



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 11. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 2.2011

Die SoKo Stuttgart in Pattonville

Effektive Flugvorbereitungen
senken Betriebskosten

Kunstflug in Formation
vor 50 Jahren

» » » » AERO 2011 eine Air Show » » » »



Impressionen von der AERO 2011 in Friedrichshafen

Fotos: Jakob Dolderer © 2011



Autor:
Rolf-Rainer Barenberg

Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist dieses Jahr 2011 nahezu zur Hälfte ver-
gangen, und wer denn geglaubt hat, dies sei
der Ausbruch in eine bessere Welt, sieht sich
ziemlich enttäuscht. Nicht nur, dass man neu-
erdings an einigen Grenzen wieder einen Pass
oder Personalausweis vorzeigen muss, sondern
das Bundesverwaltungsgericht war mittlerweil-
e der Auffassung, dass es der Sicherheit unserer
Republik dienlich ist, wenn jeder Pilot ZÜP-
geprüft ist. Dass dies unsinnig ist, weiss man
spätestens, seitdem ein ZÜP-geprüfter Mit-
arbeiter eines auf dem Flugplatz tätigen
Unternehmens ohne erkennbaren Grund zwei
US-amerikanische Soldaten vor dem Terminal
in Frankfurt/Main erschossen hat.

Ich möchte aber noch einmal an das Editorial
aus dem Heft 1/2011 erinnern, in dem die
rheinland-pfälzische Lösung in Bezug auf den
Kunstflug vorgestellt wurde. Wir haben zwar
immer noch den Kampf mit der Landesluftfahrt-
behörde, jedoch gibt es inzwischen eine erfreu-
liche Entwicklung zumindest in dieser Hinsicht.
Die Republik hat nun von dem ihr zustehenden
Weisungsrecht in luftrechtlichen Fragen Ge-
brauch gemacht. Offensichtlich kann doch nicht
jeder Landesfürst machen, was er will, zumin-
dest nicht in Bezug auf das Luftrecht. Ein Rückfall
in die Zeit von vor Bismarck ist wohl alles andere
als wünschenswert, als Deutschland noch ein
Flickenteppich auf der europäischen Landkarte
war. Man hat nunmehr ein NfL v. 14.11.2002 her-
vorgeholt und fünf Gebiete – sogenannte Boxen
– bestimmt, in denen Kunstflug betrieben wer-
den kann und auch darf. Diese liegen sowohl in
Hessen als auch in Rheinland-Pfalz. Dies sind die
Gebiete um Bad Schwalbach, der Eibinger Forst,
Pferdsfeld, Wöllstein und Alzey. Dort darf Kunst-
flug betrieben werden, wenn das Flugvorhaben
abgesprochen ist. Eine entsprechende Freigabe
kann dann telefonisch oder per Sprechfunk ein-
geholt werden. „Diese fünf Boxen“ sind auf dem
Radarschirm des Fluglotsen hinterlegt, sodass von
diesem sehr einfach die Einhaltung der Boxen
in Höhe und Ausdehnung kontrolliert werden
kann. Er kann damit auch einzelne Boxen schlie-
ßen und gegebenenfalls andere Boxen zur Be-
nutzung zuweisen. Wer aber nun glaubt, damit
sei der Rechtsfriede wieder eingekehrt, der sieht
sich gründlich getäuscht. Dies führte zunächst
nur dazu, dass das Amtsgericht Koblenz, das
sich mit einem von der Landesluftfahrtbehörde

Rheinland-Pfalz trotz der NfL I - 105/10 erlassenen
Bußgeldbescheid zu befassen und bereits
Termin zur Hauptverhandlung bestimmt hat.

Man sagt ja: „Gottes Mühlen mahlen lang-
sam“. Die von Justiz und Verwaltung offen-
sichtlich noch deutlich gemächlicher. Die Behör-
de hat noch eins oben drauf gesetzt und nun
bestimmt, dass Prüfungsflüge für Kunstflug in
keiner der fünf Boxen stattzufinden haben. Diese
haben jetzt im Bereich des Flugplatzes Mainz-
Finthen zu erfolgen. Da fragt man sich, ob denn
Mainz-Finthen ab sofort ein unbebautes Gelän-
de ist. Während auf dem Flugplatz rund tausend
Menschen wohnen und arbeiten, sind es in Wöll-
stein keine 500. Hinzu kommt, dass der Flugplatz
mit einer Elevation von knapp 800 ft MSL und mit
einer Obergrenze 3500 ft und dem Anflugverkehr
von Frankfurt/M, der direkt über den Platz fliegt,
als denkbar ungeeignet erscheint. Ob man sich da-
bei wohl etwas gedacht hat. Aber Gottes Wege
und die der Luftfahrtbehörde sind manchmal
schwer zu durchschauen.

Dieser Lufttraum wird in Frankfurt als so kritisch
eingestuft, dass man die nutzbare Höhe für
die Allgemeine Luftfahrt um 1000 ft absenkte
und in dem sog. „Frankfurter Gespräch“ bei 130
zuhörenden Piloten um Verständnis für diese
Maßnahme warb. Diese Regulierung trifft vor
allem die Segelflieger. Dort sind die Plätze im
Westen mit Mainz, Langenlonsheim, Rüdesh-
heim und teilweise auch Nastätten betrof-
fen, aber auch die Plätze im Osten haben eine
Höhenreduzierung erfahren. Betroffen sind dabei
insbesondere Gelnhausen, Babenhausen, Reichels-
heim und Langenselbold. Keiner der großen Ver-
bände war durch ihre Vorstände oder durch einen
kompetenten Vertreter in dieser Rund vertreten.
Schade! Bei der Höhe der Beiträge hätte man
mehr erwartet. So auch bei der Festlegung der
Boxen für den Kunstflug. Dort haben fünf Privat-
leute zusammengelegt und zwei Rechtsanwälte
bezahlt für ihre Vertretung sowohl bei dem Ver-
kehrsministerium als auch für die jetzt anstehen-
de Vertretung vor dem Amtsgericht Koblenz. Dies
sind aber nur regionale Probleme und dort wird
nicht die große Welt entschieden. Es wird im
Verlaufe des Jahres über die Entwicklung in den
einzelnen Punkten weiter zu berichten sein.
Ich wünsche allen Lesern einen unfallfreien Flug in
den Sommer 2011.
Ihr Rolf Barenberg

Flugbetrieb	4-6
▶ Die SoKo Stuttgart in Pattonville	
Flugbetrieb	7-9
▶ Effektive Flugvorbereitungen	
Flugtechnik	10
▶ Ein NORDO – Flug/Suspendierung	
Haftungsrecht	11-13
▶ Instandhaltung und Wartung	
Luftrettung	14-15
▶ AERO 2011 – eine Air Show	
Luftfahrtgeschichte	16-20
▶ Kunstflug vor 50 Jahren	
Luftrecht-Steuerrecht	21
▶ Unentgeltliche Nutzung	
Historie	22-23
▶ Rhön Flugwettbewerb 1935	
Flugbetrieb	24-25
▶ Seeflugtraining 2011	
Flugbetrieb	26
▶ Sachverständiger braucht Hilfe	
Luftrecht	27-28
▶ Die Haftung des Sachverständigen	
Luftrecht	30
▶ Hubschrauber mit Händen gepackt	
Was zum Schmunzeln	31
▶ Neues aus unserer Schmunzecke	
Impressum	(15)

▶ Titel: Foto DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
▶ U4: Foto AERO 2011 Friedrichshafen

Die SoKo Stuttgart in Pattonville (EDIR)

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
RA Wolfgang Hirsch



Die Sonne sandte zum Winterausklang ihre ersten Frühlingsstrahlen auf unseren beschaulichen Sonderlandeplatz Pattonville (die frühere US-Army-Siedlung im Norden des Platzes wurde benannt nach dem 2. Weltkrieg-US-General Patton), der an sich Stuttgart-Pattonville heißen müsste. Schließlich liegt er auf Markung von Stuttgart-Mühlhausen und ist somit der einzige Flugplatz auf Stuttgarter Markung. Der Verkehrsflughafen Stuttgart liegt vollständig im Landkreis Esslingen. Da meldeten sich als Vorboden des Frühlingserwachens die Produktionsmitarbeiter der SoKo Stuttgart, einer Krimiserie im Vorabendprogramm des ZDF, die gerade ihre dritte Staffel dreht, und fragten an, ob es möglich wäre, Außenaufnahmen auf unserem Flugplatz zu machen. Selbstverständlich konnten und wollten wir da nicht „Nein“ sagen, zumal die Folge einen fliegerischen Inhalt hat, und stimmten zu.

Beim ersten Treffen auf dem Platz erschienen – im Vergleich zum Aufgebot



Regisseur und Produktionsassistentin bei Besprechung einer Außenaufnahme

beim Drehen – nur einige wenige Soko-Produktionsmitarbeiter, um mögliche Motive zu eruieren. Neben einigen Innenaufnahmen in einem Nebenraum einer Halle sowie in einem abgeteilten Raum einer weiteren Halle als Packraum für Fallschirmspringer wurde erwogen und ausgesucht, an

welchen Stellen bestimmte Aufnahmen im Freien erfolgen. Auch ein zweites Treffen diente der Aufnahmeprobereitung. Hierbei wurde Herr Klaus Renz, Weltmeister im Fallschirmspringen, der die Außenaufnahmen aus einer Pilatus Porter und beim Sprung hieraus beisteuern sollte, hinzugezogen. Vorsichtshalber haben wir für die Fallschirmspringer sämtliche vier möglichen täglichen PPR reserviert, die wir vergeben dürfen, auch um zu verhindern, dass fremde Piloten während der Aufnahmen den Platz anfliegen würden. Und zwar ausschließlich aus Gründen der Geräusche, die den Ton bei den Aufnahmen gestört hätte. Am Liebsten wäre es dem Regisseur gewesen, wir hätten die parallel zum Platz verlaufende stark befahrene Kreisstraße für die zwei Tage dauernden Dreharbeiten sperren können. Aber soweit gehen unsere Kompetenzen als Platzhalter leider nicht.

Weitere Einzelheiten zum Dreh konnten in der Folgezeit per Telefon und Mail geklärt werden. Die eigentlichen Aufnahmetage wurden sodann auf den 04. und 05.04.2011 festgesetzt.



Die Schauspieler Astrid Funderich und Peter Ketnath bei einer Szene auf dem Flugplatz



Kamera- und Regiepult beim Umbau für eine neue Szene

Die Drehtage waren für die SoKo-Truppe erfolgreich und für uns als Hausherrn anwesende Laien äußerst lehrreich. Es fing schon damit an, dass außerhalb des Flugplatzgeländes – schließlich sollten sie nicht mit auf den Film kommen – einige Zusatz-LKW's Station machten, so insbesondere ein Gelenkbus rein für die Garderobe, aber auch die Catering-Abteilung. Schließlich ist dies für alle Beteiligten wichtig, da die Arbeiten morgens um 07:00 Uhr begannen und erst abends kurz vor 20:00 Uhr endeten – selbstverständlich unter Beachtung der Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes. Der benötigte Strom wurde mittels eines eigenen Generator-LKW's mitgebracht, der so leise war, dass man störende Geräusche noch nicht einmal in unmittelbarer Nähe des LKW vernahm. Weitere Fahrzeuge für Filmtechnik, Tontechnik, Mobiliar, Kulissen und sonstige Ausstattungen waren ebenfalls erforderlich. Schätzungsweise 50 Personen waren aktiv auf dem Flugplatzgelände tätig, von denen allenfalls fünf Schauspieler waren.

Nachdem die aufgenommenen Szenen zeitgleich per Bildschirm kontrolliert und auch wieder zurückgespult werden konnten, ging ich von einer digitalen Aufnahmetechnik aus. Mir wurde auf Nachfrage jedoch erläutert, dass die Aufnahmen mit einer 16 mm-Spiegelreflexkamera auf Filmkassetten aufgenommen werden. Diese äußerst gängige Kamera nutzt die Zeit der Weiterschaltung der einzelnen Bilder, um hier die Digitalaufnahmen zu machen. Es wird – für den Fernsehfilm – daher sowohl mit 16 mm Farbe aufgezeichnet als auch digital.

Der Ton wird über verschiedene Kanäle

per Funk übertragen mit einer Reichweite von gut 100 m. Nachdem die Schauspieler per Mikrofon verkabelt sind, sind die Dialoge während der Aufnahmen für Zuschauer nicht zu verstehen. Neu für uns Laien war auch, dass sich der Film aus zahlreichen kurzen Filmszenen zusammensetzt und diese Filmszenen etliche Male mit und ohne Kamera und Ton gespielt werden, bis sie tatsächlich in mehrfacher Version „im Kasten sind“. Zur besseren Umrahmung der Außenaufnahmen hatte die SoKo Stuttgart vor unserem Towergebäude ein schönes Gartencafé mit Sonnenschirmen und Jägerzäunen aufgebaut. Trotz meines Angebotes, das Gartencafé doch auf dem Flugplatz zu belassen, dann müsse auch nichts mehr eingepackt werden, ging man hierauf leider nicht ein.

→ Fortsetzung auf Seite 6

Wir haben die Technik und den persönlichen Service
Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung
MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH
FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115
Wartung, Überholung, Verkauf
MT-Propeller Entwicklung GmbH
JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009
Entwicklung, Herstellung, Verkauf
Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Atting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com



The people on the ground who keep you in the air.

www.airbp.com





Aufnahmen für den „Absprung“ aus 3.500 m luftiger Höhe – mit künstlichem Nebel



Wie beim Fliegerfest: Die Fallschirmspringer verlassen die Absetz-Pilatus Porter



Gute Idee: die Tower-Gartenwirtschaft – leider nur für den Film

Parallel zu den Innenaufnahmen und teilweise auch den Außenaufnahmen startete die Pilatus Porter mehrfach zu ihren Fallschirmspringerabsprünge. Jeder der Springer hat mit der Helmkamera von 3.500 m Höhe abwärts Filmaufnahmen gemacht, die dem SoKo-Team zur Auswahl und Übernahme zur Verfügung stehen. Ich konnte mir einen Teil der Aufnahmen auf dem Laptop der Fallschirmspringer anschauen und war von den Motiven und der Qualität begeistert. Die ganze Schönheit des Platzes, von den Naturschutzteichen über unsere zahlreichen Gebäude und die Runway bis zu dem LKW-Park der SoKo Stuttgart sowie der angrenzenden Gemeinden und den Neckar, waren bestens erkennbar.

Als – am Boden – der Absprung der Schauspieler-Fallschirmspringer aus der Pilatus Porter gefilmt wurde, wurden die Tricks der Filmbranche erkennbar. Der kühne Absprung aus der Absetzmaschine erfolgte beeindruckend im Bild – auf einige Sportmatten circa einen Meter unter den Schauspielern vor der Porter. Hierzu wurden mit Ventilatoren und Nebelmaschinen viele Wolkenfetzen vor die Porter geblasen, schließlich muss es ja echt aussehen. Die Ausbeute der Filmaufnahmen erschien uns Laien allerdings zeitlich etwas gering, die Fachleute waren jedoch zufrieden, da sie ihren Terminplan eingehalten hatten. So rechnen sie mit einer Ausbeute von circa fünf Minuten pro Tag für den Film nutzbare Szenen bei Aufnahmen außerhalb des Studios. Bei Aufnahmen im Studio kommen sie sogar auf sieben bis acht Minuten pro Tag, weil dort die Kulissen bereits stehen.

Nach zwei sicherlich anstrengenden Drehtagen zog sich die gesamte Truppe wieder in ihre Studiogebäude nach Stuttgart-Bad Cannstatt zurück, und der Platz zeigt sich wieder so ruhig und nahezu unberührt wie fast an jedem Werktag.

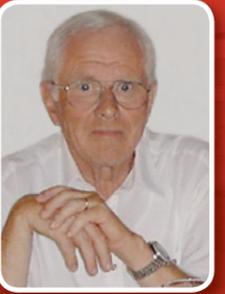
Wir freuen uns jetzt schon auf die Endfassung des Films und dessen Ausstrahlung. Wir gehen davon aus, dass unser Platz nicht nur vom Thema, sondern auch aufgrund der Bilder einen positiven Eindruck auch auf nichtfliegende Fernsehzuschauer ausübt und damit insgesamt eine positive Werbung für die Fliegerei darstellt. Die lustige und freundliche Gruppe der Filmschaffenden ist uns nach wie vor herzlich willkommen.

© RA Wolfgang Hirsch

Effektive Flugvorbereitungen senken Betriebskosten

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Hans-Ulrich Ohl



Drei Faktoren führen in aller Regel bei einer umsichtigen Flugvorbereitung zu einer betrieblich optimalen Kostensituation: der Beladepfad, das Wetter sowie ein kluges Triebwerk-Management. Wer diese drei Faktoren von Anfang an in seine Überlegungen bei der Flugvorbereitung einfließen lässt, kann die tatsächlich entstehenden Betriebskosten entscheidend zu seinen Gunsten beeinflussen.

Der Beladepfad

Bei einer richtigen Gewichtsverteilung befindet sich der Schwerpunkt zwingend innerhalb des dafür ausgewiesenen Beladediagramms. Unter diesen Voraussetzungen liegt er dann bei konventionellen Flugzeugkonstruktionen immer vor dem Auftriebs- oder Druckpunkt, also dem Angriffspunkt aller am Flugzeug wirkenden Auftriebskräfte. Das allerdings ist noch nicht die ganze Wahrheit. Da sich der Schwerpunkt immer nur innerhalb des Beladediagramms befinden muss, kann er sich legal irgendwo zwischen der vorderen oder der hinteren Begrenzung im Beladediagramm befinden. Daraus ergeben sich unterschiedlich lange Hebelarme zwischen Druck- und Schwerpunkt. Je weiter sich der Schwerpunkt vom Druckpunkt nach vorne entfernt, umso länger werden die Hebelarme. Dadurch müssen sich auch die erforderlichen Abtriebskräfte am Höhenleitwerk entsprechend vergrößern. Um einen stabilen Flugzustand zu generieren, müssen sich diese beiden Kräfte im Gleichgewicht befinden. Verändert man die Triebwerkleistung nachdem sich ein Flugzeug in einem neutral ausgetrimmten Flugzustand befindet, so hebt oder senkt sich die Flugzeugnase aufgrund der sich verändernden Gleichgewichtverhältnisse. Das gilt gleichermaßen für einen Steig- oder Sinkflug, wobei sich die jeweilige Fluggeschwindigkeit nicht verändert. Die erforderliche Abtriebskraft am Höhenleitwerk für eine stabile

Fluglage verhält sich also direkt proportional zur Länge des jeweiligen Hebelarms zwischen Druck- und Schwerpunkt (Abb.1 und 2). Sie wirkt entgegengesetzt zur Auftriebskraft und nimmt damit direkten Einfluss auf das jeweilige Leistungsverhalten während eines Fluges. Bei der Berechnung der Schwerpunktlage sollte schon aus diesem Grund darauf geachtet werden, dass seine Lage möglichst weit im hinteren Bereich des Beladediagramms angesiedelt ist. Mit berücksichtigt werden muss auch eine mögliche Schwerpunktschiebung auf Grund des Kraftstoffverbrauchs während des Fluges, sofern sich die Kraftstofftanks nicht in unmittelbarer Nähe des Schwerpunktbereichs befinden.

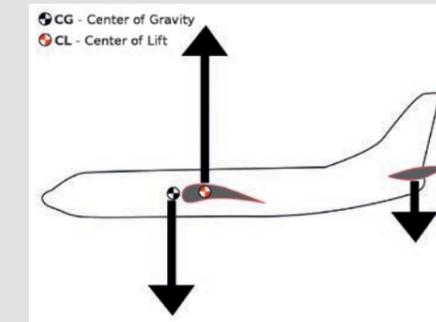


Abb. 1: Der Schwerpunkt liegt im vorderem Bereich des Beladediagramms und macht einen äquivalenten Abtrieb am Höhenleitwerk erforderlich. Fluglage insgesamt stabil, jedoch nicht besonders effizient.

Eine indifferente Schwerpunktlage

Fallen Schwerpunkt und Druckpunkt auf Grund einer falschen Beladung zusammen, so befindet sich der Schwerpunkt danach in aller Regel bereits außerhalb des Beladediagramms. Dies führt automatisch zu einer kritischen Stabilitätssituation, da am Höhenruder keine stabilisierenden Abtriebskräfte wirksam werden können. Bereits geringste äußere Einflüsse führen zu einer Instabilität im Flugverhalten. Der Pilot wäre fortwährend damit beschäftigt,

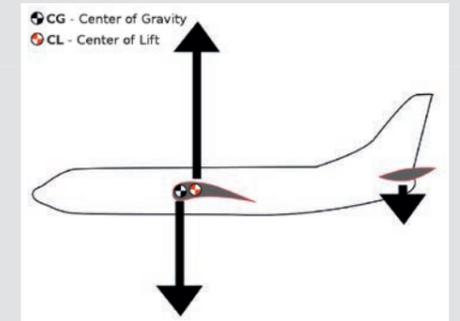


Abb. 2: Der Schwerpunkt liegt im hinteren Bereich des Beladediagramms und macht einen geringeren Abtrieb am Höhenleitwerk erforderlich. Fluglage insgesamt stabil und besonders effizient.

die Lage seines Flugzeuges zu korrigieren. Besonders während der hochsensiblen Flugphasen kurz nach erfolgreichem Start oder während des Landeanfluges, einschließlich des Abfangvorgangs, würden zu einem kaum noch beherrschbaren Flugverhalten führen. Böige Windverhältnissen erschweren die Situation zusätzlich, so dass im günstigsten Fall immerhin noch eine harte Landung vorprogrammiert ist (Abb.3). Solche Beladesituationen sind brandgefährlich und müssen unter allen Umständen vermieden werden.

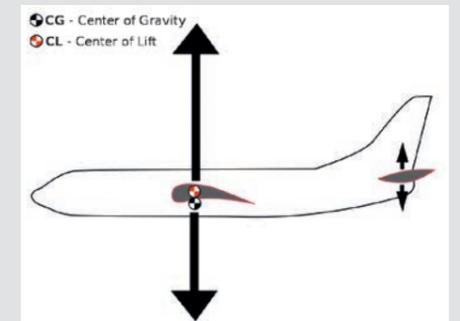


Abb. 3: Schwerpunkt und Druckpunkt an gleicher Position. Die daraus resultierende indifferente Schwerpunktlage führt zu insgesamt instabilen Flugeigenschaften. Gefährliches Start-, Anflug- und Landeverhalten.

→ Fortsetzung auf Seite 8

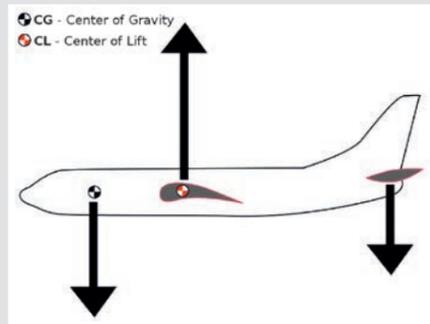


Abb. 4: Der Schwerpunkt liegt weit im vorderen Bereich noch vor der vorderen Begrenzung des Beladediagramms. Es wird ein erheblicher Abtrieb am Höhenleitwerk erforderlich, um eine Fluglage zu stabilisieren. Gefahr des Abkippen während einer Langsamflug Phase. Extrem gefährliche Landeigenschaften.

Eine unzulässige vordere Schwerpunkt-lage

Liegt der Schwerpunkt bei einer fehlerhaften Beladung vor der vorderen Begrenzung des Beladediagramms, so führt das zu einer kritischen Kopflastigkeit während aller Flugphasen (Abb. 4). Das wiederum macht erheblich größere Abtriebskraft als normal am Höhenleitwerk erforderlich, um eine stabile Fluglage herzustellen. Besonders im Langsamflugbereich kommt es dann zu einem ausgesprochen kritischen Flugverhalten, wenn die Höhenrudertrimmung alleine nicht mehr ausreicht, eine bestimmte Fluglage zu stabilisieren. Um ein mögliches Abkippen um die Querachse zu verhindern, muss die Triebwerkleistung dann sofort erhöht und durch einen zusätzlichen gefühlvollen Einsatz des Höhenruders unterstützt werden.

Bereits während des Startlaufs macht sich diese Kopflastigkeit durch eine höhere Abhebegeschwindigkeit (V_r) bemerkbar. Eine verlängerte Startrollstrecke ist die zwangsläufige Folge. Auch für den Abhebevorgang selbst wird ein größerer Anstellwinkel als normal erforderlich, um den erforderlichen zusätzlichen Auftrieb zu generieren. Unter diesen Voraussetzungen sollte bei ausreichender Bahnlänge der Startlauf unbedingt sofort abgebrochen werden. Erfolgt jedoch der Start, so muss neben einem kritischen, kopflastigen Flugverhalten, zusätzlich mit einer reduzierten Steigflugleistung gerechnet werden. Auch während des Reisefluges führt diese Konstellation aufgrund des erforderlichen, größeren Anstellwinkels zu einem höheren Gesamtwiderstand und damit zu insgesamt schlechterem Leistungsdaten bezüglich Fluggeschwin-

digkeit und Treibstoffverbrauch. Darüber hinaus kommt es zu einem veränderten Überziehverhalten, da der kritische Anstellwinkel schneller als normal erreicht wird. Besonders gefährlich kann es dann bei der Landung werden. Reicht die erforderliche Abtriebskraft am Höhenleitwerk auf Grund der reduzierten Fluggeschwindigkeit nicht mehr aus, so kommt es beim Abfang- und Landevorgang zu einem unkontrollierten Abkippen. Im günstigsten Fall kippt das Flugzeug erst kurz vor der Landung ab bei anschließender Bugradlandung. Bei einer Spornradversion kann es nach erfolgter Landung zu einem Kopfstand kommen, wenn die Bremsen unsensibel betätigt werden. Böige Windverhältnisse verschlimmern die Situation und machen sie noch gefährlicher.

Besteht die Möglichkeit, während des Fluges die Lage des Schwerpunkts zu verändern, so sollte man von dieser Möglichkeit unbedingt Gebrauch machen. So kann beispielsweise durch einen Sitzplatzwechsel oder eine Verlagerung des Gepäcks in den hinteren Bereich einer solchen Situation entgegengewirkt werden. Schwergewichtige Personen wechseln auf die hinteren Plätze, leichtgewichtige nach vorne. Niemals sollte man sich beim

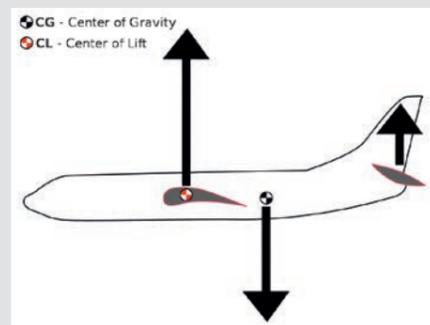


Abb. 5: Der Schwerpunkt befindet sich hinter dem Druckpunkt außerhalb des Beladediagramms. Das Resultat ist eine superkritische Schwanzlastigkeit. Tendenz sich bei fehlender Auftriebskraft am Höhenleitwerk aufzurichten. Gefahr des Flachtrudeln. Extrem gefährliche Landeigenschaften.

Beladen eines Flugzeugs auf sein Bauchgefühl verlassen. Die Schwerpunktlage bestimmt die Stabilität und muss schon deshalb rechnerisch zuverlässig ermittelt worden sein.

Eine unzulässige hintere Schwerpunkt-lage

Liegt der Schwerpunkt bei fehlerhafter Beladung sowohl außerhalb der hinteren Begrenzung des Beladediagramms als auch hinter dem Druckpunkt, so stellt sich eine insgesamt superkritische Schwanzlastigkeit ein (Abb. 5). Sofern das aerodynamisch überhaupt gelingt, muss nun

am Höhenleitwerk eine entsprechend große Auftriebskraft erzeugt werden, um das Flugzeug um die Querachse zu stabilisieren. Reicht diese erforderliche Auftriebskraft einmal nicht mehr aus, richtet sich das Flugzeug unkontrolliert auf, mit anschließendem Strömungsabriss. Damit sind dann auch alle Voraussetzungen für ein anschließendes Flachtrudeln erfüllt.

Bereits während des Startlaufs kann es durch eine zu geringe Auftriebskraft am Höhenruder noch vor Erreichen der Abhebegeschwindigkeit zu einem unkontrollierten Rotieren um die Querachse kommen. Das Heck setzt auf und beendet auf diese Weise den Startlauf.

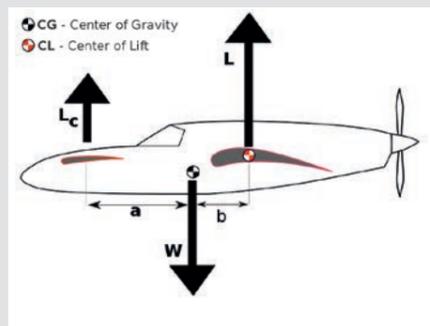


Abb. 6: Beim Entenflügler liegt das Höhenleitwerk weit im vorderen Bereich, noch vor Schwerpunkt und Druckpunkt. Eine stabile Fluglage wird durch einen entsprechenden Auftrieb am Höhenleitwerk generiert. Aerodynamisch insgesamt eine optimale Lösung. Im Langsamflugbereich besteht beim Unterschreiten der kritischen Fluggeschwindigkeit die Gefahr abzukippen.

Wird diese kritische Fluggeschwindigkeit während des Anflug- oder Landevorgangs unterschritten, kommt es durch eine unkontrollierte Rotation um die Querachse zu einer kritischen Vergrößerung des Anstellwinkels mit einem anschließenden totalen Auftriebsverlust. Das Flugzeug richtet sich auf. Für das Überleben ist es dann nur noch eine Frage, in welcher Höhe über Grund der Strömungsabriss erfolgt.

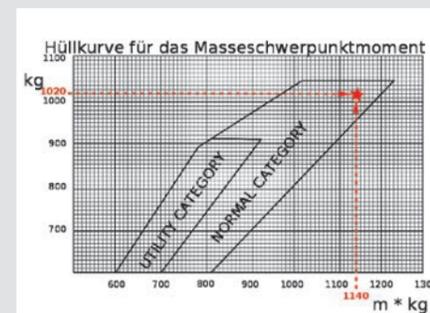
Der Entenflügler

Vom Grundsatz her eigentlich eine optimale aerodynamische Konstruktion. Hier liegt der Schwerpunkt zwar auch vor dem Druckpunkt, allerdings soweit vorne, dass eine Anordnung des Höhenleitwerks vorne am Bug vor den Tragflächen des Flugzeuges erforderlich wird (Abb.6). Auf Grund dieser Konstruktionsmerkmale wird dann auch am Höhenruder Auftrieb erforderlich, um eine stabile Fluglage zu gewährleisten. Solange sich der Schwerpunkt innerhalb des dafür ausgewiesenen Beladediagramms befindet und die Abflugmasse nicht überschritten wird, ist ein

stabiles Flugverhalten gewährleistet. Je länger die Hebelarme zwischen Schwerpunkt und Druckpunkt sind, umso größer wird die erforderliche Auftriebskraft am Höhenleitwerk. Um eine Bugradlandung zu vermeiden, darf besonders während des Landevorganges die Mindestgeschwindigkeit niemals unterschritten werden. Eine fehlerhafte Schwerpunktlage führt zu den gleichen Effekten wie bei konventionellen Flugzeugen auch, allerdings mit einem Unterschied. Bei Kopflastigkeit muss dann am Höhenleitwerk Auftrieb und bei Schwanzlastigkeit Abtrieb erzeugt werden.

Die höchstzulässigen Massen

Flugzeuge der „Echo Kategorie“ sind in vielen Fällen sowohl als Normal – wie auch als Nutzflugzeug zugelassen. Dabei sind die unterschiedlichen Startmassen zu beachten. Auch sind bei einem Einsatz als Nutzflugzeug sowohl der Gepäckraum, als auch die Rücksitze von einer Nutzung ausgeschlossen. Entsprechende Hinweise im Flughandbuch sind unbedingt zu beachten. Bei einigen Flugzeugmustern sind auch Abflug- und Landegewicht nicht zwangsläufig identisch. In diesen Fällen wird bereits bei der Flugvorbereitung auch eine Berechnung bezüglich des voraussichtlichen Landegewichts erforderlich.



Beispiel für eine optimale Beladung, da der Schwerpunkt sich im hinteren Bereich des Beladediagramms befindet.

Die Flugwettervorbereitung

Wetter- und Windverhältnisse für die beabsichtigte Flugstrecke sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Flugvorbereitung. Da sind zunächst die für den Sichtflug erforderlichen Wettervoraussetzungen zu prüfen. Besonders die Windverhältnisse in den einzelnen Höhenbändern spielen bei längeren Flugstrecken eine nicht unwesentliche Rolle. Davon hängt es dann auch ab, ob ein Steigflug mit normaler oder maximaler Steigrate erfolgt, um in eine bestimmte Flughöhe zu gelangen. Besonders bei einer zu erwartenden Rückenwindkomponente sollte die Reiseflughöhe möglichst zügig

erreicht werden. Spielen Seitenwindverhältnissen in der Reiseflughöhe eine Rolle, so sollte möglichst einem Flugweg im Luvbereich von Bergen oder Bergketten der Vorzug gegeben werden. Hier sind es vor allen Dingen die möglichen Aufwindfelder, die man sich zu einem Verbündeten machen sollte. Im Reiseflug kann man dann entweder bei reduzierter Triebwerkleistung das Aufwindfeld nutzen, um die Flughöhe zu halten, oder bei normaler Triebwerksleistung für den Reiseflug und leichter kopflastiger Trimmmung die Aufwindkomponente im Luv in Geschwindigkeit umsetzen. Auf diese Weise spart man entweder Treibstoff oder Flugzeit.

Führt der Flugverlauf durch enge Alpentäler, so erfordert das eine ausreichende Bergerfahrung, um mögliche gefährliche Entwicklungen auszuschließen oder zumindest rechtzeitig zu erkennen. Bei Flügen im Lee sind es vor allen Dingen mögliche Rotorwolken mit schnell wechselnden Auf- und Abwindfeldern, die zu einer potenziellen Gefahr werden können. In solchen Fällen sind dann auch Windsicherungen meistens nicht mehr weit.

Das Triebwerkmanagement

Die meisten benzinbetriebenen Flugmotoren haben von Hause aus ein eingestelltes Gemischverhältnis von etwa 1:12 Benzin-/Luftanteile, also im leicht reichen Bereich. Der Grund dafür sind Kühlprobleme in den Zylindern bei Leistungsabgaben, die oberhalb von 75% der maximal möglichen Triebwerkleistung liegen. Bei diesem Mischverhältnis verbrennt der Treibstoff nicht restlos. Der unverbrannte Treibstoffanteil verdampft und dient der Zylinderkühlung. Unter dieser Prämisse liegt der Verbrauch dann bei etwa 0,37 ltr/PS/h. Da jedoch ein optimales Mischverhältnis bei rund 1:15 Benzin/Luftanteile liegt, soll man, sofern die Reiseflugleistung unterhalb von 75% der Maximalleistung liegt, das Gemisch auf diesen Wert verarmen. Damit sinkt dann auch der Verbrauch merklich auf 0,32 ltr/PS/h. Und nicht nur das, es kommt zu weniger schädlichen Ablagerungen an den Ventilen und den Brennräumen der Zylinder.

Eine Überlegung sollte darüber hinaus in die Planungen mit einfließen. Der schädliche Gesamtwiderstand wächst quadratisch mit zunehmender Fluggeschwindigkeit. Eine Verdopplung der Triebwerkleistung führt also keineswegs zu einer Verdopplung der Fluggeschwindigkeit. So beträgt der Treibstoffverbrauch

bei einem nicht aufgeladenen 180 BHP Triebwerk in 5.000 ft PA (Druckhöhe) bei einer Leistung von 75% = 40.5 ltr/h bei einer wahren Eigengeschwindigkeit (TAS) von 134 Kt. Reduziert man die Leistung auf 50% verringert sich der Verbrauch auf 30.2 ltr/h bei 109 Kt TAS. Zahlen über die es sich lohnt nachzudenken.

Alle, die wir unsere Flugaktivitäten überwiegend aus der eigenen Tasche bezahlen müssen, sollten alle Möglichkeiten nutzen, um zu vertretbaren Bedingungen fliegerisch fit zu bleiben. Ein paar Minuten mehr bei der Flugvorbereitung können helfen, einen Flug dann auch wirtschaftlich optimal vorzubereiten.

© Hans-Ulrich Ohl

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

SERVICES

GUTACHTEN
ZERTIFIZIERUNG
MANAGEMENT
CONSULTING

Xbirds
THE AVIATION EXPERTS

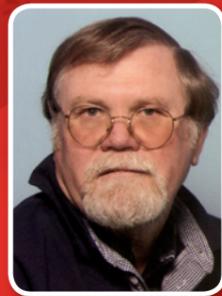
MAIL: INFO@XBIRDS.AERO
WEB: WWW.XBIRDS.AERO

THE AVIATION EXPERTS COMPANY

Ein NORDO – Flug, eine Suspension und ein verärgertes Verkehrsminister.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugtechnik

Autor:
Werner Fischbach



Heutzutage ist es ziemlich selten, dass die gesamte Kommunikationsanlage eines Flugzeugs ausfällt. Wenn dieser Fall trotzdem eintritt, dann ist dies sowohl für die Piloten als auch für die Fluglotsen kein Beinbruch. Schließlich sind ganz bestimmte Verfahren für diese NORDO (No Radio) – Flüge vorgesehen. Nichts Außergewöhnliches also. Besonders nach den Terroranschlägen vom 11. September sieht man dies etwas anders. Schließlich wurden die Airliner, die sich dann auf das World Trade Center von New York bzw. auf das Pentagon in Washington stürzten, zunächst auch nur als NORDO – Flüge angesehen.

Seit über einer Stunde beobachteten die Controller des Central Florida TRACON (Terminal Radar Approach Control) am 27. März ein langsam fliegendes Luftfahrzeug, mit dem sie nicht in Funkkontakt standen. Ein NORDO-Flug also. Allerdings wussten sie, um wen es sich hierbei handelte: um eine Cirrus SR22 (N1487C), die sich in 11.000 Fuß auf einem IFR-Flug nach Kissimmee befand. Dennoch wollten die Controller ein paar Informationen über den Flug und vor allem über dessen Insassen haben. Deshalb baten sie die Besatzung einer B737 der Southwest Airlines (SWA 821), die sich in der Nähe der SR22 befand, ob sie sich den NORDO-Flug einmal genauer anschauen und auf mögliche Unregelmäßigkeiten untersuchen würden. Die 737-Besatzung stimmte dem zu und wurde mit Radar zu der SR22 geführt. Dazu wurde im Central Florida TRACON extra ein Arbeitsplatz eingerichtet und die ganze Aktion auf einer besonderen Frequenz abgewickelt. Als sich die B737 dem NORDO-Flug bis auf etwa fünf Meilen genähert hatte, meldete die Besatzung, sie könne ihn sowohl visuell als auch auf ihrem TCAS erkennen. Daraufhin forderte der

Controller die 737-Crew auf, Eigennavigation aufzunehmen, so dicht wie möglich an die SR22 heranzufiegen und ihn über eventuelle Unregelmäßigkeiten zu unterrichten. Die Besatzung manövrierte ihre B737 sehr nahe an die Cirrus („SWA 821 maneuvered on his own along side of N1487C“) und berichtete dann, dass sich zwei Personen im Cockpit der SR22 befinden und diese sich nicht auffällig benehmen würden. Darauf führten die Controller die Southwest-Maschine mit Radar zu ihrem Zielflughafen Orlando.

Well done, kann man da nur sagen. Doch anstatt nun die Controller und die Besatzung der B737 für ihr flexibles und unbürokratisches Handeln zu loben, liefen die staatlichen Stellen zur Hochform auf. Die Transportsicherheitsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) hat eine Untersuchung eingeleitet, weil bei dieser Aktion die vorgeschriebene Staffelung zwischen

den beiden IFR-Flügen erheblich unterschritten wurde. Der geringste Abstand betrug 100 Fuß und 0,1 Seemeilen. Und die Besatzung der B737 wurde, da diese Untersuchung eingeleitet wurde, zunächst einmal vom Dienst suspendiert. Verkehrsminister LaHood, der sich in letzter Zeit mit Meldungen über übermüdete und im Dienst eingeschlafene Controller herumschlagen muss, erklärte zunächst, dass die Controller gefeuert worden wären. Aber offensichtlich hatte er da etwas missverstanden. Die Entlassungen bezogen sich auf einen Controller in Miami und auf einen in Knoxville. Beide waren während des Dienstes eingeschlafen. Sicher dürfen sich die Controller des Central Florida TRACON jedoch vor einer möglichen Entlassung nicht sicher sein. Schließlich geht dies in den USA etwas schneller als bei uns und was nicht ist, kann ja noch werden.

© Werner Fischbach



Southwest B737 – auf Bitte der Controller einen NORDO-Flug untersucht (Foto: Southwest Airlines)

Instandhaltung und Wartung

Reparaturmängel, Schadenersatz und Schiedsgerichtsvereinbarung aus einem Werkstattauftrag, bei der Instandhaltung und Wartung eines Luftfahrzeugs in einem Luftfahrt-Technischen-Betrieb (LTB)

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Haftungsrecht

Autor:
Ing. Horst Knoche
Rechtsbeistand
Lfz. Sachverständiger



Grundsätzliches

Zunächst etwas Grundsätzliches, was für jeden Luftfahrzeugeigentümer oder Luftfahrzeughalter von Bedeutung sein sollte:

Es ist nicht diskutierbar, dass der Einsatz eines Luftfahrzeugs ein nicht unbedeutendes Invest ist. Zur Erhaltung seiner Wertbeständigkeit ist es erforderlich, dass es ständig nach Herstellervorgaben gewartet und instandgehalten wird. Die Wartungsvorschriften ergeben sich aus dem Betriebshandbuch des Luftfahrzeugs und den gesetzlichen Bestimmungen der LuftGerPV, LuftVZO, LuftBO, insbesondere der §§ 5 ff LuftBO, und § 15 LuftGerV (Jahresnachprüfung). Dies ist u.a. eine der Grundvoraussetzungen für die Aufrechterhaltung des Versicherungsschutzes. Werden sie nicht eingehalten, und ist die Nichteinhaltung von Wartungsvorschriften die spätere Schadenursache, so ist der Versicherer, in der Luftfahrzeugkaskoversicherung, wegen Gefahrerhöhung, Obliegenheitsverletzung und grober Fahrlässigkeit, von seiner vertraglichen Leistungspflicht aus dem Versicherungsvertrag befreit (§§ 23, I, 28, I, 81, I VVG 2008). Zumindest nach Maßgabe der Schwere der groben Fahrlässigkeit (§ 81, II VVG 2008). In der haftpflichtmäßigen Pflichtversicherung (§ 102 LuftVZO, §§ 113 und 117 VVG 2008) besteht gegenüber dem geschädigten Dritten eine Schadenersatzleistungspflicht, aber ein Regress ist nach Sach- und Rechtslage gegen den Verursacher möglich.

Um die absolute Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Luftfahrzeugs zu gewährleisten, sollten alle Arbeiten und Instandsetzungen, seien es die Jahresnachprüfung, ergangene LTA's, Reparaturen, TM's oder limitierter Zyklen (Informativ: ein Zyklus besteht aus einem Start und einer Landung), nur in einem Luftfahrzeughersteller-lizenzierten und nach § 13 LuftGerPV gemäß § 145 EASA vom Luftfahrt-Bundes-

amt (LBA) lizenzierten Instandsetzungsbetrieb, durch autorisiertes Wartungspersonal (EASA VO (EC) 2042/2003, Anhang III Teil Part 66), durchgeführt werden.

Für die Arbeiten an einem Luftfahrzeug in einem Luftfahrt-Technischen-Betrieb (LTB) sollten zwischen den Vertragspartnern allgemein verständliche notwendigen Rahmenbedingungen in Form eines Reparatur- und Wartungsvertrags, zuzüglich einer Schiedsgerichtsvereinbarung, geschaffen und vereinbart werden, damit es nicht zu unliebsamen Auseinandersetzungen kommt.

Werkrechtliche Beauftragung eines LTB's zur Wartung und Instandhaltung eines Luftfahrzeugs

Die Arbeiten an einem Luftfahrzeug, seien es Inspektionen, Wartung- und Reparaturarbeiten gelten als Werkvertrag (§§ 631 ff BGB). Durch den Werkvertrag wird der Werkvertragsnehmer zur Herstellung eines bestimmten Werkes verpflichtet, wozu die Flugzeugwartung gehört. Ein Werkvertrag liegt immer dann zugrunde, wenn Betriebsstoffe und Ersatzteile bei den Arbeiten benötigt werden (vgl.: OLG Karlsruhe in NJW-RR 1992, Seite 1014). Basisgrundlage sind die beauftragten Arbeiten bzw. Tätigkeitsvorgänge. Können sie vor der Auftragserteilung nicht eindeutig bestimmt werden, und müssen Mängel oder Schäden erst durch Untersuchungen in dem Werk- bzw. Werkstattbetrieb lokalisiert und identifiziert werden, so ist der Werkvertragsnehmer vor Beginn der Arbeiten verpflichtet, den Werkvertragsgeber über die Art und den Umfang der getroffenen Feststellungen zu unterrichten. Weiterhin hat der Werkvertragsnehmer den Werkvertragsgeber über die erforderlichen Maßnahmen und deren Beseitigung, sowie das damit verbundene Kostenpotential, eingehend zu informieren und dessen weitere Weisungen abzuwarten.

Fehlersuche geht zu Lasten des Werkvertragsgebers bis der Mangel gefunden ist (vgl. OLG Köln, AZ.: 2 U 25/76). Der Vergütungsanspruch besteht auch bei erfolglos durchgeführten Arbeiten, wenn die Fehlersuche nach den anerkannten Regeln der Luftfahrttechnik zur Eingrenzung der Schadenursache notwendig waren. Dies gilt auch für nicht in Auftrag gegebene Arbeiten, wenn die Arbeiten zwar nicht zu dem gewollten Erfolg führten, aber schwerwiegende Sicherheitsmängel behoben wurden. Weil dies im Interesse des Werkvertragsgebers liegt.

Der Werkvertragsnehmer verpflichtet sich zur sach- und fachgerechten Durchführung des erteilten Werkvertrags an dem entsprechenden Werkstück. Als Werkstück gelten das Luftfahrzeug als Ganzes oder einzelne seiner Aggregate und Bauteile. Der Werkvertragsnehmer ist unter Einhaltung aller vom Hersteller im Luftfahrzeug- und Wartungshandbuch vorgeschriebenen, zugelassenen und durch zusätzlich ergangene Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA's) oder Technische Mitteilungen (TM's), durchzuführenden Arbeitsvorgänge verpflichtet. Werden bei der Auftragsausführung Betriebs- oder andere Werkstoffe benötigt, so sind ausschließlich zugelassene Materialien zu verwenden.

Dabei sind insbesondere die von der FAA ergangenen und vom LBA umgesetzten Feuerschutzrichtlinien zu beachten. Bei der Verwendung von Ersatzteilen oder Austauschaggregaten ist auf den Nachweis der Lufttüchtigkeit für das betreffende Ersatzteil oder Aggregat zu achten. Erneuerte Ersatzteile, soweit es sich nicht um Austausch- oder wiederaufzubereitende Teile handelt, bleiben Eigentum des Flugzeugeigners und sind diesem, oder seinem Beauftragten, auszuhandigen.

→ Fortsetzung auf Seite 12

Der LTB hat nicht ordentlich gearbeitet - was nun?

Der Werkauftragnehmer hat das Werk frei von Sach- und Rechtsmängeln herzustellen. Ein Werk ist gemäß § 633 II BGB mit Mängeln behaftet, wenn das Werk nicht die vereinbarte Beschaffenheit hat, oder es fehlt an der gewöhnlichen Verwendungsmöglichkeit. Hier spricht man von Gewährleistung und Schadenersatz. Nachzulesen in §§ 634, 636, 280, 281, 283, 311a BGB. Der Anspruch auf Ersatz eines Mangelfolgeschadens setzt das Bestehen eines wirksamen Werkvertrages voraus, es muss ein Sach- und Rechtsmangel vorliegen, der Werkauftragnehmer hat die Mangelhaftigkeit des Werkes zu vertreten, der Schaden muss beim Werkauftraggeber entstanden sein, und die Kausalität zwischen Mangel und Schaden ist Voraussetzung.

Der Werkauftragnehmer leistet Gewähr für die Fehlerfreiheit der am Auftragsgegenstand durchgeführten Arbeiten, wobei ein Schadenersatzanspruch wegen Nichterfüllung bei Fehlen zugesicherter Eigenschaften unberührt bleibt. Maßstab für die Fehlerfreiheit ist der Stand der Technik für vergleichbare Luftfahrzeuge gleichen Typs, und die vom Hersteller im Wartungshandbuch vorgeschriebenen durchzuführenden Arbeitsvorgängen, sowie dazu ergangene Lufttüchtigkeitsanweisungen oder Technische Mitteilungen.

Die Gewährleistungspflicht beträgt 24 Monate (§ 634a, I, 1 BGB). Kürzere Verjährungsfristen oder das Erreichen einer bestimmten Stundenanzahl sind zulässig. Sie müssen aber vertraglich eindeutig vereinbart werden.

Erkannte Mängel sind sofort nach ihrer Feststellung zu rügen. Nimmt der Werkauftraggeber den Auftragsgegenstand trotz Kenntnis eines Mangels ab, so steht ihm eine Gewährleistung nur dann zu, wenn er sich diese bei der Abnahme vorbehält. Für nicht erkannte Mängel wird Gewähr geleistet, wenn der Mangel innerhalb von 24 Monate (s.a.a.O.) oder das Erreichen einer vertraglich vereinbarten Flugstundenanzahl, je nachdem, was zuerst erreicht wird, gemeldet wird.

Nachbesserungen (§ 635 BGB) haben unverzüglich nach den technischen Erfordernissen durch Ersatz oder Instandsetzung fehlerhafter Aggregate, Bauteile, Komponenten oder sonstiger Teile ohne Berechnung derjenigen Aufwendungen zu erfolgen,

die zur Nachbesserung erforderlich sind, insbesondere Arbeits- und Materialkosten, zuzüglich die Transport- und Beschaffungskosten notwendiger Materialien. Werden durch die Nachbesserung zusätzliche vom Hersteller vorgeschriebene Wartungsarbeiten erforderlich, übernimmt der Werkauftragnehmer deren Kosten einschließlich der Kosten benötigter Materialien, Betriebs- und Schmierstoffe.

Für die bei der Nachbesserung eingebauten Teile wird bis zum Ablauf der Gewährleistungsfrist des Auftragsgegenstandes Gewähr geleistet.

Schlägt eine Nachbesserung fehl, insbesondere wenn der Fehler nicht beseitigt werden kann oder dem Werkauftraggeber weitere Nachbesserungsversuche unzumutbar sind, kann der Werkauftraggeber vom Werkauftragnehmer Wandelung (Rückgängigmachung des Werkvertrags gemäß §§ 636, 323, 326, V BGB) oder Minderung (Herabsetzung der Vergütung gemäß § 636 BGB) verlangen. Auch die Selbstvornahme ist möglich (§ 634, II BGB i.V.m. 637 BGB). Gleiches gilt für einen Schadenersatzanspruch (s.a.a.O.). Ein weiterer Anspruch besteht nicht.

Schiedsverfahren

Noch einige wesentliche Punkte zum Schiedsverfahren, dessen wesentlichen Inhalts, seiner Vorgehens- und Durchführungsweise, die zwingend vereinbart und eingehalten werden sollten.

Bei Streitigkeiten aus einem Werkvertrag kann der Werkauftraggeber oder, mit dessen Einverständnis, der Werkauftragnehmer die Schiedskommission, beispielsweise einer Pilotenvereinigung, bestehend aus:

1. einen zum Richteramt befähigten Vorsitzenden,
2. einen Vertreter der Pilotenvereinigung,
3. einen unabhängigen Luftfahrt-Sachverständigen,
4. einen Vertreter des Bundesverbandes LTB's anrufen

Die Anrufung muss schriftlich unverzüglich nach Kenntnis des Streitpunktes erfolgen. Durch die Anrufung der Schiedskommission wird der Rechtsweg nicht ausgeschlossen und die Verjährung für die Dauer des Verfahrens gehemmt. Die Verfahren vor der Schiedskommission richten sich nach deren Geschäfts- und Verfahrensordnung. Die Anrufung der Schiedskommission ist ausgeschlossen, wenn bereits der Rechtsweg beschritten ist. Wird der Rechtsweg während eines Schiedskommissionsverfahrens beschritten, stellt die Schiedskommission

ihre Tätigkeit ein. Die Kosten des Schiedskommissionsverfahrens tragen die Parteien jeweils zur Hälfte.

Eine Haftungs- und Gerichtsstandsvereinbarung sowie die Vereinbarung geltenden Rechts sind empfehlenswert. Denn der Werkauftragnehmer haftet für Schäden und Verluste am Auftragsgegenstand und für in Verwahrung genommen Luftfahrzeuginhalt, soweit ihn, seine gesetzlichen Vertreter oder seine Erfüllungsgehilfen ein Verschulden trifft. Die Haftung für den Verlust von Wertsachen, Geld, einschließlich Sparbücher, Scheckheften, Scheck- und Kreditkarten, die nicht ausdrücklich in Verwahrung genommen sind, ist ausgeschlossen. Dies gilt nicht bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Soweit der Werkauftragnehmer für Schäden und Verluste haftet, ist er bei einer Beschädigung des Auftragsgegenstandes zur kostenfreien Instandsetzung verpflichtet. Ist diese unmöglich oder mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, ist der Wiederbeschaffungswert am Tag der Beschädigung oder des Verlustes zu ersetzen.

Alle schadenersatzrechtlichen Ansprüche, dazu gehören auch alle Nebenansprüche wie Ausfallkosten, Sachverständigenhonorare, zweckdienliche Rechtsverfolgungskosten und Rechtsanwalts honorare, richten sich nach den schadenersatzrechtlichen Vorschriften des deutschen Rechts.

Für sämtliche gegenwärtigen und zukünftigen Ansprüche aus der Geschäftsverbindung mit Vollkaufleuten einschließlich Wechsel- und Scheckforderungen ist ausschließlicher Gerichtsstand der Sitz des Werkauftragnehmers. Der gleiche Gerichtsstand gilt, wenn der Werkauftraggeber keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat, nach Vertragsabschluss seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt aus dem Inland verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort zum Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist. Zur Anwendung kommt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Die Schiedskommission hat die Aufgabe, Streitigkeiten aus Werkstattaufträgen über die Ausführung von Arbeiten an Luftfahrzeugen, Aggregaten und deren Teile, zwischen Werkauftraggeber und Werkauftragnehmer möglichst gütlich beizulegen oder zu entscheiden. Sie führt ihre Tätigkeit objektiv und unabhängig, ohne Ansehen der Parteien, aus und hat über die bei ihrer Tätigkeit zur Kenntnis gelangten persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Parteien Stillschweigen zu bewahren. Die

Tätigkeit der Mitglieder in der Schiedskommission beträgt drei Jahre. Eine erneute Amtszeit ist zulässig. Für jedes Mitglied ist mindestens ein Stellvertreter zu benennen. Der Vorsitzende der Schiedskommission ist zugleich deren Geschäftsstelle.

Die Schiedskommission wird auf Anrufung des Werkauftraggebers oder Werkauftragnehmers tätig. Die Anrufung muss unverzüglich nach Kenntnis des Streitpunktes erfolgen. Die Anrufung erfolgt durch Einreichung eines Schriftsatzes (Anrufungsschrift) bei der Schiedskommission. Die Anrufungsschrift soll

1. Namen der Parteien und ihre Anschriften,
2. Bezeichnung des Luftfahrzeugs,
3. kurze Schilderung der Beanstandung und des hier zugrundeliegenden Sachverhalts,
4. Benennung eventueller Beweismittel,
5. Datum des Werft-/Werkstattaufenthalts (Anlieferung, Ablieferung), enthalten.

Durch die Anrufung der Schiedskommission wird die Verjährung von Ansprüchen für die Dauer des Verfahrens gehemmt. Urkunden, die als Beweismittel in Betracht kommen, sind der Antragschrift beizufügen, insbesondere schriftlich erteilte Aufträge, Kostenvoranschläge, Reparaturkostenrechnungen, Gutachten, etc. Durch die Anrufung der Schiedsstelle wird der Rechtsweg nicht ausgeschlossen.

Nach Eingang der Anrufungsschrift prüft die Geschäftsstelle deren Zulässigkeit. Bei Unzulässigkeit weist die Geschäftsstelle den Antrag unter Angaben von Gründen ab. Ist die Antragschrift unvollständig, wird um deren Ergänzung gebeten. Bleibt die Ergänzung aus, erfolgt eine Zurückweisung der Anrufung. Ist die Anrufung zulässig, erfolgt eine Übersendung dem Beschwerdegegner zur Stellungnahme. Erfolgt innerhalb von vier Wochen keine Einigung, so legt die Geschäftsstelle den Vorgang dem Vorsitzenden der Schiedskommission vor. Die Schiedskommission befindet sich aufgrund von mündlichen Verhandlungen. Mit Zustimmung der Parteien kann von einer mündlichen Verhandlung abgesehen werden. Gleiches gilt auf Antrag einer Partei, wenn ihr nach den Umständen und der Bedeutung der Sache das Erscheinen zur mündlichen Verhandlung nicht zugemutet werden kann und von einer mündlichen Verhandlung keine zusätzlichen bedeutsamen Erkenntnisse zu erwarten sind, es sei denn, die andere Partei widerspricht. Haben die Streitigkeiten Garantireparaturen einschließlich deren Bezahlung zum Inhalt, ist das Verfahren grundsätzlich schriftlich, es sei denn, dass sich die Parteien auf ein münd-

liches Verfahren einverstanden verständigen. Der Vorsitzende der Schiedskommission bestimmt Ort und Zeit der Verhandlung und lässt die Parteien unter einer Frist von zehn Tagen laden. Der Vorsitzende stellt den Parteien anheim, etwaige Auskunftspersonen mitzubringen. Die Ladungsfrist braucht bei Zustimmung der Parteien nicht eingehalten zu werden. Die Verhandlungen vor der Schiedskommission sind nicht öffentlich. Der Vorsitzende kann bei Vorliegen eines berechtigten Interesses Dritten ein Anwesenheit gestatten. Die mündliche Verhandlung soll durch Schriftsätze so vorbereitet werden, dass die Sache möglichst in einer Verhandlung erledigt werden kann. Die jeweils andere Partei erhält eine Schriftsatzkopie, soweit darin neues sachdienliches Vorbringen enthalten ist. Das Verfahren soll nach längstens drei Monaten seit Anrufung der Schiedskommission abgeschlossen sein.

Die Schiedskommission unterbreitet den Parteien entsprechend dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung und einer eventuellen Beweiserhebung einen Vorschlag für eine vergleichsweise Erledigung der Sache. Stimmen die Parteien einem Vergleich zu, so wird der Vergleichstext in dreifacher Ausfertigung protokolliert, vorgelesen, von den Parteien genehmigt und vom Vorsitzenden unterzeichnet. Jede Partei erhält eine Ausfertigung.

Die Schiedskommission kann den Antrag aus formellen Gründen zurückweisen oder über die Sache aufgrund eigener Sachkunde entscheiden. Die Schiedskommission ist beschlussfähig, wenn mindestens drei Mitglieder anwesend sind. Die Schiedskommission fällt ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der Stimmen ihrer anwesenden Mitglieder. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Der Schiedsspruch ist schriftlich abzufassen und zu begründen. Sämtliche Ausfertigungen sind von den Mitgliedern der Kommission zu unterzeichnen. Mit Zustimmung der übrigen Mitglieder genügt eine Unterzeichnung durch den Vorsitzenden. Jede Partei erhält eine Ausfertigung des Schiedsspruchs. Durch den Schiedsspruch wird der Rechtsweg nicht ausgeschlossen. Ein weiteres Schiedsverfahren in derselben Sache ist ausgeschlossen. Die Schiedskommission kann einen Schiedsspruch auf Antrag einer Partei abändern, wenn sich nachträglich ergibt, dass der dem Schiedsspruch zugrundeliegende Sachverhalt nachweislich in einem wesentlichen Punkt anders gelagert ist.

Erscheint eine Partei oder ein von ihr bevollmächtigter Vertreter trotz ordnungsgemäßer Ladung zur mündlichen Verhandlung nicht, so soll die Schiedskommission nach

Aktenlage sowie nach dem Ergebnis einer etwaigen Beweiserhebung unter Berücksichtigung des Vorbringens der erschienenen oder vertretenden Parteien entscheiden.

Die Kosten des Schiedskommissionsverfahrens tragen die Parteien jeweils zur Hälfte. Andere Regelungen sind möglich und vor der Verfahrensdurchführung mit den Parteien zu vereinbaren. Der Vorsitzende der Schiedskommission hat Anspruch auf eine Honorarberechnung nach dem Vorschriften des Rechtsanwaltsvergütungsgesetz (RVG). Die weiteren Mitglieder der Schiedskommission erhalten eine pauschale Aufwandsentschädigung von 100 Euro pro angefangene Stunde, zuzüglich eventueller Fahrt- und Reisekosten. Bei der Nutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs werden 1 Euro für den Fahrkilometer vergütet, ansonsten die aufgewendeten Kosten für öffentliche Verkehrsmittel. Es ist die jeweils preisgünstigste Form zu wählen. Die Reisekosten (Tages- und Übernachtungsgelder) richten sich nach den steuerrechtlich relevanten Sätzen. Geladene Zeugen, Auskunftspersonen oder Sachverständige werden nach dem Justizvergütungsent-schädigungsgesetz (JVEG) entschädigt. Es ist möglich, mit dem Sachverständigen eine andere Vereinbarung zu treffen. Werden Sachverständige vor der Anrufung der Schiedskommission tätig, so sind diese Kosten von dem jeweiligen Werkauftraggeber zu tragen und bei der Kostenfestsetzung des Schiedskommissionsverfahrens nicht zu berücksichtigen. Gleiches gilt für andere angefallene Kosten, gleich welcher Art, im schiedskommissionsrechtlichen Vorverfahren.

© Horst Knoche



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 Abakat

Bochum • Dreihügelstraße 20 • 44805 Bochum
Fon 0234-2988847 • Fax 0234-2988857

Berlin • Kommandantenstrasse 80 • 10117 Berlin
Fon 030-25925880 • Fax 030-259258818

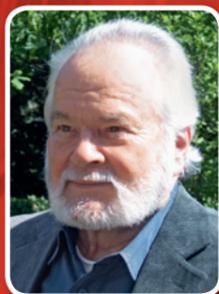
www.abrakat.de • l.abrakat@abrakat.de

Bern • CH-3202 Frauenkappelen (BE) • Riedbachstraße 32
Fon 0041-3192002-36 • Fax 0041-3192002-56
l.abrakat@abrakat.ch

AERO 2011 – eine Air Show von europäischer und globaler Bedeutung

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrettung

Autor:
Rainer Taxis



Dem Besucher drängt sich gleich im Eingangsbereich der Eindruck auf, hier findet eine Messe von internationalem Charakter statt. Sieht man in die Gesichter und hört die Sprachen um sich, nimmt man mit Gewissheit wahr, hier wird ein globales Niveau der General Aviation präsentiert. Weiter, beim Gang durch die Licht durchflutete Architektur der Messehallen, wird die Internationalität der Veranstaltung endgültig manifestiert. Industrie, Handel und Dienstleister rund um den Globus bieten Ihre Programme an. – Weit über 600 Aussteller haben sich hier eingefunden, um auf Technik und Fortschritt aufmerksam zu machen und unzählige Journalisten, Photographen und Kamerateams berichten in alle Kontinente.

Das Thema E-Flight – nun schon zum dritten Mal – eines der Themen im Vordergrund, über-spannt die Themen E-Antrieb, Hybridantrieb und Brennstoffzellen-Technologie, wurden in der Halle A2 dem Publikum verdeutlicht. Für besondere Leistung auf diesem noch jungen Sektor wurde von der Stadt Ulm der Albrecht-Ludwig-Berblinger-Preis vergeben, der mit einhunderttausend Euro dotiert

ist und anlässlich des 200-jährigen Jubiläums von Albrecht Berblinger's missglücktem Flug über die Donau gestiftet wurde. Dem Flugpionier Berblinger hat Max Eyth mit seinem Roman „Der Schneider von Ulm“ ein literarisches Denkmal gesetzt.



Zum Leitthema Luftrettung fanden DRF, Bundespolizei und Bundeswehr in Halle B5 eine Plattform, sich zu präsentieren. Publikumswirksam war die Wasserrettung

– ursprünglich geplante Durchführung von DRF und ADAC – eine Demonstration des Könnens der Piloten und der technischen Ausstattung und Möglichkeiten der Helikopter. Die Rettung aus Seenot, selbstverständlich eine Übung, wurde letztlich von DRF und Bundespolizei ausgeführt. Eine Demonstration des Einsatzspektrums der Bundespolizei und ihres Super Puma. Eine Aktion zur Festigung der Akzeptanz der General Aviation bei der Bevölkerung war der Einsatz wohl auch.

Nicht unattraktiv empfand man das Nebeneinander von moderner High-Tech und Nostalgie. So stand zwischen neuesten, Kunstharz lackierten Fliegern eine 35 Jahre alte Beech Bonanza im blanken Metallkleid. Nein, früher hatte sie schon Lackierungen, der jetzige Besitzer liess sie wieder erglänzen. Zwei Hallen weiter trifft man in einer Umgebung von neuem Luftfahrtgerät und Luftfahrtbehörden auf eine ME 109. Diese Rarität, ein Gastflugzeug

im Dornier-Museum, hatte Ihren Erstflug am 28.05.1935. Mit ihren 3.030 kg erreichte sie, dank ihrer 1475 PS, eine Geschwindigkeit von 650 km/h.



Unter vielen Neuentwicklungen heben sich eindrucksvolle Geräte heraus. In diese Rubrik fällt auch ein Segelflugzeug, das sich von einer Person zusammen bauen lässt. Auch jede fremde Starthilfe ist nicht erforderlich. Der Pilot steigt ein, öffnet über Seilzug die textile Bodenstruktur, steckt die Beine durch und nimmt sein Flugzeug an den dafür vorgesehenen Bügeln fest in die Hände. Losrennen in den Gegenwind und schon nach kurzer

Zeit fliegt das Leichtgewicht. Einmal abgehoben wird die Bodenstruktur geschlossen und das Vergnügen nimmt kein Ende. Gelandet, und man demontiert auch ohne fremde Hilfe.

Auf dem Podium im Eingangsbereich Ost fand eine Vielzahl von Diskussionen statt, die auf aktuelle und die Leit-Themen der AERO 2011 Bezug nahmen. Eines der Themen wurde im Beisein von



Fürst Albert II von Monaco behandelt. Eine Innovation der Messeleitung, den Anspruch eines internationalen Messestandortes zu unterstreichen. Die Attraktivität der AERO wird für das Fachpublikum aus allen Bereichen der General Aviation erkannt. Der Verband der Luftfahrtsachverständigen verzeichnete eine sehr hohe Frequenz an Besuchern, die sich über die Tätigkeitsbereiche unserer Mitglieder informierten. Immer war Erstaunen ausgedrückt worden, dass die Tätigkeiten technische und juristische Belange abdecken. Und Zuwachs an neuen Mitgliedern konnte der Vorstand vermelden. Die Jahreshauptversammlung des Verbandes fand, wie in den vergangenen Jahren, im Rahmen der AERO am Samstag statt. Die Jahreshauptversammlung im Rahmen der Messe abzuhalten findet den Zuspruch der Mitglieder, stetige Teilnehmerzahlen sind ein Indiz.

© Text & Bilder Rainer Taxis
Werksfotos Ruppert Composite GmbH



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:
token GmbH & Co.KG
Ludwigstraße 57, 70176 Stuttgart
Tel: 0711 678 99 0
Fax: 0711 678 99 99
Email: info@token.de
Anzeigen, Leserbriefe 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.
Grafik-Design: token GmbH & Co.KG, Reinhard Kircher
Druckvorstufe: token GmbH & Co.KG
Druck: C. Maurer Druck und Verlag
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2011
Verbreitete Auflage: 4.000 Stück
Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember
Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Kunstflug in Formation vor 50 Jahren



Ständigen/Luftfahrthistorie

Autor:
Harald Meyer



The Acrojets

Der 17. Mai 1957 begann mit der Verleihung von Pilotenschwingen an 26 deutsche Flugzeugführer durch den Verteidigungsminister Franz Josef Strauß. Danach konnten rund 16.000 Besucher ein Flugprogramm sehen, das von mehreren Einzelflugzeugen sowie Kunstflugmannschaften gestaltet wurde. Die United States Air Force (US Air Force) war mit ihrem in Fursty stationierten Team Acrojets vertreten. Die eigentliche Kunstflugmannschaft mit dem Namen Acrojets, was frei übersetzt „Kunstflug mit strahlgetriebenen Flugzeugen“ bedeutet, wurde 1949 gegründet und flog bis zum Beginn des Koreakrieges 1950. Als erstes Team dieser Art flogen sie Jetflugzeuge – vier Lockheed F-80 C der USAF Fighter School in Williams AFB in Arizona/USA bildeten einen Schwarm. Rund vier Jahre nach deren Auflösung gründeten Fluglehrer der 7330th Flying Training Wing in Fürstenfeldbruck ein neues Team unter dem Namen Acrojets. Fünf Piloten, unter ihnen ein Ersatzmann, flogen das damalige Schulungsflugzeug Lockheed T-33 A. Bei ihren Vorführungen beliebten sie die Außentanks an den Tragflächenenden, so wie es bei normalen Ausbildungsflügen üblich war. Im April 1955 wurden sie von der USAFE, dem europäischen Hauptquartier der Amerikanischen Luftwaffe, zum offiziellen Kunstflugteam in ihrem Zuständigkeitsbereich ernannt. Bis 1957 haben die USAFE Acrojets bei rund 50 Displays über fünf Millionen Zuschauer begeistert.

Die deutsche Kunstflugmannschaft

Die Geschichte der T-33 in der Luftwaffe begann am 1. Juni 1956 mit dem Aufbau der Flugzeugführerschule (FFS) „B“ in Fursty, wie die (noch) amerikanischen Hausherren den Platz nannten. Zur „Wiege der Luftwaffe“ wurde der Militärflugplatz vor den Toren Münchens am 24. September 1956, weil an drei Flugzeugen das



Die Kunstflugmannschaft der Flugzeugführerschule „B“ in der Zusammensetzung von 1961. kniend v.l.n.r.: Oberleutnant Eberhard König, Oberleutnant Karlheinz Koch, Oberleutnant Walter Schmitz, stehend: links Hauptmann Kurt Stöcker und rechts Oberleutnant Hans-Joachim Barakling, (Foto: Karlheinz Koch).

Eiserne Kreuz als neues Hoheitsabzeichen zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Neben den Propellerflugzeugen Harvard Mark IV und Piper L-18 C war ein Jetflugzeug vom Typ T-33 A mit dem deutschen militärischen Kennzeichen AB+101 dabei. Die „T-Bird“ war das erste Düsenflugzeug der Luftwaffe nach dem 2. Weltkrieg. Zunächst wurden auf ihr Fluglehrer ausgebildet, die als ehemalige Piloten im zweiten Weltkrieg ein Auffrischungsprogramm auf dem Fliegerhorst



Bild 2: Oskar Rumler bemalt die Flugzeugnase der T-33 A des Formationsführers Hauptmann Kurt Stöcker, (Foto: LMWLw)

Penzing bei Landsberg am Lech erhielten. Diese vermittelten dann dem Flugzeugführernachwuchs auf T-Bird die Grundausbildung für Strahlflugzeuge und anschließend die Instrumentenflugausbildung bis zum Erwerb der „White Card“, die berechnete, das Flugzeug auch bei Nacht und typisch mitteleuropäisch-schlechtem Wetter zu fliegen. Im Mai 1961 bildete sich um Hauptmann Kurt Stöcker, mit Spitznamen auch „Torero“ genannt, ein Team von Jetpiloten, die Kunstflugmannschaft FFS „B“. Er übernahm als Nr. 1 die Führungsrolle. Die Nr. 2 an der linken Tragfläche von ihm war Oberleutnant Walter „Icke“ Schmitz, an der rechten Seite flog Oberleutnant Karlheinz „Cooky“ Koch als Nr. 3 und im Slot der Box-Formation war Oberleutnant Hans-Joachim „Speedy“ Barakling. Oberleutnant Eberhard „King“ König übernahm als Nr. 5 den Solopart und somit auch die Rolle des Reservepiloten, falls ein Flugzeug in der Box ausfallen sollte. Zu Beginn des Flugtrainings flogen die Maschinen noch in ihrem silbermetallenen Urzustand. Eine Sonderlackierung folgte erst später.



Bild 3: Vorführung in enger Box-Formation mit überlappenden Tragflächen der „Wingmen“ Nr. 2 und 3, (Foto: LMWLw).

Hans-Joachim Barakling

Hans-Joachim Barakling, von nahen Angehörigen, Freunden, Kameraden überwiegend „Ben“ oder mit dem alten Rufzeichen „Speedy“ genannt, wurde am 29. Mai 1938 in Göttingen geboren. Die große Nähe zur Fliegerei war ihm sozusagen mit in die Wiege gelegt worden, da sein Vater auf dem dortigen Fliegerhorst tätig war und später zum Flugzeugführer und Kampfflieger ausgebildet wurde. Vater und Sohn dienten zu unterschiedlichen Zeiten in Geschwadern mit dem Ehrennamen „Boelcke“. Der ursprüngliche Berufswunsch, nach dem Schulabschluss Bergingenieur zu werden, wurde nach abgeschlossenem Über- und Untertage-Praktikum aufgegeben, als sich beim Aufbau der neuen Luftwaffe die Möglichkeit eröffnete, Offizier und Flugzeugführer zu werden. Der Eintritt in die Bundeswehr beim Luftwaffen-Ausbildungsregiment 1 in Uetersen erfolgte Anfang November 1956 in der Crew XI/56. Nach Grundausbildung, Offizierschule und Rückversetzung nach Uetersen begann die Auswahlschulung auf dem Muster Piper L-18 C. Nach deren Beendigung wurde die fliegerische Ausbildung in Landsberg auf Harvard Mark IV und in Fürstenfeldbruck auf T-33 A zügig fortgesetzt bis die Verleihung der Flugzeugführer-Schwinge an seinem 21. Geburtstag im Jahre 1959 erfolgte. Aufgrund der Empfehlungen in der fliegerischen Abschlussbeurteilung und des dringenden Bedarfs schloss sich nahtlos die Ausbildung und Verwendung als Fluglehrer bei der FFS „B“ an. In diese Zeit fällt auch die Rolle als Teamnr. 4 in der Kunstflugmannschaft. Die weiteren Etappen nach Umschulung und Fluglehrerausbildung auf dem Muster F-104 Starfighter Anfang 1962 war der mehrjährige Dienst in der auf multinationale Umschulung aus-

gerichteten Waffenschule der Luftwaffe 10 in Jever als Fluglehrer und Flugsicherheitsoffizier. Dies erfolgte nach entsprechender Ausbildung in Deutschland und in den USA. Als Einsatzoffizier und Staffelkapitän beim Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke“ in Büchel schlossen sich herausfordernde und interessante Jahre in einem Einsatzverband, denen sich nach kurzer Zeit als stellvertretender Kommandeur Fliegende Gruppe beim Jagdbombergeschwader 36 in Rheine eine Aufgabe als Referent im Bundesverteidigungsministerium an. Zur Vorbereitung einer späteren Verwendung als Militärattaché folgten eine



Bild 4: Langsamer Überflug in der Landekonfiguration mit guter Sicht auf die militärischen Kennzeichen an der Flugzeugnase, (Foto: LMWLw).

längere Sprachausbildung, der Attaché-Lehrgang sowie eine erneute Zeit als Referent im BMVg. Da die geplante Zielverwendung sich mehrere Jahre verzögerte, wurde Hans-Joachim Barakling erneut nach Jever versetzt und als Stabsoffizier bei der ATV (Auswertung, Truppenversuche und Vorschriften) – Gruppe und Fluglehrer F-104 eingesetzt. Anfang 1980 wurde schließlich mit der Beförderung zum Dienstgrad Oberst, der Abordnung zum Auswärti-

gen Amt und Versetzung an die Deutsche Botschaft in Moskau als Luftwaffenattaché bis Herbst 1984 eine Traumverwendung wirksam, die sich angesichts des gespannten Ost-West-Verhältnisses oftmals sehr schwierig gestaltete. Trotzdem brachte diese Zeit für Hans-Joachim Barakling neben der Flugzeugführertätigkeit, die zunächst beendet wurde, ein Höchstmaß an beruflicher Erfüllung in der Bundeswehr. Aufgrund seiner bereits sehr frühzeitig getroffenen persönlichen Laufbahnentscheidung für den Status BO-41 für Jetpiloten war zwei Jahre nach Rückkehr aus Moskau und einer Abschlussverwendung als Gruppenleiter Flugbetrieb beim Luftwaffenamt die militärische Karriere im Herbst 1986 beendet. Erfreulicherweise konnte er die letzten beiden Jahre seiner Dienstzeit noch als Inübunghalter auf dem Muster Alpha Jet fliegen. Er schied mit insgesamt 3.716 Flugstunden, davon fast 2.000 Stunden auf dem Flugzeugmuster F-104 sowie 1.233 Stunden auf T-33 A aus dem aktiven Dienst aus. Wenige Tage später trat er in der Lufthansa-Hauptverwaltung in Köln seine Einweisung als Referent Verkehrspolitik für die Länderbereiche Sowjetunion und Nah-Mittelost an. Aus dieser Funktion heraus wurde er im Frühjahr 1988 bis Ende 1993 als Vorstandsbeauftragter und Generalrepräsentant des Unternehmens nach Moskau entsandt. Die mittlerweile eingetretenen politischen Veränderungen

➔ Fortsetzung auf Seite 18

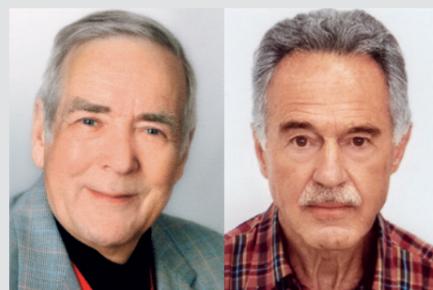
bei Lufthansa-Consulting im Rahmen von Projekten der EU in gleicher Region an, überwiegend als Projektdirektor. Er ist immer noch fliegerisch als Fluglehrer in einem Luftsportverein tätig und hat in den letzten Jahren den Segelflug intensiviert, bei dem er auf dem Schulgleiter SG-38 im Jahre 1957 in Faßberg seinen ersten Alleinflug absolvierte. In seinem zivilen Flugbuch stehen ca. 2.000 Stunden. Weiterhin beschäftigt er sich mit Themen deutsch-russischer Luftfahrt- und Militärgeschichte. Hans-Joachim Barakling ist Witwer, hat zwei Söhne und lebt heute in Norddeutschland.

Karlheinz Koch

Karlheinz Koch wurde 1937 in Rödigen/Thüringen geboren und verließ nach dem Abitur in Bad Frankenhausen/Thüringen 1955 die DDR. Im September 1956 trat er in die Luftwaffe ein. Nach der Grundausbildung in Uetersen und Offizierschule in Faßberg begann er die fliegerische Ausbildung in Landsberg/Lech auf der Piper L-18 C und Harvard MK IV. In Fürstenfeldbruck schloss er die fliegerische Ausbildung

pitän und Kommandeur Fliegende Gruppe tätig. In diese Zeit fällt seine zweimalige Teilnahme am Jagdbomberwettbewerb AFNORTH „Bulls Eye“ als Teamleiter. Von 1970 bis 1973 war er als Hilfsreferent im Führungsstab der Luftwaffe/SBWS MRCA im Entwicklungsprogramm Tornado eingesetzt und befasste sich u.a. mit der Auslegung des Frontcockpits. Von 1973 bis 1977 war Karlheinz Koch Leiter der ATV-Gruppe G.91 und Alpha Jet bei der Waffenschule der Luftwaffe 50 in Fürstenfeldbruck. Die im Verlauf der Entwicklung des Alpha Jet durchgeführte Verbesserung der Einsatzfähigkeit infolge umfangreicher Modifikationen am Flugzeug geht ausschließlich auf die Initiative und Arbeit der ATV-Gruppe zurück. Von 1977 bis 1981 war er beim Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ als stellv. Kommodore und ab 1980 als Kommodore eingesetzt. Anfang 1982 verließ Oberst Koch aus persönlichen Gründen die Luftwaffe. Er flog in der Luftwaffe auf verschiedenen Flugzeugmustern insgesamt rund 5.500 Flugstunden. 1982 wechselte Karlheinz Koch zum TriebwerksHersteller MTU Aero Engines in München und befasste sich hier mit der Betreuung von Flugtriebwerken in ziviler und militä-

Karlheinz Koch zum Geschäftsführer der TURBO-UNION Ltd., einer Tochterfirma von AVIO, MTU und Rolls Royce, ernannt. Die TURBO-UNION ist Vertragspartner zur NETMA und verantwortlich für technische Integrität, Weiterentwicklung, Technische Betreuung, Technische Dokumentation sowie Ersatzteillieferungen des Triebwerks RB 199 im Kampfflugzeug Tornado, der in den Luftstreitkräften Deutschlands, Großbritanniens, Italiens und des Königreichs Saudi Arabiens eingesetzt wird. Von 1986 bis 2005 war er im Fachausschuss „Product Support“ BDLI (Bundesverband der Deutschen Luftfahrt-, Raumfahrt-, und Ausrüstungsindustrie) und im Arbeitskreis „Indunt“ (Unterstützung der Luftwaffe durch die Industrie) als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender an der Nahtstelle Luftwaffe-Industrie tätig. 2008 ging Karlheinz Koch im Alter von 71 Jahren in den endgültigen Ruhestand.



Hans-Joachim Barakling Karlheinz Koch

Das Interview

Anlässlich des 50sten Jahrestages seit der Gründung der Kunstflugmannschaft FFS „B“ im Mai 1961 sprach aviation news mit zwei ehemaligen Piloten des Teams.

Aviation news: Was war der Anlass zur Aufstellung einer Kunstflugmannschaft an der Flugzeugführerschule „B“?

Hans-Joachim Barakling: Soweit ich mich erinnere, gab es keinen konkreten Anlass. Der vielseitige, unter den Piloten der Schule intern diskutierte Wunsch nach einem Kunstflugteam auf dem Muster T-33 mit deutschen Piloten war wohl der entscheidende Impuls, bei Vorgesetzten dafür zu werben und dieses Ziel Schritt für Schritt zu realisieren. Die integrierende, treibende Kraft hierbei war schließlich Hauptmann Kurt Stöcker. Natürlich war hierzu vor allem wegen der Formationsflüge in Bodennähe die Zustimmung des Kommandeurs der Schule notwendig. Dieser wird sich ganz sicher auch bei der nächsthöheren Führungsebene, dem Kommando der Schulen, abgesichert haben.

Aviation news: Welche Funktion(en)

hatten Sie zum Zeitpunkt der Gründung des Teams bei der FFS „B“ inne?

Hans-Joachim Barakling: Ich war seit November 1959 Fluglehrer in der Ausbildungsgruppe.

Karlheinz Koch: Anfang 1961 wurde ich auf eigenen Wunsch von der Ausbildungsgruppe in die Technische Gruppe versetzt, um dort vorrangig Werkstattflüge durchzuführen. Hier traf ich auf Hauptmann Kurt Stöcker und Oberleutnant Walter Schmitz.

Aviation news: Wie wurden Sie Mitglied der Kunstflugmannschaft?

Hans-Joachim Barakling: Die vor allem in den Monaten Juni/Juli intensivierten Übungsflüge des sich mehr und mehr formierenden Teams blieben mir natürlich nicht verborgen und ich wollte unbedingt dazugehören, zumal mich der Kunstflug in allen Phasen der fliegerischen Ausbildung und danach immer begeistert hatte. Auch bestand Bedarf für einen „fünften Mann“. Meine Eigenwerbung fiel irgendwann auf fruchtbaren Boden, indem sich besonders „Cooky“ bei Hauptmann Stöcker für mich einsetzte und dieser bereit war, mich bei mehreren Flügen in einer Zweierformation „ran zu nehmen“ und auszutesten. Das Ergebnis war die Zuweisung der Position Nr. 4 (slot). Natürlich stimmten auch meine Vorgesetzten in der Ausbildungsgruppe unter der Bedingung zu, dass ich meine Fluglehrertätigkeit nicht vernachlässige.

Karlheinz Koch: Es existierte ein alter Befehl für die Aufstellung eines Kunstflugteams an der FFS „B“, von dem ich Kenntnis hatte. In der Ausbildungsgruppe hatte ich schon mit „Mike“ Tetzner mit zwei Flugzeugen Kunstflug über den Wolken geübt. Ich konnte gemeinsam mit Oberleutnant Walter Schmitz Hauptmann Kurt Stöcker überzeugen, dass er sich vom Kommandeur der Schule die Genehmigung für die Aufstellung eines Kunstflugteams erteilen lässt. Im Frühjahr 1961 begannen wir drei und Oberleutnant Eberhard König mit dem Training, zunächst in größerer Höhe, um dann die Übungen in Bodennähe fortzusetzen.

Aviation news: Der Spitzname „Cooky“ von Herrn Koch ist leicht erklärbar. Herr Barakling, wie kamen Sie zu dem Beinamen „Speedy“?

Hans-Joachim Barakling: Jeder neu ernannte Fluglehrer wählte sich einen „nom de guerre“ aus, der auch während

des Flugbetriebs benutzt wurde, z.B. beim Formationsfliegen. Später wurde diese Praxis aus Gründen der Geheimhaltung aufgegeben und durch Verwendung des Flugzeugkennzeichens bzw. durch Missionsnummern ersetzt.

Aviation news: Waren die Acrojets der USAFE Ihr Vorbild?

Hans-Joachim Barakling: Natürlich kannten wir die Acrojets, wir wollten es Ihnen unbedingt gleich tun, hierbei aber das Balkenkreuz zeigen.

Karlheinz Koch: Ich hatte die Acrojets vorher nie „life“ gesehen. Natürlich waren sie für mich ein großes Vorbild.

Aviation news: Was hat Sie an dieser Art der Fliegerei so fasziniert?

Hans-Joachim Barakling: Einmal die wunderbare Ästhetik, wenn vier Flugzeuge in engster Tuchfühlung überwiegend klassische Kunstflugfiguren, aber auch eigene Kreationen vorführen. Zum anderen die Tatsache, dass fünf Piloten ihr ganzes Können und ihre psycho-physische Leistungsfähigkeit zusammenfassen, um ein schwieriges und gleichzeitig belastendes Programm gemeinsam abzufliegen.

Karlheinz Koch: Es gibt in der militärischen Fliegerei keine größere Herausforderung als Verbandskunstflug in Bodennähe, der absolute Präzision und volles Vertrauen auf den Führer des Teams und die anderen Kameraden erfordert.

Aviation news: Wann und wie oft haben Sie geübt?

Hans-Joachim Barakling: Ich stieß zum Team Anfang Juli 1961. Da dieses organisatorisch in die Flugtestabteilung der Technischen Gruppe eingegliedert war, musste ich zunächst die hierfür erforderliche Berechtigung zur Durchführung von Werkstattflügen erwerben. Das war ziemlich schnell abgeschlossen und von da ab verzeichnet mein Flugbuch allein für diesen und auch den Folgemonat August jeweils 10 Übungsflüge im Team.

Karlheinz Koch: Soweit ich mich erinnere, flogen wir das erste Mal vor Publikum in Bodennähe im Mai anlässlich der Verabschiedung des größten Teils der amerikanischen Fluglehrer. Wir ernteten für unsere Vorführung großes Lob, zumal eine ganze Reihe von den Amerikanern die Acrojets aus eigenem Ansehen kannten. Neben unserer normalen Tätigkeit als Fluglehrer



Bild 5: Überflug in Landekonfiguration mit Blick auf die stilisierten Deutschlandfarben Schwarz-Rot-Gold auf den Flugzeugunterseiten, (Foto: LMWLw).

auf T-33 A ab. Hier wurde er direkt im Anschluss auf der T-33 A zum Fluglehrer ausgebildet und war bis 1964 als Fluglehrer und Flugtestoffizier eingesetzt. 1961 war er Mitglied des Kunstflugteams der FFS „B“ Fürstenfeldbruck. 1964 wurde er zum Jagdbombergeschwader 35, später umbenannt in Leichtes Kampfgeschwader 41 nach Husum versetzt. Bis 1970 war er hier als Flugsicherheitsoffizier, Staffelfa-

rischer Nutzung. Er war in seiner Zeit bei der MTU verantwortlich für die „Logistische Betreuung“, was Ersatzteilvertrieb und –bewirtschaftung, Technische Dokumentation, Vertrieb und Programmführung, Instandsetzungsleistungen sowie Dienstleistungen beinhaltet. Die Umsetzung der Logistischen Forderungen für die in Entwicklung befindlichen Triebwerke für die Bundeswehr war Teil seiner Aufgaben. 1995 wurde

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

und Flugtestpiloten trainierten wir mehrere Male in der Woche, meistens nach Dienstende oder am Samstag.

Aviation news: Welche Figur hatte aus Ihrer Sicht einen hohen Schwierigkeitsgrad in der fliegerischen Umsetzung?

Hans-Joachim Barakling: Für mich als „slotman“ ging es darum, bei den oftmals Positionenveränderungen innerhalb des Programms nicht aus der jeweiligen Formation heraus zu fallen. Um das Manövrieren des linken bzw. rechten Flügelmannes zu ermöglichen, musste ich ihnen einen bestimmten Bewegungsspielraum geben. Hierzu war eine kurze Leistungsreduzierung notwendig. Wurde diese nicht rechtzeitig wieder bis auf Vollast erhöht, entstand eine hässliche Lücke in der Formation. Wurde diese Positionsveränderung z.B. im Scheitelpunkt eines Loopings vorgenommen,

niedriger Höhe im Geradeausflug aus der rechten Position hinter dem „Teamleader“. Wir mussten diese Figur nach einem technischen Defekt an meinem Flugzeug absetzen.

Aviation news: Wie sah die Sonderlackierung Ihrer Flugzeuge aus?

Hans-Joachim Barakling: Die strahlenförmig angeordneten Nationalfarben an der Rumpf-Unterseite hatten auf alle eine besonders starke, auch emotional geprägte Wirkung.

Karlheinz Koch: Die Unterseite der Flugzeuge war schwarz, rot, gold lackiert.

Aviation news: Verfügten Ihre Flugzeuge über eine besondere technische Ausrüstung für Vorführungsflüge vor Publikum?

Hans-Joachim Barakling: Ja, den Rauchgenerator, der mit dem Knopf für die

der Luftwaffenführung und einer breiten Öffentlichkeit am 24. September 1961.

Karlheinz Koch: Bei der Verabschiedung der Amerikaner von Fürstenfeldbruck sowie Teilnahme am Großflugtag im September in Fürstenfeldbruck, dem größten, der je in Fürstenfeldbruck stattfand. Desweiteren Vorführung beim Konstanzer Seefest, Auftritt beim Kunstflugtag der Kanadischen Luftwaffe in Söllingen und Rahmenprogramm bei der Deutschen Kunstflugmeisterschaft in Saarbrücken.

Aviation news: An welche besonderen Ereignisse können Sie sich noch erinnern?

Hans-Joachim Barakling: Zunächst an ein etwas haariges, experimentell geflogenes Manöver in größerer Höhe und zwar einer Linksrolle in das Vierer-Echelon links, wobei ich ganz außen, d.h. am inneren Drehpunkt flog. Schnell merkte ich, dass die Sache unkontrollierbar wurde und brach weg. Das Manöver wurde nie mehr wiederholt. Desweiteren hatten „Icke“ Schmitz und ich während eines Formationswechsels eine leichte Berührung mit den Außentanks. Davon blieb lediglich eine ganz kleine Beule übrig.

Karlheinz Koch: An einen Fastzusammenstoß mit „Speedy“ beim „Bombburst“ auf Grund eines Fehlers von mir.

Abschließende Bemerkungen

Im zweiten Jahr des Bestehens verblieben Hauptmann Kurt Stöcker und Oberleutnant Walter Schmitz im Team, während als neue Mitglieder Oberleutnant Michel Tetzner, Oberleutnant Helmut Böhnert aufgenommen wurden. Am 19. Juni 1962, dem Vortag der offiziellen Indienststellung des Jagdbombergeschwaders 31 mit dem Flugzeugmuster F-104 G, kam es bei Nörvenich zu einem folgenschweren Flugunfall. Bei einem Trainingsflug fanden alle vier Kameraden des im Aufbau befindlichen F-104-Kunstflugteams den Fliegertod. Der Schock über den erschütternden Verlust am 19. Juni 1962 löste ein sofortiges Verbot aller Aktivitäten dieser Art in der Bundeswehr aus. Somit hatte die „T-Bird“-Kunstflugmannschaft aus Fürstenfeldbruck nur eine sehr kurze Lebensdauer von rund 14 Monaten.

* Wappen der Flugzeugführerschule „B“ mit der stilisierten Amperbrücke.

© Harald Meyer



Bild 6: Überflug des Solo-Piloten beim Großflugtag in Fürstenfeldbruck am 24. September 1961, (Foto: LMWLw).

konnte ich wegen der zu erwartenden etwas früheren Abwärts-Beschleunigung der drei vor mir fliegenden Flugzeuge nur „drin“ bleiben, wenn ich mich mit vergrößertem vertikalen Abstand unter den Formationsführer schob. Es war spezifisch für die T-33, dass für die Flächenmänner und den Slotman nur eine äußerst begrenzte Schubreserve verfügbar war. Das war der einzige Nachteil bei diesem für den Formationskunstflug ansonsten ideal geeigneten Flugzeug.

(nicht vorhandenen) Bordwaffen ausgelöst wurde.

Karlheinz Koch: Alle Flugzeuge waren mit einem aus eigenen Mitteln der Schule hergestellten Rauchgenerator ausgerüstet.

Aviation news: Wo und bei welchen Anlässen haben Sie Ihr Programm gezeigt?

Hans-Joachim Barakling: Mein persönliches Schlüsselerlebnis war vor allem der Auftritt anlässlich des Großflugtages vor

Unentgeltliche Nutzung eines betrieblichen Flugzeuges.

BFH bestätigt die Berechnung der Finanzverwaltung



Autor:
Lothar Abrakat

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht-Steuerrecht

Der BFH hat zur Bewertung einer verdeckten Gewinnermittlung (vGA) infolge einer unentgeltlichen privaten Nutzung eines betrieblichen Flugzeuges Stellung genommen.

Eine GmbH hatte im Betriebsvermögen ein einmotoriges Flugzeug, Der geschäftsführende Gesellschafter dieser Firma (GmbH) hatte entsprechende Fluglizenzen und nutzte das Fluggerät in dem Streitjahre ohne besondere Berechnung eines Entgeltes auch privat.

Das Flugzeug war vom Hersteller als Geschäftsreiseflugzeug konzipiert und konnte bis zu 5 Passagiere transportieren. Eine gewerbliche Vercharterung mit Flugpersonal ist in Deutschland allerdings nicht zulässig.

Das Finanzamt berücksichtigte bei der Berechnung der vGA nur, die geltend gemachten anteiligen Kosten nach dem unstrittigen Verhältnis der privaten Flugminuten zu den geschäftlichen. In die Kostenrechnung wurden die Zinsen aus der Finanzierung des Flugzeuges und die Abschreibung auf einen Zeitraum von 14 Jahre einbezogen. Dies passte der GmbH, vertreten durch Ihren Geschäftsführer, nicht. Er wollte eine Neuberechnung.

Der BFH bestätigte in seiner Begründung nochmals, dass die durch das Gesellschaftsverhältnis verursachte Vermögensminderung bzw. verhinderte Vermögensvermehrung als vGA grundsätzlich als Fremdvergleich zu berechnen ist. Sollte dieser gemeine Wert nicht zu ermitteln sein, erfolgt die Wertbestimmung zu (Voll-)Kosten der Gesellschaft zuzüglich eines angemessenen Gewinnzuschlags.

Das Finanzamt habe bei seiner Würdigung des Sachverhalts zunächst festgestellt, dass „marktmäßige Mietraten“ für das Flugzeug

als grobe Orientierungspunkte für einen Fremdvergleich nicht zu ermitteln waren. Dies habe sowohl für den konkreten Flugzeugtyp als auch für vergleichbare, aber nicht am Ort anmietbare Flugzeugtypen gegolten. Auch hat das Finanzgericht einen Nachweis von Marktmieten nicht in Mietangeboten gesehen, die von privaten Gelegenheitsvermietern oder nicht erkennbar gewinnorientierten Vermietern zu erhalten waren. Das Finanzgericht habe auf diese Weise festgestellt, dass ein konkreter Fremdvergleich für eine von der Klägerin durch die Überlassung des Flugzeuges zu erzielende Miete entweder mit Blick auf das Vermietungsentgelt oder die Vertragspartei nicht möglich waren (Keine mit eigenständigen Gewinnstreben ausgestattete Partei war zu ermitteln).

Im Revisionsverfahren wurde vom Kläger vorgetragen, dass die Darlehenszinsen auszukehren seien und die Abschreibung in Höhe des tatsächlichen Wertverkehrs anzusetzen sei. Hier würden regelmäßig stille Reserven gebildet, eine vGA bezöge sich ja auf eine tatsächlich eingetretene Wertminderung, nicht eine fiktive.

Der Ansatz der Zinsen aus der Fremdfinanzierung des Flugzeuges oder der AfA, auch über den tatsächlichen Wert versehen hinaus als Komponenten der Bewertung der vGA, kann in der Revision vor dem BFH nicht mit Erfolg als Verstoß gegen die Grundsätze des Senats-Urteil vom 7.8.2002 IR 2/02 (BFHE 200,197, BStBl II 2004, 131) vorgehalten werden. So der BFH.

Die verhinderte Vermögensvermehrung der Klägerin besteht im Streitfall darin, kein angemessenes Entgelt für den durch das Gesellschaftsverhältnis verursachten Nutzungsvorteil (unentgeltliche Privatnutzung) vom geschäftsführenden Gesellschafter erlangt zu haben. Es kommt nicht darauf an, aus welchen Komponenten

sich der Wertansatz im konkreten Fall zusammensetzt. (BFH, Urteil vom 22.12.2010 - IR 47/10, NV, veröffentlicht am 27.4.2011)

Klare Ansage, Fragen bleiben trotzdem, aber auch Handlungsanweisungen.

© 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

Rhön-Rekord-Wettbewerb 1935

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Historie (Teil 22)

Das Segelfliegerlager Laucha war Oeltzschners Werk. Am Abend des 1. August traten die Segelflieger zu einer kurzen Gedenkfeier für den toten Kameraden an. Ausklang: „Es wird weitergeflogen!“ Am 2. August, dem 14. Wettbewerbstage, setzte der Flugbetrieb wieder mit voller Kraft ein. Das aufklarende Wetter versprach vom frühen Morgen an gute Flugleistungen, wenn auch die Thermik nicht besonders stark war. Die thermischen Aufwinde waren erst in größerer Höhe zu spüren, sodaß es schwierig war, Anschluß zu bekommen, und viele, auch erfahrene Piloten, „kochten ab“ und landeten in der Nähe der Kuppe. In Anbetracht dieser Wetterlage war der von der Wett-

Aufgabe von fünf Fliegern erfüllt wurde, während andere wohlbewußt, zugunsten einer größeren Streckenleistung, von dem Kampf um) den Tagespreis absahen. Eine ganze Reihe schöner Streckenflüge bis nahe an 200 Kilometer sind das Ergebnis der 63 Starts



Bild 2 Rhön 1935: Ein Blick aus der „Rhöngeist-Bar“

dieses Tages. Besonders erwähnenswert ist die Leistung des Lufthansa Piloten Nein, der als erster Segelflieger auf dem Brocken, der höchsten Erhebung des Harzes, 200 Meter höher als die Wasserkuppe, landete. Im übrigen liegen die Landungsorte wieder in alle Windrichtungen verstreut. Die Bedingungen des Zielflugpreises erfüllten die Piloten Kennel-Hannover, Schilling-Dortmund,

Wolf-Stettin, Geering-Hamburg und Hakenjos-Stuttgart. Durch die gute Lösung der Orteraufgabe am Freitag angeregt, stellte die Wettbewerbsleitung den Fliegern auch am folgenden Tage eine ähnliche, allerdings noch schwerere Aufgabe. Diesmal war der Flugplatz der Reichs - Segelflugschule Laucha das Ziel. Die Wetterlage war aber noch etwas ungünstiger als am Vortage, so daß kein Segelflieger die Bedingungen des Tagespreises erfüllen konnte. Auch die sonstigen Streckenflugleistungen, die bei 57 Starts herauskamen, mußten angesichts der Witterungsbedingungen verhältnismäßig gering bleiben, womit nicht gesagt sein soll, daß sie deshalb gering zu bewerten wären. Die beste Streckenleistung schaffte Kennel, Luftsport- Landesgruppe Hannover, auf Rhön-Adler mit 215 Kilometern, Landung südlich Stuttgart. Die anderen Flüge liegen wieder in allen Windrichtungen: Fulda, Gießen, Frankfurt a. M., Darmstadt usw. Es folgen der Entfernung nach: Frowein, Luftsport- Landesgruppe Stuttgart, auf „Moazagotle“ mit 130 Kilometern, Wolf, Luftsport- Landesgruppe Stettin, auf „Rhön - Bussard“ mit 108 Kilometern, Hofmann, Luftsport - Landesgruppe Stuttgart,

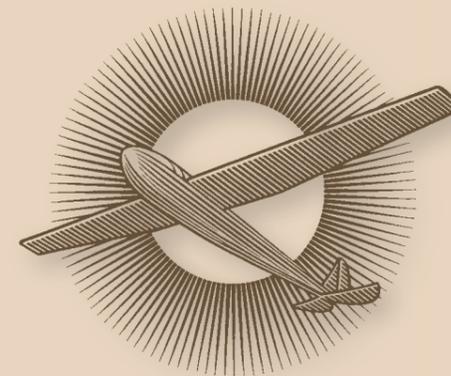


Bild 1 Rhön 1935: Wolf Hirth am „Minimoa“

bewerbsleitung ausgesetzte Tagespreis, der eine Ziellandung auf dem Flugplatz Kassel-Waldau verlangte, eine recht beträchtliche Anforderung. Bewußt hatte man aber den Fliegern einmal eine solche Aufgabe gestellt, um sie zu zwingen, ihre Orientierungskunst zu üben, hatte sich doch bei vielen der vorher durchgeführten Fernflüge gezeigt, daß jüngere Flieger stur drauflosflogen, ohne zu wissen, wo sie sich befanden. Erfreulich ist es festzustellen, daß die gestellte



Bild 3 Rhön 1935: Vorbereitung im Fliegerlager



Wunder des SEGELFLUGES



Bild 4 Rhön 1935: Höhenflug

auf „Rhön - Sperber“ mit 105 Kilometern. Weiter wurden 9 Flüge zwischen 50 und 100 Kilometer durchgeführt. Mit dem Sonnabend, 3. August, schloß der eigentliche Wettbewerbsbetrieb ab, da sich die Wettbewerbsleitung den Sonntag für die Ermittlung der Punktwertungs - Ergebnisse freihalten mußte. So wurden am Sonntag nur noch Tagespreise ausgeflogen. Die Hauptaufgabe, die gestellt wurde, war ein Zielflug nach dem Exerzierplatz Fulda, der von den Fliegern Frowein, Luftsport - Landesgruppe Stuttgart, auf „Moazagotle“ und Ver-

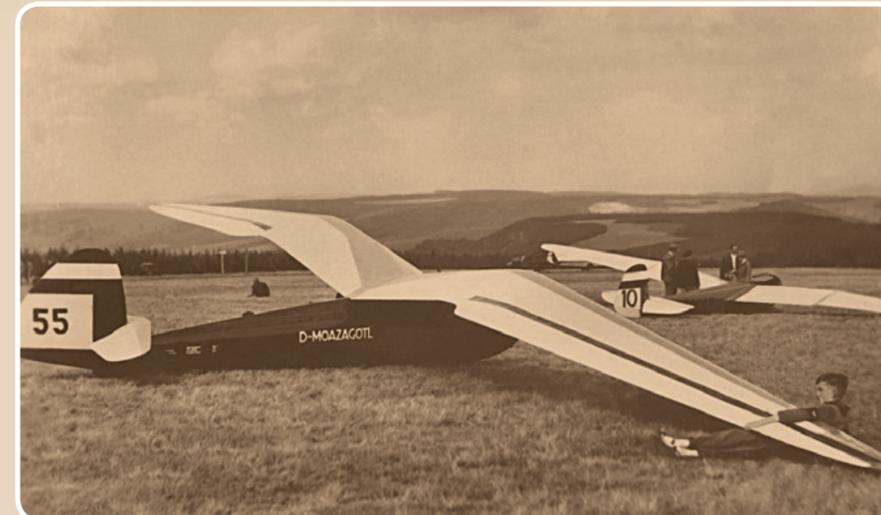


Bild 5 Rhön 1935: Vor Anker



Bild 6 Rhön 1935: Schöner Flug

gens, Luftsport- Landesgruppe Berlin, auf „Rhön-Bussard“ vorschriftsmäßig erreicht wurde. In der Nähe landeten: Büchner und Hakenios von der Luftsport- Landesgruppe Stuttgart auf „Kondore“ bzw. „Rhön -Adler“, Wagner, Luftsport Landesgruppe Nürnberg, auf „Rhön - Bussard“ und von Miakich, Luftsport - Landesgruppe Berlin, auf „Rhön-Sperber“. Mit diesen Flügen fand die Flugtätigkeit im Rahmen des 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes ihr Ende.

Seeflugtraining 2011

Von der Dänischen Südsee bis zum Skagerrak
Vom 23.6.2011 bis zum 26.6.2011 in Flensburg

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Ingolf Panzer



Es war 2005, als wir uns das erste Mal in Neubrandenburg getroffen haben. Zum damals neu ausgeschriebenem Seeflugtraining. Ein Versuch, die Eigenheiten und Anforderungen des Fliegens über großen Wasserflächen zu verstehen und damit umzugehen. Es waren fünf Crews, die den Anfang gemacht hatten, und in den folgenden Jahren bis 2010, ohne einen Ausfall, waren mehr als zwölf Lehrer und einundvierzig Teilnehmer dabei. „Wiederholungstäter“ als Stamm sowie immer wieder neue Piloten, die das Treffen nicht nur als Training angesehen haben, sondern auch als gesellschaftliches Miteinander Gleichgesinnter oder auch ganz einfach als einen fliegerischen Kurz- und Erlebnisurlaub.

Das Motto ist aufgegangen, so war es gedacht. Bis heute. Wir hatten tolle Flüge und haben viel gesehen. In Dänemark, McPom, Südschweden und im letzten Jahr auch in Polen. Wir sind Helgoland angefliegen und haben Informationen der SAR des MFG 5 bekommen. Danzig besichtigt und Kopenhagen überflogen. Kaffee und Kuchen auf Rügen genossen und Radtouren in Bornholm gemacht. Krabbenbrot auf Aerö gegessen und in Sylt im Strandkorb gegessen. Querwindlandungen in Peenemünde und Heringsdorf gemacht. Wir haben wunderschöne



Unsere Cirrus

Grasplätze im Fliegerparadies Dänemark angefliegen, Endelave, Aerö, Samsö und andere Inselflugplätze, haben Spaziergänge auf kleinen Eilandengemacht und nebenbei ILS-se und ARC's auf größeren Plätzen erflogen und viel, ja teils sehr viel trainiert. Alle Trainings wurden unter der Schirmherrschaft der AOPA durchgeführt und das soll auch so bleiben. Viel könnte man noch anfügen, aber eine ganze Menge Neues ist noch offen. Und dieses Neue, zumindest Teile davon, wollen wir 2011 entdecken.

Wir wollen auch die Nordsee in das Training einbeziehen. Helgoland hat uns inspiriert. Die Ost- und Nordfriesischen Inseln anfliegen, die Dänische Südsee genauer erkunden und auch an den Skagerrak vordringen. Vielleicht sogar

bis Norwegen. Wenn das Wetter und ein sinnvolles Timing es erlauben. Deshalb habe ich mich mit einem weinenden Auge entschlossen, den Ausgangsflugplatz des Trainings in diesem Jahr von Neubrandenburg nach Flensburg zu verlegen. Diese Entscheidung hat mir



Uns Ute

einiges an Kopfzerbrechen verursacht. Waren und sind wir doch in ETNU sehr willkommen und nie hat es an guter Laune, Service und Hilfe gefehlt. Ich möchte all den lieben Menschen danken, die uns immer wieder ausgezeichnet betreut haben und die in jeder Hinsicht liebe Freunde geworden sind. Wir werden wiederkommen. Nichtsdestotrotz freuen wir uns auf Flensburg und die sehr guten fliegerischen Möglichkeiten und die Unterstützung, die uns dieser Standort und der Flugplatz bieten.



Teilnehmer

Wir sind dabei, ein Programm für dieses Jahr zusammenzustellen. Wie es im Detail aussehen wird, können wir heute, es ist ja erst März, noch nicht sagen. Es gibt Vorschläge und Ideen, die wir sondieren und an denen wir arbeiten, um 2011 zumindest genauso interessant zu gestalten wie 2010. Und natürlich sind wir auch immer offen für neue und weitere Vorschläge unserer Lehrer und Teilnehmer. Denn die haben schon eine Menge zum Gelingen der Tage beigetragen. So soll es ja eigentlich auch sein.

schöne und attraktive Stadt und nicht nur durch das Verkehrszentralregister bekannt. Es gibt gemütliche „Kneipen“ und einen sehr schönen Flugplatz mit attraktiven Öffnungszeiten. Dort besteht auch die Möglichkeit eines Schnupperfluges der Clipper-Aviation auf einer Piper mit Schwimmern und Landungen auf der Flensburger Förde. Für den Flug nach Dänemark gibt es für den Flugplan den „kleinen Grenzverkehr“, zumindest für die angrenzenden Plätze wie Tondern und Sönderburg. Eben eine kleine



Halligen

Was bisher feststeht, ist das Datum. Vier Tage im Juni zu Zeit der Sonnenwende. Genauer gesagt die Tage vom 23.6 bis 26.6.2011. Von Donnerstag bis Sonntag. Bitte notiert euch das Datum. Der Juni ist einer der schönsten Monate im Norden Europas, und den wollen wir erleben und genießen.



Das Watt

Wir haben jetzt schon einige mündliche Anmeldungen bekommen. Aus dem Westen unserer Republik und aus dem Ländle. Von Teams, die schon seit Jahren dabei sind. Ob wir dieses Jahr, wie in 2010, eine Obergrenze der Teilnehmer festlegen, haben wir noch nicht entschieden. Eine Reihe erfahrener Fluglehrer stehen zur Verfügung und haben schon zugesagt. Wir haben auch bereits Unterkünfte vorab in der Flensburger Innenstadt reserviert. Flensburg ist eine sehr



Team Piper

Erleichterung. Wir rechnen wieder mit ca. acht bis zehn Crews, die wir mit unseren erfahrenen Fluglehrern auf die Reise schicken können. Und wenn es mehr werden sollten, dann schaffen wir das auch.

Wir freuen uns auf die Tage im Norden und auch auf die Betreuung der Teilnehmer durch ein erfahrenes und motiviertes Fluglehrerteam.

Ingolf Panzer
Berufspilot, Fluglehrer, Examiner

PS: Bitte alle Fragen wenn möglich per Mail an ingolf.panzer@t-online.de oder telefonisch unter +49 170 8325302.

© Ingolf Panzer

HMS – the experts voice
in blade quality.

Aviation & Wind Turbine
Ingenieurbüro für
Blade-
Engineering



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

HMS Sachverständige Berlin

Dr. Ing. Wolfgang Holstein
14547 Beelitz · Schäpe 9c
Fon: (033) 204 630 007
Fax: (032) 223 746 175
mail@rotorcare.eu · www.rotorcare.eu

We take care. Rotorcare.



PERMON

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

Auch ein Sachverständiger braucht mal Hilfe

(aus der Praxis eines Luftfahrtsachverständigen)

Aus der Sachverständigenpraxis/Luftrecht

Autor:
Dipl.-Ing.
Claus-Dieter Bäumer



Ein Luftfahrtsachverständiger, der sich mit Gutachten zu Triebwerksproblemen beschäftigt, stößt sehr bald an die Grenzen seiner Möglichkeiten. So kann ihn z.B. die simple Frage im Beweisbeschluss „sind die gängigen Verfahren bei der Durchführung der 100-Std-Kontrolle beachtet worden“ bereits vor Probleme stellen.



Bild 1: Ein Lycoming TIO-540 AB 1 AD vor dem SL-Service

Denn in der Regel verfügt er nicht über notwendige Dokumente, Herstelleranweisungen, Werkzeuge und Messgeräte. So hilft eigentlich nur ein freundschaftlicher Kontakt zum Fachbetrieb. In der Tat einfacher wäre, bei Gerichtsstreitigkeiten einen nicht betroffenen Mitbewerberbetrieb mit der Begutachtung zu beauftragen. Das kann aber schnell zum erfolgreichen Befangenheitsantrag von der durch das Gutachten benachteiligten Partei führen.

Als ich wieder vom Gericht beauftragt wurde, zu einem Triebwerksproblem gutachterlich Stellung zu nehmen, nahm ich das Hilfsangebot der Fa. Dachsel gerne an, in ihrem Betrieb selbst die Lösungen und Antworten auf meine Fragen zu finden.

Ich blieb drei Tage in Baierbrunn. Fast pädagogisch im Plan stand am ersten Tag ein shockloading-service an einem TIO-540 AB 1 AD an. Man fackelte nicht lange und schon hatte ich einen „Lehrausbilder“, der mir das passende Werkzeug in die Hand drückte. Zusammen schafften wir es, dass

am Ende des ersten Tages das Triebwerk bis auf die letzte Schraube zerlegt und gereinigt war.

Das Programm am zweiten Tag war das Vermessen der Kurbel- und Nockenwelle sowie diverser anderer hoch beanspruchter Teile und die Rissprüfung.

Am dritten Tag haben wir die sechs Zylinder ausgemessen und – weil die Innenfläche Stufen*) und Korrosion hatte – nachgeholt.

Nach Auffassung meines Lehrmeisters Heinz Dachsel hatte ich noch nicht genug gesehen. So kam am Ende meines Aufenthaltes noch ein Prüfstandlauf mit einem gerade fertig montierten Continental L/TSIO-360RB hinzu. Es war eine Freude zu sehen, wie das reparierte Triebwerk auf dem Teststand „brummte“ und alles im grünen Bereich war.



Bild 2: Laufspuren am Kolben 1 – verursacht durch Kaltstart

Herr Heinz Dachsel beklagte, dass die neu hinzugekommenen Mitbewerber nicht immer über einen Teststand verfügen und daher in der Lage sind, augenscheinlich preiswertere Angebote abzugeben. Die Praxis zeigt aber oft, dass sich diese „Schnäppchen“ später als recht teuer erweisen, da nach dem Einbau ins Flugzeug auftretende Störungen teuer werden und nur gegen weiteres Geld vom Auftraggeber behoben werden können.

Was ich in diesen drei Tagen außerdem lernen konnte, war die Unmenge an Werkzeug, Messgeräte, Maschinen, Prüfungseinrichtungen und Dokumentation, die vorgehalten werden muss, um Kolbentriebwerke zu reparieren.

Beeindruckend war für mich als Beobachter, wie ruhig die Zusammenarbeit der Experten verlief:

- crew 1 zerlegt und dokumentiert den Ausgangszustand
- crew 1 + 2 prüft und misst
- crew 3 baut zusammen
- crew 4 führt die Dokumentation aller Beteiligten zusammen
- „on TOP“ die beiden Chefs sind mitten im Geschehen und legen selbst Hand an. Für mich ist das nicht selbstverständlich. Es schafft aber viel Vertrauen.

Nach dem Prüflauf wird das Triebwerk versandfertig gemacht. Für den Kunden gibt es einen dicken Haufen Dokumentation dazu. Ausgewechselte Teile bekommt er als Beweis, dass diese Teile ersetzt wurden.

Nach meiner „Lehre“ bin ich beiden Herren Dachsel und ihrer crew sehr dankbar. Ich konnte viel sehen und Fragen stellen. So werde ich bei den anstehenden Gutachten im Gerichtssaal ziemlich standfest zu den Fragen der Parteien antworten können.

Wie verträgt sich das mit den Grundsätzen einer neutralen und selbständigen Sachverständigentätigkeit?

Wie bereits angeführt, es geht nicht anders. Kein Luftfahrtsachverständiger ist in der Lage, allein diese Menge an Dokumentation vorzuhalten und zu pflegen. Wenn man als Sachverständiger die Regeln beachtet, gibt es aus meiner Sicht hier kein Problem.

*)Nach Meinung meines Ausbilders entstehen diese Stufen bei aufgeladenen Triebwerken relativ häufig.

© Claus-Dieter Bäumer

Die Haftung des Sachverständigen

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
RA Michael Schroeder



Fortsetzung von Heft 21/ 1.2011

Der Sachverständige haftet folglich nach der neueren Rechtsprechung Dritten gegenüber uneingeschränkt und voll.

Dies insbesondere auch dann, wenn der Dritte keinerlei Kenntnis vom Gutachten hat.

Der Sachverständige haftet nach der heutigen Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht nur gegenüber denjenigen Dritten, von denen er weiß, dass ihm das Gutachten vorgelegt wird (hier der Kredit vergebenden Bank). Ist das Gutachten für den Sachverständigen erkennbar für die Kreditgebung von Bedeutung, so erstreckt sich nach Auffassung des Bundesgerichtshofs die Haftung auf alle Kreditgeber, z. B. auch Kreditinstitute, die den Realkredit einer anderen Bank durch Bürgschaft absichern.

Diese Rechtsprechung hat der Bundesgerichtshof in einem weiteren Urteil vom 20.04.2010 – Az: X ZR 250/02 – ausdrücklich bestätigt.

In diesem Rechtsstreit hatte der Sachverständige ein Verkehrswertgutachten für eine GmbH abgegeben, deren Gesellschaftszweck die Kapitalanlage war. Der Sachverständige sollte ein Verkehrswertgutachten für ein Grundstück erstellen, das als Sicherheit für einen Kapitalanleger dienen sollte. Das Gutachten war fehlerhaft, da der Bodenwert nicht zutreffend ermittelt wurde und der Täuschung der Anleger diente.

In dem schriftlichen Gutachtenauftrag hatten Sachverständiger und Auftraggeber vereinbart, dass Zweck des Gutachtens Planungs- und Finanzierungszwecke seien.

Des Weiteren enthielt das Gutachten den ausdrücklichen Hinweis: „Nur für den

Auftraggeber und nur für den angegebenen Zweck“

Bodenwert anhand des mutmaßlichen Ertragswertes ermittelt, da eine Wertbestimmung anhand von Vergleichswerten nicht möglich ist, da die hierfür erforderlichen direkt vergleichbaren Grundstücke tatsächlich nicht existieren.

Das Wertgutachten, das im Eigentum einer Genossenschaft stehenden Grundstück wurde für die GmbH erstellt, die in ihrem Emissionsprospekt für eine Anleihe warb, diese sei durch bei einem Notar zu hinterlegenden Grundpfandrechte gesichert.

Die GmbH geriet sodann in Insolvenz. Die Genossenschaft ging in Anschlussinsolvenz. Der Kapitalanleger verlangte nun vom Sachverständigen Ersatz seiner Anlage.

Der Bundesgerichtshof verurteilte den Sachverständigen zur Zahlung.

Zum Haftungsausschluss hat der Bundesgerichtshof ausdrücklich Folgendes ausgeführt:

Nach ständiger Rechtsprechung sind bei einem fehlerhaften Gutachten alle in den Schutzbereich eingezogene Dritte anspruchsberechtigt. Diese Rechtsprechung beruht auf einer maßgeblich durch das Prinzip von Treu und Glauben geprägten ergänzenden Vertragsauslegung. Hier liegt zugrunde, dass der Vertragsschuldner die Leistung nach dem Vertrag so zu erbringen hat, dass bestimmbare Dritte nicht geschädigt werden. Das hat zur Folge, dass bei einem einbezogenen Dritten im Falle der Schädigung ein eigener Ersatzanspruch als sekundärer vertraglicher Leistungsanspruch gegen den Schuldner besteht.

Ob ein rechtsgeschäftlicher Wille zur

Einbeziehung Dritter besteht, hat der Tatrichter nach allgemeinen Auslegungsgrundsätzen zu ermitteln. Der Bundesgerichtshof hat einen solchen Willen bisher dann angenommen, wenn eine Person, die über besondere, vom Staat anerkannte Sachkunde verfügt, auftragsgemäß ein Gutachten abgibt, das erkennbar zum Gebrauch gegenüber Dritten bestimmt ist und deshalb in der Regel nach dem Willen des Bestellers mit einer entsprechenden Beweiskraft ausgestattet sein soll. Darüber hinaus ist anerkannt, dass auch solche Sachverständige, die ohne staatliche Anerkennung gutachterliches Tätigwerden nach dem oben dargestellten Grundsätzen Dritten gegenüber haften, wenn der Auftrag zur Erstattung des Gutachtens nach dem zugrundeliegenden Vertragswillen der Parteien den Schutz Dritter umfasst. Ein Gutachten, das Dritten als Grundlage für Vermögensdispositionen dienen soll, erfasst damit grundsätzlich den Schutz dieses Dritten.

Ein entgegenstehender Wille der Vertragsparteien mit einer Täuschung des Dritten ist daher treuwidrig und unbeachtlich. In dem Gutachten enthaltene Hinweise, es sei nur für den Auftraggeber bestimmt, soll allein nicht geeignet sein, eine Einbeziehung Dritter in den Schutzbereich des Gutachtenvertrages zu verneinen. Zum Auslegungstoff gehören die dem Gutachten enthaltenen Angaben über dessen Zweck und der sonstige Inhalt des Gutachtens, aber auch die eigenen Angaben des Gutachters zum Inhalt und Umstände der Auftragserteilung.

Ob dem Sachverständigen die Dritten bekannt sind, die in den Schutzbereich einbezogen werden sollen, ist nach Auffassung des Bundesgerichtshofs nicht ent-

➔ Fortsetzung auf Seite 28

scheidend. Eine uferlose Ausweitung ist zwar vom Bundesgerichtshof nicht gewollt. Deshalb beschränkt sich der Kreis solcher Dritter in deren Interesse die Leistung des Schuldners nach der ausdrücklichen oder stillschweigenden Vereinbarung der Parteien zumindest auch erbracht werden soll.

Diese Überlegungen des Bundesgerichtshofs sind für einen juristischen Laien sicherlich schwer nachvollziehbar. Man vereinbart mit seinem Auftraggeber eine bestimmte Haftungsbegrenzung. Auch einen bestimmten Kreis der Personen, denen das Gutachten zugänglich sein soll und dann haftet man gleichwohl auch gegenüber solchen Personen, die das Gutachten gar nicht gesehen haben.

Diese Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs versetzt nunmehr den Sachverständigen in das Dilemma, dass er einerseits bemüht sein muss, sein Haftungsrisiko zu minimieren, andererseits sein Gutachten aber nicht unnötig entwerten darf.

Sofern der Gutachter nicht weiß, zu welchem Zweck sein Auftraggeber das Gutachten verwenden will, sollte er in jedem Fall innerhalb des Gutachtens vermerken, dass das Gutachten nur dem internen Gebrauch des Auftraggebers dient und eine Weitergabe an Dritte der ausdrücklichen schriftlichen Einwilligung des Sachverständigen bedarf.

Damit können unter Umständen Schadensersatzansprüche gegenüber Dritten ausgeschlossen werden. Ob der Bundesgerichtshof derartige stringente Regelungen akzeptieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden. Wichtig ist auch Angaben zum Zweck sowie Angaben zu Inhalt und Umständen der Auftragserteilung im Gutachtenvertrag

zu vermerken. Falls der Gutachter davon ausgehen muss, dass das Gutachten Dritten vorgelegt wird, so muss er darauf hinweisen, dass das Gutachten in einzelnen, den im Vertrag näher zu bezeichnenden und aufzulistenden Punkten auf nicht überprüften Angaben des Auftraggebers beruht für deren Richtigkeit der Sachverständige keine Gewähr übernimmt.

Zusammenfassend ist daher darauf hinzuweisen, dass sowohl für den Auftraggeber, wie aber auch für den Sachverständigen, ein schriftlich ausformulierter Gutachtenauftrag von erheblicher Bedeutung ist. In diesem schriftlich ausformulierten Gutachtenauftrag sollte klar und deutlich der Personenkreis benannt werden, dem das Gutachten zugänglich gemacht werden soll. Es sollte ferner darauf hingewiesen werden, dass dann, wenn das Gutachten über diesen Personenkreis hinaus, einem weiteren Dritten zugänglich gemacht wird, es zuvor der schriftlichen Zustimmung des Sachverständigen bedarf.

Weiterhin ist der Zweck des Gutachtens ausdrücklich zu bestimmen. Hier ist genau festzulegen, welche Dinge begutachtet werden sollen.

Die hier zitierten Entscheidungen machen zudem deutlich, dass es unabdingbar erforderlich ist, darauf zu verweisen, dass der Sachverständige die ein oder andere Information vom Auftraggeber erhalten hat, diese nicht überprüft hat oder auch nicht überprüfen konnte und damit lediglich ungeprüft Angaben übernommen hat.

Diese „Warnfunktion“, die in einem Gutachten ausgesprochen wird, müsste nach meiner Auffassung auch die Rechtsprechung überzeugen.

© RA Michael Schroeder



Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

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.

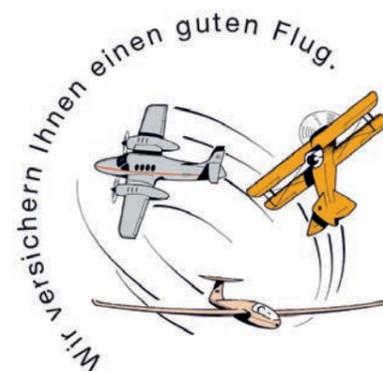
OBO BETTERMANN-Kundenservice:
Tel.: 02373/89-1500 · E-Mail: info@obo.de
www.obo.de



THINK CONNECTED.

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



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

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

Hubschrauber mit Händen gepackt – ein Jahr Gefängnis

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
Uwe Heins



In King-Kong-Manier brachte ein Brite einen Hubschrauber beinahe mit bloßen Händen zum Absturz. Er war genervt vom Lärm des Luftfahrzeugs.

Jetzt muss der 58-Jährige für ein Jahr ins Gefängnis.

Ein Gericht verurteilte den Mann aus Bristol wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr, wie britische Medien berichteten. Der Verurteilte – ein ebenso schwergewichtiger wie schwerreicher Geschäftsmann – bekannte sich nicht zu der Tat im März vergangenen Jahres. „Ich bin viel zu dick, meine Füße haben sich gar nicht vom Boden bewegt, um gegen den Helikopter zu treten“, sagte er mit Tränen in den Augen auf der Anklagebank.

Der Hubschrauber war auf einer Wiese neben der Luxus-Wohnung des Mannes gelandet. Die Maschine wirbelte mit ihren Rotorblättern Staub auf und machte den frisch geputzten Geländewagen des 58-Jährigen schmutzig.

Außerdem sei er vom Lärm des Hubschraubers unmittelbar neben seiner

Wohnung genervt gewesen, gab er zu seiner Verteidigung an, hieß es in der Daily Mail.

Was dann kam, bezeichnete der Richter nach einem Bericht der BBC als „rückwärtslos und sehr gefährlich“. Der Mann ging nach Überzeugung des Gerichts auf den mit vier Personen besetzten Hubschrauber los, warf eine mit Hühnerbeinen gefüllte Plastiktüte in die Rotorblätter und trat gegen die Kufen. Der erfahrene Pilot hob ab, um dem aufgebrauchten Mann zu entgehen. Dieser ließ sich aber nicht abschütteln und ergriff mit den Händen eine der Kufen. Der Pilot wurde zu einem gefährlichen Manöver gezwungen und schrammte nur knapp an einer Hauswand vorbei. Augenzeugen sagten, sie seien sich sicher gewesen, der Hubschrauber werde abstürzen.

© Uwe Heins

Ausbildungsseminar Luftfahrt-Sachverständige

Montag, 29. August bis Freitag, 2. September 2011,

im Transferzentrum focos Hochschule Karlsruhe, Moltkestr. 30/L, 76133 Karlsruhe

Informationen und Anmeldungen unter vorstand@luftfahrt-sv.de und bei SV Claus-Dieter Bäumer unter claus.baeumer@baeumer-luftfahrt.de.

Module	Lehrinhalt	credits
Module 1	Grundseminar; Doz. RA Hirsch, SV Bäumer, 2-3 Tage	9 credit points
Module 2	Flugzeugdyn; Doz. Muth, 2 Tage	6 credit points
Module 3	Triebwerke; Doz. Dornberger/Wehrle, 2 Tage	6 credit points
Module 4	Flugleistung; Doz. Harald Meyer, 2 Tage	6 credit points
Module 5	Fertigung, Bauweisen, Doz. Attig, 2 Tage	6 credit points
Module 6	Human factors; Doz. Harald Meyer, 1 Tag	3 credit points

Neues aus unserer Schmunzelecke

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Was zum Schmunzeln

Zusammengestellt von:
Wolfgang Hirsch

☞ Bitte zügig vorlesen!

1. Englisch für Anfänger: (for beginners) Drei Hexen schauen sich drei Swatch Uhren an. Welche Hexe schaut welche Swatch Uhr an? Und nun das Ganze in englisch! Three witches watch three swatch watches. Which witch watch which swatch watch?

2. Englisch für Fortgeschrittene: (Advanced english): Drei geschlechtsumgewandelte Hexen schauen sich drei Swatch Uhrenknöpfe an. Welche geschlechtsumgewandelte Hexe schaut sich welchen Swatch Uhrenknopf an? Das Ganze wieder in englisch! three switched witches watch three Swatch watch switches. Which switched witch watch which Swatch watch switch?

3. Englisch im Endstadium: (at the end) Drei Schweizer Hexen-Schlampen, die sich wünschen, geschlechtsumgewandelt zu sein, schauen sich schweizer Swatch-Uhrenknöpfe an. Welche Schweizer Hexen-Schlampe, die sich wünscht geschlechtsumgewandelt zu sein, schaut sich welche schweizer Swatch Uhrenknöpfe an?

...das ganze in Englisch: Three swiss witch-bitches, which wished to be switched swiss witch-bitches, wish to watch three swiss Swatch watch switches. Which swiss witch-bitch which wishes to be a switched swiss witch-bitch, wishes to watch which swiss Swatch watch switch?

☞ Pilot's joke – He left home about 8:30 a.m. to do some work in his hangar at the airport with his friends. On the way out the door he answered his wife's „what time will you be home?“ question with „probably about 1:30, I'll have lunch at the airport.“ 1:30 came & went, 3:00 passed, 6:15, still not home, finally at about 7:00 pm he rolls in the driveway, and presents his wife with a pizza, and begins the apologetic story. „I finished cleaning the plane about 11:30, had lunch, and I started home, when alongside the road I saw this attractive girl with a flat tire on her car. I stopped to help, got the tire changed, and looked around for a place to wash my hands. She offered money, but I refused, so she suggested that I at least allow her to buy me a beer. She said there's a tavern just

up the road, and they have a restroom, you can clean up a bit. I agreed to stop, we had a beer, then another beer, then a couple more, and I realized that this girl was not only pretty, she was very friendly, and a good companion to spend time with. Before I knew it, we were in the motel next door having sex. And that is why I am so late getting home.“ His wife looked him right in the eye and said „don't lie to me; YOU WENT FLYING, DIDN'T YOU?

☞ Ein Philosophieprofessor stand vor seinen Studenten und hatte ein paar Dinge vor sich liegen. Als der Unterricht begann, nahm er ein großes leeres Mayonnaiseglas und füllte es bis zum Rand mit großen Steinen. Anschließend fragte er seine Studenten, ob das Glas voll sei? Sie stimmten ihm zu. Der Professor nahm eine Schachtel mit Kieselsteinen und schüttete sie in das Glas und schüttelte es leicht. Die Kieselsteine rollten natürlich in die Zwischenräume der größeren Steine. Dann fragte er seine Studenten erneut, ob das Glas jetzt voll sei? Sie stimmten wieder zu und lachten. Der Professor seinerseits nahm eine Schachtel mit Sand und schüttete diesen in das Glas. Natürlich füllte der Sand die letzten Zwischenräume im Glas aus. „Nun“, sagte der Professor zu seinen Studenten, „Ich möchte, dass Sie erkennen, dass dieses Glas wie Ihr Leben ist! Die Steine sind die wichtigen Dinge im Leben. Ihre Familie, ihr Partner, ihre Gesundheit, ihre Kinder. Dinge, die - wenn alles andere wegfiel und nur sie übrig blieben - ihr Leben immer noch erfüllen würden. Die Kieselsteine sind andere, weniger wichtige Dinge, wie z.B. ihre Arbeit, ihre Wohnung, ihr Haus oder ihr Auto. Der Sand symbolisiert die ganz kleinen Dinge im Leben. Wenn sie den Sand zuerst in das Glas füllen, bleibt kein Raum für die Kieselsteine oder die großen Steine. So ist es auch in ihrem Leben, wenn Sie all ihre Energie für die kleinen Dinge in Ihrem Leben aufwenden, haben Sie für die großen Dinge, nehmen Sie sich Zeit für ihre Kinder oder ihren Partner, achten Sie auf Ihre Gesundheit. Es wird noch genug Zeit für Arbeit, Haushalt, Partys usw. Achten Sie zuerst auf die großen Steine! Sie sind es,

die wirklich zählen. Der Rest ist nur Sand!“ ...Nach dem Unterricht nahm einer der Studenten das Glas mit den großen Steinen, den Kieselsteinen und dem Sand - bei dem mittlerweile sogar der Professor zustimmte, dass es voll war - und schüttete ein Glas Bier hinein. Das Bier füllte den noch verbliebenen Raum im Glas aus; dann war es wirklich voll. Die Moral von der Geschichte... egal, wie erfüllt ihr Leben ist, es ist immer noch Platz für ein Bier.

☞ Der Sohn fragte die Mutter: „Mutti, warum ist die Braut bei einer Hochzeit weiss?“ Darauf die Mutter: „Das zeigt die Reinheit und Unschuld der Frau!“ Da dem Sohn dies noch immer nicht reicht als Antwort, fragte er den Vater: „Papi warum ist die Braut bei der Hochzeit weiss?“ Der Vater darauf: „Komm mal mit mein Sohn, ich zeig es dir.“ Der Vater führte den Sohn zur Waschmaschine und fragt ihn: „Welche Farbe hat die Waschmaschine?“ Er antwortet: „Weiss“. Der Vater geht weiter zum Kühlschrank und fragt wieder: „Und welche Farbe hat der Kühlschrank?“ Der Sohn wieder: „Weiss, Papi!“ Nun zeigt der Vater auf den Geschirrspüler und fragt noch einmal: „Welche Farbe hat der Geschirrspüler?“ Der Sohn verwundert: „Auch Weiss, Papi!“ Der Vater lachend: „Siehst du, mein Sohn, alle Haushaltsgeräte sind weiss!“

☞ Atlantikflug A340 FRA-JFK: Ein fünfjähriger Junge kommt ins Cockpit, setzt sich hin und schaut zu. Die Zeit vergeht. Der Kapitän rückt sich seine Sonnenbrille zurecht. Die Zeit vergeht. Nach zehn Minuten fragt der Kapitän den kleinen Jungen: „Na Kleiner, willst du auch mal Pilot werden?“ Der Junge antwortet: „Nee, ich nicht, aber mein Bruder, die faule Sau!“

☞ Eine Frau und ein kleines Mädchen besuchten das Grab der Großmutter. Auf dem Weg vom Grab zurück zum Auto fragte das Mädchen plötzlich: „Mama, darf man zwei Personen im gleichen Grab begraben?“ – „Nein, das darf man nicht“, antwortete die Mutter, „wie kommst du auf diese Idee?“ Da sagte das Mädchen: „Auf dem Grabstein dort steht: ‚Hier liegt ein Anwalt und ehrlicher Mann.‘“

