilung gefragt, ob denn eine Erlaubnis vorläge für diese Landung, da sich doch der VPL Egelsbach nur 10km entfernt befände. Nein eine spezielle Einzelerlaubnis läge nicht vor.

Einmal die in Kopie vorliegende Allgemeinerlaubnis genau durchzulesen, dazu hatte man leider keine Zeit ! Diese wurde

nämlich als Institution ins Leben gerufen, um gerade den ausufernden Bürokratismus einzudämmen, dem Unternehmer mehr Eigenverantwortlichkeit zu übertragen und damit die Hubschrauberei flexibler und effizienter zu gestalten.

Dafür wurde intern und quer noch eine Bestätigung von der ausstellenden Behörde (RP-STR) angefordert - um die Akte noch dicker werden zu lassen ! Je dicker - je wichtiger!

Da nun endlich alle Unwissenden gehörig waren, man alle entlastenden Hinweise der eventuellen Legalität tunlichst negiert hatte und sich auch nicht noch tiefer in das komplexe Unbekannte der Materie einknien wollte, wurde dann der Einfachheit halber die Akte der Staatsanwaltschaft übergeben. Mit dem Hinweis, dass man im Falle der Verurteilung weitere Schritte in Richtung Entzug der Allgemeinerlaubnis unternehmen würde !

Bei der Staatsanwaltschaft schien man unbelastet durch eventuelle Spuren eines Fachwissens geradezu auf solch einen Fall gewartet zu haben und erklärte die Angelegenheit umgehend zur Chefsache:

Ab sofort war nur noch der Oberstaatsanwalt persönlich für die gesetzliche Würdigung dieses Verbrechens zuständig - schließlich war er früher selber ja einmal Referendar bei einem namhaften im Luftrecht spezialisierten Deutschen Rechtsanwalt gewesen!

(Dass der erste und der letzte Satz irgendwie nicht korrespondieren, mag dem geneigten Leser wohl auffallen, um sich selbst eine eigene qualifizierte Meinung zu bilden !)

In der weiteren Korrespondenz wurden dann entlastende Fakten von Seiten der Beklagten verschickt, allerdings tauchten diese noch nicht einmal mehr im Akt auf, der dem Unterzeichner mittlerweile in Kopie vorliegt.

Fazit: Strafbefehl in erklecklicher Höhe, die es dem geplagten Aerial-Piloten nicht gerade leichter macht, seine zwei minderjährigen Kinder zu ernähren !

Da das ganze sich nun im Widerspruchsverfahren befindet, ist das Ende der Posse weiterhin offen.

© Uwe Heins



Abb.: ILA 2010 © Foto Thilo Prasse

Neues aus unserer Schmunzelecke

Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Was zum Schmunzeln

Zusammengestellt von:
Wolfgang Hirsch

☛ Wie man die Polizei ruft:

Günter F. (vollständiger Name bekannt) ein älterer Herr aus Harsum im Landkreis Hildesheim, war gerade auf dem Weg ins Bett, als seine Frau ihn darauf aufmerksam machte, dass er das Licht im Carport hat brennen lassen. Besagter Günter öffnete die Tür zum Wintergarten, um das Licht im Carport auszuschalten, sah dann aber, dass im Carport Einbrecher dabei waren, Geräte zu stehlen.

Er rief die Polizei an, wo man ihn fragte, ob die Einbrecher auch bei ihm im Wohnhaus wären. Er sagte: „Nein, aber da sind Einbrecher im Carport, die gerade dabei sind, mich zu bestehlen.“

Der Polizist sagte „Alle Einsatzwagen sind beschäftigt. Schließen Sie die Türen zum Wohnhaus ab. Sobald eine Funkstreife zur Verfügung steht, schicke ich diese sofort bei Ihnen vorbei.“

Günter sagte: „Okay.“

Er legte auf und zählte bis 30. Dann rief er wieder bei der Polizei an.

„Hallo, ich habe eben gerade bei Ihnen angerufen, weil Einbrecher Sachen aus meinem Carport stehlen. Sie brauchen sich jetzt nicht mehr zu beeilen, ich habe soeben beide erschossen.“ Und legte auf.

Keine fünf Minuten später trafen 6 Einsatzwagen der Polizei, ein Sondereinsatz-Kommando, ein Hubschrauber, fünf Löschwagen der Feuerwehr, ein Rettungssanitäter und ein Krankenwagen am Haus der Familie F. ein. Beide Einbrecher wurden auf frischer Tat festgenommen.

Einer der Polizisten sagte dann zu Günther: „Sie haben doch gesagt, Sie hätten die Einbrecher erschossen!“

Günther antwortete: „Und Sie haben gesagt, es wäre niemand verfügbar!“

☛ Verdammt gute Erklärung:

Die Ehefrau kommt früher als erwartet nach Hause und findet ihren Ehemann im Schlafzimmer beim Sex mit einer sehr attraktiven jungen Frau. Sie war einigermaßen aufgeregt. „Du bist ein respektloses Schwein“ schreit sie.

„Wie wagst Du es, mir das anzutun - einer treuen Frau, der Mutter Deiner Kinder! Ich verlasse Dich. Ich reiche die Scheidung ein!“

Der Ehemann erwiderte: „Warte eine Minute, wenn Du mich noch ein wenig gern hast, ich kann Dir sagen, was geschehen ist.“

„Gut, fang an“ schluchzte sie, „aber das sind die letzten Worte, die Du zu mir sagst!“

Und der Ehemann begann: „Gut, ich wollte gerade in mein Auto einsteigen, um heimzufahren, als mich diese junge Frau hier fragte, ob ich ihr helfen kann. Sie schaute so niedergeschlagen und hilflos aus, ich hatte Mitleid mit ihr und sagte, sie soll einsteigen. Ich bemerkte, dass sie sehr dünn ist, nicht gut angezogen und schmutzig. Sie sagte mir, dass sie schon drei Tage nichts zu Essen hatte. Ich hatte Mitleid, brachte sie hierher und wärmte ihr Enchiladas auf (mex. Maisomelette mit Chili), welche ich für Dich letzte Nacht gemacht habe und wovon Du keine gegessen hast, weil Du abnehmen willst. Das arme Ding verschlang sie in Sekunden. Außerdem brauchte sie eine Reinigung. Ich schlug ihr vor, eine Dusche zu nehmen, und während sie duschte, stellte ich fest, dass ihre Kleidung schmutzig und zerrissen ist, und habe sie weggeworfen.“

Dann brauchte sie etwas zum Anziehen. Ich gab ihr die Designerjeans, die Du schon ein paar Jahre hast und nie getragen hast, weil Du glaubtest, dass sie zu eng sind. Ich gab ihr auch die Unterwäsche, die ich Dir einmal zum Geburtstag schenkte und die Du auch nicht getragen hast, weil Du sagtest, dass ich keinen guten Geschmack habe. Ich fand die sexy Bluse, welche Du von meiner Schwester zu Weihnachten bekommen und auch nie getragen hast, nur um sie zu ärgern. Ich schenkte ihr auch die Schuhe, welche Du in einer teuren Boutique gekauft hast und auch nie benutzt hast, weil einige in Deiner Arbeitsstelle dieselben haben.“

Der Ehemann nahm sich ein Stück Brot und setzte fort:

Sie war so dankbar für mein Verständnis und die Hilfe, als ich sie zur Tür begleitete und drehte sich zu mir mit Tränen in den Augen und sagte:

„Bitte, hast Du noch andere Sachen, die Deine Frau nicht benützt?“

☛ Schon immer hatte sich Petrus, der Himmelswächter, Gedanken gemacht, wie Gott wohl Menschen erschafft. Eines Tages sah er Gott wieder durch den Himmel schleichen. Er folgte ihm unbemerkt.

In einer Ecke des Himmels verschwand Gott. Petrus schaute heimlich zu. Gott nahm eine Handvoll Ton und formte daraus Kopf, Oberkörper, Arme und Beine, stellte das Menschlein auf die Erde, gab ihm einen Klaps auf den Po und schon lief ein neues Menschlein davon.

Immer und immer wieder sah Petrus diesem Vorgang zu. Als Gott sich dann entfernte, schlich er um die Ecke und dachte sich: „Was der kann, kann ich auch!“ Nahm einen Klumpen Ton, formte Kopf, Oberkörper, Arme und Beine, stellte das Menschlein auf die Erde, gab ihm einen Klaps auf den Po und - klatsch! - da lag die Figur. Wieder nahm er einen Klumpen Ton, formte Kopf, Oberkörper, Arme und Beine, stellte das Menschlein auf die Erde, gab ihm einen Klaps auf den Po und - klatsch! - da lag die Figur. Ebenso regungslos wie die erste.

Alle seine Versuche schlugen fehl! Plötzlich hörte er ein Geräusch - Gott stand hinter ihm und hatte ihn schon eine Weile beobachtet. Seine Hand griff sich eine der liegenden Figuren. Er betrachtete sie fachmännisch von allen Seiten. „Petrus“, sprach er, „was du hier geformt hast, das sind keine Menschen, sondern Beamte. Denen musst du schon in den Arsch treten, damit sie laufen!“

☛ Ein junger Anwalt, der gerade eine Kanzlei eröffnet hatte, war sehr darauf bedacht, potentiellen Kunden zu imponieren. Als er seinen ersten Besucher durch die Tür kommen sah, nahm er den Telefonhörer in die Hand und sprach, wie zu einem Kunden: „Es tut mir leid, aber ich bin so enorm beschäftigt, dass es mir für mindestens einen Monat nicht möglich sein wird, ihren Fall zu begutachten. Ich werde mich wieder melden.“ Er legte den Hörer auf und wandte sich zu seinem Besucher: „Nun, was kann ich für sie tun?“ - „Nichts,“ antwortete der Besucher. „Ich bin nur gekommen, um ihr Telefon anzuschließen.“

