



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Mi. 18. – Sa. 21. April 2012

Friedrichshafen, Germany



www.aero-expo.com

Platin-Sponsor:



Gold-Sponsor:



FLUG REVUE

Editorial



Autor:
RA Wolfgang Hirsch

Inhalt

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie kennen doch den Spruch: Das größte Luftfahrthindernis in Deutschland sei das Luftfahrt-Bundesamt. Es mag ja etwas „dran“ sein. Insbesondere im Lizenzierungsbereich musste schon zahlreiche Male das Braunschweiger Verwaltungsgericht und ihm folgend das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen einige Fehlentscheidungen des LBA zurechtrücken und im Sinne der betroffenen Piloten korrigieren.

Doch wurde mittlerweile dem LBA der Sprichwort-Rang abgelaufen durch eine Landes-Luftfahrtbehörde, deren Zuständigkeitsbereich einen wesentlichen Teil des Landes Hessen abdeckt: Das Regierungspräsidium Darmstadt, und hier genauer das Referat Luftfahrt. Betroffen sind – zum Glück nur – die fliegerischen Einwohner dieses Gebietes, aber das reicht schon. Nicht nur Piloten, auch Flugschulen sind in zunehmendem Maße die im wahrsten Sinne des Wortes Betroffenen.

Über lediglich einen Fall habe ich in diesem Heft berichtet („JAR-FCL 1.245-Übungsflüge mit ausländischen Luftfahrzeugen“), aber es ließen sich etliche anfügen. Auch in diesem Fall der Verlängerung der Klassenberechtigung entscheidet das RP Darmstadt, genauer Herr Oliver K., scheinbar nicht willkürlich, sondern unter konkreter Nennung von Vorschriften. Allerdings wird eine scheinjuristische Sichtweise vertreten, die jeden damit befassten Juristen nicht nur den Kopf schütteln lässt. Eine genaue Lektüre der genannten und insbesondere der nicht genannten Vorschriften zeigt nicht nur schnell, dass die gesamte Argumentation juristisch unzutreffend ist. Es wird darüber hinaus der – subjektive – Eindruck erweckt, man suche buchstäblich nach Argumenten, den Betroffenen das (Flieger-) Leben schwer zu machen.

Erhebend ist auch, dass Herr Oliver K. weit über den Rechtskenntnissen des Vorsitzenden Richters der 6. kleinen Strafkammer des Landgericht Darmstadt schwebt. Es ging um eine Außenlandung nach Erteilung einer Allgemeinerlaubnis. Der angeklagte Pilot hatte vor dem

Amtsgericht Langen obsiegt (dort wurde lediglich eine Verwarnung ausgesprochen). Die Staatsanwaltschaft (StA) Darmstadt legte, wohl auf Veranlassung des RP Darmstadt, Berufung ein. Der Vorsitzende der Berufungsstrafkammer teilte in einem Vermerk an die StA mit, er halte das Urteil des AG Langen für richtig, der Angeklagte habe dort landen dürfen. Vermutlich wollte der Vorsitzende der StA nahelegen, aus Kostengründen die Berufung zurück zu nehmen.

Und was schreibt daraufhin Herr Oliver K. an die StA? „Die Stellungnahme des Vorsitzenden Richters am Landgericht ist rechtlich nicht zureichend. Der Beschuldigte durfte vor dem Hotel eben nicht landen...“ Es ist ja gut, dass Herr Oliver K. so profunde Rechtskenntnisse hat, dass sich auch ein Vorsitzender Richter am Landgericht dahinter ganz klein und unbedeutend vorkommen muss. Ist Oliver K. vielleicht doch zu Größerem berufen? Sollte man ihn nicht befördern/versetzen? Zum Oberlandesgericht? Na ja, Eingangsvoraussetzung ist allerdings die Befähigung zum Richteramt, Also Jurastudium und zwei Staatsexamina. Sind aber auch nur Vorschriften. Es wird schon klappen, wenn Oliver K. diese anders auslegt (contra legem) und der Justiz klar macht, dass bei ihm alle Voraussetzungen vorliegen. Oder lieber eine Versetzung zum Regierungspräsidium Kassel? Und wenn die ihn nicht wollen?

Aber Oliver K. ist ja in Darmstadt nicht allein. Auch seine Kollegin Eva B. findet Gründe, um Eintragungen in Lizenzen nicht vorzunehmen und sich dadurch mit zumindest einem Piloten „anzulegen“, so dass dieser sich schon beim hessischen Verkehrsminister beschwert hat. Aber ihre Argumentation ist wenigstens noch einigermaßen nachvollziehbar.

Und die Moral von der Geschichte: Wir beglückwünschen jeden VFR-Piloten, der nicht im Bezirk des RP Darmstadt wohnt ist.

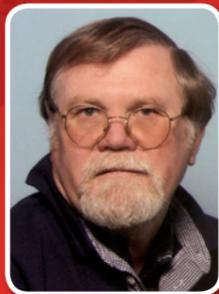
Ihr Wolfgang Hirsch

Flugtechnik	4-7
▶ Fatigue	
Luftrecht	8-9
▶ Übungsflüge	
Flugsicherung	10-11
▶ Die Zukunft hat bereits begonnen	
Luftrecht	12-13
▶ Psychologische Untersuchungen	
Flugbetrieb	14-15
▶ Vergaserbrand vermeiden	
Flugbetrieb	16-18
▶ Hijacker – in der Sportfliegerei?	
Luftfahrthistorie	19-21
▶ Leutnant Jürgen Ave	
Historie	22-23
▶ Rhön Flugwettbewerb 1935	
Luftfahrthistorie	24-27
▶ Albrecht Ludwig Berblinger	
Luftrecht	28
▶ Viel Lärm und Nichts	
Luftrecht-Steuerrecht	30
Luftverkehrssteuer – Update	
Was zum Schmunzeln	31
▶ Neues aus unserer Schmunzelecke	
▶ Impressum	(15)
▶ Titel: Foto Rolf-Rainer Barenberg	
▶ U4: Foto Flugtage Kornwestheim 2006	

Fatigue – der Kampf gegen die innere Uhr

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugtechnik

Autor:
Werner Fischbach



Als die Piloten des Northwestflugs NW/NWA188, der am 21. Oktober 2009 von San Diego nach Minneapolis unterwegs waren, für die Controller mehr als eine Stunde lang nicht mehr zu erreichen waren und dann über den Zielflughafen hinausflogen, wurde zunächst einmal vermutet, die beiden wären im Cockpit eingeschlafen. Doch dem war, so die offizielle Version, nicht so. Vielmehr hatten sich Kapitän und Co-Pilot ausführlich über die neuen Dienstpläne, die sich durch die Übernahme von Northwest durch Delta Air Lines ergeben hatten, unterhalten (siehe auch German Aviation News Nr. 2/2010). Dabei hätte es beiden nicht unbedingt peinlich sein müssen, wenn sie für eine Weile im Cockpit eingeknickt wären. Nach einer Studie der NASA sind 70 Prozent der Piloten schon mal unfreiwillig im Cockpit eingeschlafen. So fand der Erste Offizier einer SAS B737 auf dem Flug von Kopenhagen nach Stockholm seinen Kapitän schlafend vor, nachdem er von der Toilette wieder ins Cockpit zurückgekehrt war. Und am 13. Februar 2009 flog ein Canadair Regionaljet CRJ-200 der Fluggesellschaft „Go“ rund 26 Seemeilen über sein Ziel hinaus, weil beide Piloten im Cockpit eingeschlafen waren. Gut, dass die Piloten noch rechtzeitig wach geworden sind. Denn ihr Zielflughafen war Hilo auf Hawaii und der Regionaljet flog aufs Meer hinaus. Wäre die Cockpitcrew nicht rechtzeitig wach geworden, dann hätte der Flug möglicherweise im Pazifik geendet. Weil der Treibstoffvorrat irgendwann aufgebraucht gewesen wäre. Aber so landeten sie mit einiger Verspätung sicher auf ihrem Zielflughafen.

Auch Fluglotsen müssen sich mit dem Problem Fatigue auseinandersetzen. Im ersten Halbjahr 2011 waren in den USA die Controller gleich reihenweise eingeschlafen. So konnten in der Nacht vom 22. auf den 23. März die Besatzungen



Kapitän im Cockpit eingeschlafen – SAS B737 (Foto: W.Fischbach)

einer American Airlines B737 und eines A320 von United Airlines mit dem Controller des Washington Reagan National Airport keinen Kontakt aufnehmen. Sie landeten dann – in Rücksprache mit der Anflugkontrolle – ohne die erforderliche Freigabe. Wenige Tage später war dann der Towercontroller von Reno in der Nacht für 16 Minuten nicht zu erreichen, als ein Ambulanzflug dort landen wollte. Auch hier landete der Pilot, nachdem er die Piste und die Rollbahnen sich genau angeschaut hatte, in Absprache mit der zuständigen Anflugkontrolle ohne Freigabe. Ein kanadischer Lotse, der in den sechziger Jahren auf dem Tower von Calgary eingesetzt war, erinnerte sich an einen Fall, wo er nach dem letzten Abflug offensichtlich eingeschlafen war. Obwohl er noch eine Super Constellation der Trans Canada (der heutigen Air Canada) erwartete. Nachdem er nach einiger Zeit wieder aufgewacht war, stellte er fest, dass sich auf dem Flug-

hafen nicht viel geändert hatte. Außer, dass sich auf dem Vorfeld eine Super Constellation befand, die zuvor noch nicht dort gewesen war.

Fatigue – was ist das eigentlich?

Die hier geschilderten Fälle (die übrigens noch beliebig erweitert werden könnten) können dem Symptom Fatigue zugeordnet werden. Dabei wird der Begriff in vielen, recht unterschiedlichen Gebieten, unter anderem in der Medizin, verwandt. Wörtlich übersetzt bedeutet es eigentlich Müdigkeit. Aber dies trifft die Angelegenheit nicht so richtig. Dummerweise gibt es keine eindeutige Beschreibung dieses Symptoms. Vielleicht kann man es als eine Art Erschöpfungszustand beschreiben, der durch Übermüdung entsteht und sich negativ auf die Konzentrationsfähigkeit auswirkt. Fatigue muss deshalb nicht notwendigerweise bedeuten,



Der Absturz der Colgan Air Dash 8 hat die Diskussion über Fatigue in den USA befeuert (Foto: NTSB (aviation-safety-net))

dass der bzw. diejenige am Arbeitsplatz einschläft. Er und sie sind eben nicht mehr ganz so leistungsfähig, wie sie es eigentlich sein sollten.

Dabei ist zu wenig oder zu unregelmäßiger Schlaf der eigentliche Auslösefaktor für Fatigue. Denn schließlich sind Menschen und Tiere auf Schlaf angewiesen, weil der Schlaf eine körperliche und geistige Erholung garantiert. Dazu kommt der „circadian rhythm“, ein Begriff, der bis jetzt noch nicht so richtig ins Deutsche übersetzt wurde. In ihm stecken die beiden Worte „circa“ und „Rhythmus“, was „ungefähr“ und „periodisch“ bedeutet. Mit anderen Worten: wir Menschen sind darauf programmiert, tagsüber zu arbeiten und nachts zu schlafen. Jeder Mensch, der sich nicht an dieses Programm hält, läuft deshalb Gefahr, ein Opfer von Fatigue zu werden. Piloten und Controller gehören zu jenen Menschen, die sich nicht an dieses Programm halten können. Das heißt für einen Piloten, der unter Fatigue leidet, jedoch nicht, dass er nicht mehr fähig wäre, einen ILS-Anflug durchzuführen. Aber er wird länger brauchen, um mögliche Abweichungen von den definierten Anflugparametern rechtzeitig festzustellen. Und wenn er dann auch noch auf einen Controller trifft, der sich schon seit längerer Zeit im Dienst befindet und unter demselben Syndrom leidet, kann es durch-

aus sein, dass dieser diese Abweichungen ebenfalls nicht zur Kenntnis nimmt. Was letztlich in einem Unfall enden kann.

Nicht alle Vorfälle, bei welchen Fatigue eine Rolle spielt, gehen so glimpflich aus wie die eingangs geschilderten. Mehr als 20 Prozent aller Flugunfälle sind auf Übermüdung zurückzuführen. So verunglückte im Juli 2008 eine Hawker Beechcraft 125-800A von East Coast Jets auf dem Owatonna Degner Regional Airport in Minnesota, nachdem sich die Besatzung nach der Landung auf der nassen Piste zu einem Durchstartmanöver entschlossen hatte. Beide Piloten und die sechs Passagiere kamen dabei ums Leben. Als Unfallursache stellte die Unfalluntersuchungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) schlechte „Crew Coordination“ und mangelnde Cockpitdisziplin fest. Hervorgerufen durch Fatigue, wodurch die Leistungsfähigkeit beider Piloten eingeschränkt war.

So richtig wurde die US Luftfahrtgemeinde vom Absturz der Colgan Air Dash 8-Q400 aufgerüttelt, die im Februar 2009 beim Anflug auf Buffalo in Vereisungsbedingungen geriet und in ein Wohngebiet stürzte. Alle Personen an Bord der Dash 8 sowie eine Person am Boden, insgesamt 50 Menschen, kamen dabei ums Leben. Den beiden Piloten wurden vom

NTSB auch handwerkliche Fehler nachgewiesen. Ausschlaggebender Faktor war jedoch Fatigue. Obwohl der Dienstplan für die Piloten den geltenden FDT (Flight Duty Time) – Regelungen entsprach, war der Kapitän zum Unfallzeitpunkt 15 Stunden wach gewesen. Seiner Co-Pilotin war es nicht viel besser ergangen. Sie hatte innerhalb von 34 Stunden gerade mal achteinhalb geschlafen. Wobei sie dreieinhalb Stunden auf dem Jumpseat eines anderen Flugzeugs verbracht hatte. Ein tiefer, erholsamer Schlaf dürfte dies nicht gewesen sein.

Dass Fatigue auch für die Controller von Bedeutung ist, soll nicht nur anhand der eingangs geschilderten Fälle festgemacht werden. Im August 2006 startete ein CRJ-200 Regionaljet der Comair auf dem Blue Grass Airport von Lexington auf einer viel zu kurzen, unbeleuchteten Piste (der Unfall ereignete sich während der Dunkelheit am frühen Morgen). Das Flugzeug schoss über die Runway hinaus und ging in Flammen auf. 49 Menschen kamen dabei ums Leben. Der Controller war die ganze Nacht alleine im Dienst gewesen und beschäftigte sich mit einer untergeordneten Tätigkeit. Normalerweise merken Controller, wenn irgendetwas nicht „rund“ läuft.

→ Fortsetzung auf Seite 6

Und möglicherweise hätte auch jener von Lexington rechtzeitig bemerkt, dass sich die Crew des Regionaljet zur „falschen“ Piste bewegte. Wenn er nicht zu müde gewesen wäre...

Maßnahmen gegen Fatigue

Nun ist Fatigue nichts neues, weshalb bei den Airlines Maßnahmen ergriffen wurden, um eine Übermüdung ihrer Piloten und Kabinenmitarbeiter zu verhindern oder die negativen Auswirkungen so gut wie möglich zu verringern. Und bei der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) wurden vor Jahren arbeitsmedizinische Untersuchungen angestellt, um möglichst optimale Dienstpläne aufstellen zu können.

Allerdings muss man sich fragen, ob die bisherigen Regelungen auch geeignet sind, dem Fatigue-Syndrom effektiv zu begegnen. In den USA kam man, auch unter dem Eindruck des Colgan Air – Absturzes zu der Erkenntnis, dass die gegenwärtige Regelung dies nicht tut.



A330 Besatzung – bis zu 21 Stunden auf der Langstrecke? (Foto: Copyright Christian Galliker)

Deshalb hat die US Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration) einen Vorschlag zur Neuregelung der FDT vorgelegt. Wobei die FAA darlegt, dass die Bekämpfung von Fatigue eine Aufgabe sowohl der Fluggesellschaften als auch der Piloten wäre. Die Regelungen sind sowohl in den USA als auch in Europa bereits heute nicht ohne weiteres zu durchschauen, weil Faktoren wie die Zahl der Starts und Landungen und die Frage der Nachtflüge zu berücksichtigen sind. In ihrem Entwurf schlägt die FAA ein FTL

(Flight and Duty Time Limitation) von maximal 13 Stunden und eine Erhöhung der Ruhezeit von acht auf neun Stunden vor. Für Langstreckenflüge mit einem „verstärkten“ Cockpit mit drei Piloten gelten wiederum andere Regelungen.

Die EU hat sich im Jahr 2006 der Fatigue-Problematik angenommen und die FTL definiert. Gleichzeitig hatte sich Brüssel verpflichtet, die Regelungen von einer unabhängigen Stelle hinsichtlich der Übermüdungsgefahr überprüfen zu lassen. Dies wurde von der Schweizer Beratungsfirma Moebus Aviation übernommen, die bei ihrer Studie renommierte Wissenschaftler der Universität von Paris, des Karolinga Instituts aus Schweden, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der britischen Luftfahrttechnologiefirma QinetiQ eingebunden hat. Inzwischen liegt die Studie vor; sie kann im Internet bei Moebus Aviation (www.moebus-aviation.ch) heruntergeladen werden.

Neben dieser Untersuchung gibt es weitere Arbeiten. Unter anderem die von Dr. Tanja Niederl, die sich mit der Bela-

stung der Kurz- und Mittelstreckenpiloten befasst hat. Sie hat dabei Piloten der Luftwaffe B737-Flotte befragt und kam zu der Erkenntnis, dass Früheinsätze, Multi-Leg-Flüge und lange Flugdienstzeiten sich negativ auf die Leistungsfähigkeit von Piloten auswirken. Die Problematik besteht also nicht nur, wie zunächst anzunehmen wäre, für die Langstreckenpiloten. Die dürfen, bei einem um einen weiteren Piloten verstärkten Cockpit 18 Stunden Dienst tun. Wobei diese 18 Stunden durch den sogenannten „Kommandantenentscheid“

um drei auf 21 Stunden verlängert werden (bei Zweimann-Cockpits um zwei Stunden auf maximal 15 Stunden). Daraus resultieren Flugdienstzeiten, die zwar den Vorschriften entsprechen, aber letztlich der Sicherheit abträglich sind. Ein Langstreckenkapitän erläutert dies an einem Beispiel: „Flug von A nach B (Start 20:00 Ortszeit), Flugzeit zwei Stunden, in B drei Stunden Bodenzeit, dann von B nach C (Start 01.00 Ortszeit), Flugzeit sechs Stunden. Ankunft morgens, gefolgt von einem Schlafversuch tagsüber im Hotel, was aus diversen Gründen (Zimmerreinigung nebenan, üblicher Hotelbetrieb) nicht klappt.“ Und wenn die Piloten dann nach einem langen Flug an ihrer Heimatbasis ankommen, dann folgt noch die Fahrt nachhause, die ein zusätzliches Risiko darstellt, wie es sich bei einem Co-Piloten der Air Berlin zeigte. Der war nach einem Einsatz von 14,5 Stunden bei der Heimfahrt eingeschlafen und tödlich verunglückt.

Natürlich wäre es eine einfache Übung, die Flugdienstzeiten zu reduzieren und die Ruhezeiten zu erhöhen. Allerdings würde dies zu einem zusätzlich Bedarf an Piloten (und Kabinenpersonal) führen und irgendwie muss ja eine bestimmte Balance zwischen der Wirtschaftlichkeit und der Sicherheit gefunden werden. Das ist nicht ganz einfach, denn zusätzliche Piloten kosten bekanntlich Geld. American Airlines hat schon mal ausgerechnet, welche Folgen die Umsetzung des FAA-Vorschlags für sie bedeuten würde. Die Fluggesellschaft sehe sich nach einer Meldung des Nachrichtendienstes AVWeb gezwungen, 2 325 zusätzliche Piloten einzustellen. Und dies würde pro Jahr mit 514 Mio. US\$ zu Buche schlagen. Was selbst für eine Fluggesellschaft wie American Airlines nicht leicht zu schultern sein dürfte. Auf der anderen Seite dürfte ein spektakulärer Unfall weit mehr kosten. Nicht nur an Geld, sondern auch an Vertrauen.

In Europa wurde die EASA (European Aviation Safety Agency) mit einer Überarbeitung der FTL-Regelungen beauftragt. Nun hat die EASA einen Vorschlag erarbeitet – und die Piloten reiben sich verwundert die Augen. Denn sie sollen nun nicht weniger, sondern mehr arbeiten. Zunächst einmal soll die maximale Flugdienstzeit von 14 Stunden beibehalten und für Nachtflüge von 11:45 Stunden auf zwölf erhöht werden. Die Moebus Studie schlägt jedoch ein Maximum von zwölf Stunden vor, da von der 10. bis zur 12. Stunde das Unfallrisiko um den Faktor 1,7 und für Arbeitszeiten von mehr als 13 Stunden um den



Stellvertretend für ihre 38 000 Kollegen demonstrierten Piloten der ECA in Luxemburg gegen die geplante neue Flugdienstregelung (Foto: ECA)

Faktor 5,5 ansteigt. Nachts sollte die Flugdienstzeit nach den Erkenntnissen von Moebus nicht mehr als zehn Stunden betragen. Auch bei den Ruhezeiten hat die EASA Änderungen vorgeschlagen. Anstatt zehn bzw. an der Heimatbasis zwölf Stunden sollen sie nun auf siebeneinhalb reduziert werden. Dazu kommt noch, dass die Mitgliedsstaaten bis jetzt die Flugdienst- und Ruhezeiten individuell festschreiben, also schärfere Regeln erlassen können. Wenn die neuen Regelungen wie vorgesehen im Jahr 2012 in Kraft treten, dann sind sie europaweit verbindlich.

Natürlich sind die Piloten und ihre Interessenverbände bzw. Gewerkschaften nicht gerade erfreut über die Vorstellungen der EASA. Anlässlich der Verkehrsminderkonferenz in Luxemburg am 16. Juni hat der europäische Pilotenverband ECA (European Cockpit Association) dagegen demonstriert und die Verkehrsminister aufgefordert, von der Umsetzung des EASA-Vorschlags abzuweichen. Weil nach ihrer Meinung dadurch die europäischen Sicherheitsstandards untergraben werden und deshalb auf Änderungen pochen.

Und bei den Controllern? Nicht nur die DFS, sondern auch andere Flugsicherungsdienstleister leiden permanent unter Personalmangel. Zusätzlich müssen sie sich in Europa mit den Herausforderungen des „Single European Sky“ stellen. Eine Problematik, auf die hier nicht eingegangen werden soll. Aber

mit den SES-Regularien, denen sich die europäischen Flugsicherungen unterworfen haben, wird der Personalmangel nicht so schnell behoben werden können (ganz abgesehen von der Tatsache, dass nur wenige Bewerber den Anforderungen gerecht werden). Die DFS behilft sich mit Überstunden. Aber irgendwann wollen die Controller nicht mehr für die, nach ihrer Meinung, verfehlte Personalpolitik der DFS gerade stehen. Es rumort recht ordentlich bei den Fluglotsen. Und in den USA? Nachdem gleich mehrere Controller während der Nachtschicht eingeschlafen waren, hat sich die FAA entschlossen, einige Kontrolltürme des Nachts mit zwei Lotsen zu besetzen. Nun hat die FAA zusammen mit dem Controllerverband NATCA (National Air Traffic Controllers' Association) eine Regelung erarbeitet. Unter anderem wurde die Ruhezeit zwischen zwei Schichten von acht auf neun Stunden erhöht. Ob es etwas hilft, muss sich zeigen. Ein ehemaliger Unfalluntersucher des NTSB meinte jedoch, dass die FAA-Maßnahmen weit hinter den anerkannten Erkenntnissen und Lösungen hinsichtlich Fatigue liegen. Von der nahe liegenden Lösung, nach welcher sich die Controller während ihrer Pause ein kleines Schläfchen gönnen könnten, möchte Verkehrsminister LaHood nichts wissen. Auf den nächsten während der Nachtschicht eingeschlafenen Controller kann gewartet werden.

© Werner Fischbach

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

www.airbp.com



JAR-FCL 1.245 – Übungsflüge mit ausländischen Luftfahrzeugen

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
RA Wolfgang Hirsch



Ein 747-Flugkapitän der Deutschen Lufthansa, der gleichzeitig unter anderem auch PPL(A)-Fluglehrer ist, ist nicht nur im Besitz zahlreicher deutscher Fluglizenzen, sondern auch einer originären US-Lizenz. Er betreibt eine Boeing-Stearman, die in Deutschland nicht zugelassen werden kann, sodass sie mit N-Kennung über einen US-Trust registriert ist, bei dem zahlreiche Boeing-Stearman registriert sind.

Auch sein Freund Georg R. besitzt eine Boeing-Stearman. Auch dieser hat nicht nur die deutsche, sondern auch die US-amerikanische Fluglizenz, allein schon um die Stearman auch außerhalb des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland fliegen zu können.

Als bei letzterem die Zeit anstand, die Klassenberechtigung durch einen Übungsflug nach JAR-FCL 1.245 zu verlängern, hat der Lufthansakapitän Ulrich S. als Fluglehrer dies auf seiner Boeing-Stearman durchgeführt. Der Pilot R. (Klassenberechtigungsverlängerungsaspirant) führte vom Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers die Boeing-Stearman, der Kapitän als Fluglehrer setzte sich daneben, wie dies JAR-FCL 1.245 vorsieht. Die übrigen Voraussetzungen waren ohnehin gegeben.

Der Lufthansakapitän bestätigte nach Abschluss des Übungsfluges dem Piloten R. die erfolgreiche Durchführung desselben, eine Mitteilung hierzu ging an das für die Lizenz des Piloten zuständige Regierungspräsidium Darmstadt, nachdem der Flugkapitän und Fluglehrer die ordnungsgemäße Verlängerung der Klassenberechtigung für weitere zwei Jahre in der Lizenz des Piloten eingetragen hatte.

Jetzt soll nicht behauptet werden, dass das gesamte Regierungspräsidium Darmstadt hiermit nicht einverstanden war. Auf jeden Fall war dessen Mitarbeiter Oliver Krapp mangels jeglicher Rechtskenntnis anderer

Auffassung als die vorgenannten Beteiligten, aber auch zahlreiche Juristen in der Bundesrepublik Deutschland.

Abgesehen davon, dass er einen Versicherungsnachweis für den „Schulungsflug“ (was für Übungsflüge nach JAR-FCL 1.245 nicht erforderlich ist) anmahnte, teilte Herr Krapp dem Fluglehrer und Flugkapitän mit Schreiben vom 10.06.2011 mit:

„Der Einsatz eines N-registrierten Luftfahrzeuges zur Durchführung eines Übungsfluges widerspricht geltendem Recht und ist nicht zulässig.“

Gemäß § 4 Abs. 4 LuftVG ist bei Übungsflügen bei Begleitung eines Fluglehrers der Fluglehrer verantwortlicher Pilot. Insofern stellt ein Übungsflug Schulung im weiteren Sinne dar, sodass die JAR-FCL-Regularien über Ausbildung/Schulung greifen. Gemäß JAR-FCL 1.125 ist Schulung grundsätzlich auf Flugzeugen mit einem von einem JAA-Mitgliedstaat erteilten oder akzeptierten Lufttüchtigkeitszeugnis durchzuführen. Die USA sind kein Mitglied der JAA, und das Lufttüchtigkeitszeugnis wird auch von mir nicht für einen Ausbildungsflugzeug akzeptiert.

Weiterhin gilt folgendes:

Nach JAR-FCL 1.215 (b) (2) sind die Rechte der (Klassen-)Berechtigung beschränkt auf Flugzeuge, die im Luftfahrzeugregister des Ausstellerstaates der Berechtigung eingetragen sind. Dies trifft auf N-registrierte Flugzeuge nicht zu.

Ist nach der oben genannten Vorschrift in JAR-FCL bereits eine Beschränkung der Rechte der Berechtigung auf solche Flugzeuge vorgesehen, die im Luftfahrzeugregister eingetragen sind, schließt dies auch folgerichtig einen Überprüfungsflug auf solchen Flugzeugen aus, die nicht im Luft-

fahrzeugregister eingetragen sind. Ein N-registriertes Luftfahrzeug ist unstreitig nicht im Luftfahrzeugregister des Luftfahrt-Bundesamtes eingetragen.

Somit ist es völlig unerheblich, ob (bei dem beteiligten Piloten) eine US-Lizenz vorliegt, die Sie beide berechtigt, N-registrierte Flugzeuge zu fliegen.

Die Verlängerung der Klassenberechtigung SEP (Land) ist somit nicht rechtmäßig erfolgt. Die Klassenberechtigung von Herrn R. ist seit 01.März 11 abgelaufen. Auf das als Anlage beigefügte Merkblatt Erneuerung Klassenberechtigung verweise ich.“

Hört sich doch hübsch an? Ist allerdings alles rechtlich unzutreffend. So ist bereits die Rechtsauffassung, bei dem Übungsflug, wie er in JAR-FCL 1.245 genannt ist, handele es sich um einen identischen Übungsflug wie in § 4 Abs. 4 LuftVG, rechtsirrig und unzutreffend. Der Unterzeichner hat sich in seinem Aufsatz „Verantwortlichkeit bei Übungsflügen gemäß JA-FCL 1.245“ in den German Aviation News 2006, Heft 1, auch abgedruckt im AOPA-Letter, umfassend mit der Rechtshistorie des Luftverkehrsgesetzes und den Quellen zum Luftverkehrsgesetz ab dem Jahre 1922 befasst und hat bereits damals nachgewiesen (unter www.luftfahrt-sv.de ist auch dieses Heft unter der Rubrik „Aviation News“ als PDF nachles- und ausdrückbar), dass es bereits 1922 das Motiv des Gesetzgebers (des LuftVG) war, eine Regelung zu treffen, um eine ordnungsgemäße Ausbildung zu gewährleisten, wobei sich diese Übungs- und Prüfungsfahrten, wie sie damals genannt wurden, ausschließlich auf die Ausbildung von Luftfahrern bezogen haben. Es erfolgte in der Folgezeit eine Anpassung vom Luftfahrer zum Luftfahrzeugführer und von den Übungs- und Prüfungsfahrten zu Übungs- und Prüfungsflügen, aber der Sinn und Zweck hat sich bis zum heutigen Tage nicht

geändert und wurde, wie der Unterzeichner in seinem zitierten Artikel bereits 2006 dargelegt hat, auch vom Bundesgesetzgeber nach Inkrafttreten des GG mehrfach bestätigt. Voraussetzung ist hierzu, dass es sich um einen Flugschüler handelt, der zum Zwecke einer Ausbildung bei einer Ausbildungsstätte gemeldet ist. Weiterhin muss er bei der zuständigen Luftfahrtbehörde, entweder LBA oder Landesluftfahrtbehörde, ebenfalls als Flugschüler gemeldet sein. Er muss weitere Voraussetzungen wie Medical erfüllen. Diese Übungsflüge des § 4 Abs. 4 LuftVG beziehen sich ausschließlich auf die Ausbildung. Nur in diesem Falle ist es dem Fluglehrer, der pilot in command ist, erlaubt, auf einem anderen Sitz als dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers zu sitzen.

Das gleiche gilt für Checkflüge z. B. für den jährlich stattfindenden IFR-Check. Wird dieser Check nicht erfolgreich absolviert, ist es dem Piloten untersagt, bis zur erfolgreichen Absolvierung dieses Checkfluges weiterhin verantwortlich zu fliegen.

Völlig anders sieht es bei dem Übungsflug nach JAR-FCL 1.245 aus, der erst mit der Einführung von JAR-FCL zum 01.05.2003 überhaupt eingeführt worden ist. Bei diesem sogenannten Übungsflug handelt es sich weder um einen Flug im Rahmen einer Ausbildung im Sinne des § 4 Abs. 4 LuftVG noch um einen irgendwie gearteten Checkflug, sondern ausdrücklich um einen anders gearteten Flug, der vom JAR-FCL-Verordnungsgeber eben „Übungsflug“ genannt wurde. In diesem Falle ist es dem Fluglehrer gar nicht gestattet, als angeblich verantwortlicher Luftfahrzeugführer von der rechten Seite aus verantwortlich zu fliegen, wenn der pilot in command auf dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers sitzt. Dieser hat eine gültige Lizenz, ein gültiges Medical und eine immer noch gültige Klassenberechtigung. Sinn und Zweck des Fluges im Beisein eines Fluglehrers ist, dass der Fluglehrer sich einen Eindruck verschaffen soll, ob der mit gültiger Lizenz fliegende Pilot das einmotorige Luftfahrzeug sicher beherrscht. Er kann z. B. auch auf der Rückbank Platz nehmen, so z. B. bei Fallschirmspringerabsetzmaschinen, die häufig einen Copilotsitz gar nicht mehr eingebaut haben. In einem solchen Fall ist lediglich der verantwortliche Luftfahrzeugführer berechtigt, die Stunden als PIC selbst aufzuschreiben. Der Fluglehrer dürfte an und für sich diese Flugstunden, in denen er lediglich daneben sitzt und sich einen Einblick darüber verschaffen will, ob der Pilot das Luftfahrzeug sicher beherrscht, nicht als eigene Zeit aufschreiben. Aus diesem Grunde hat der Verord-

nungsgeber zeitgleich mit der Einführung von JAR-FCL § 124 LuftPersV dahingehend geändert, dass die Flugzeit als Luftfahrzeugführer bei vorgeschriebenen Übungsflügen mit Fluglehrer auch vom Fluglehrer als eigene Zeit mit eingetragen werden darf. Diese Regelung wäre völlig überflüssig und völlig unverständlich, wenn es sich bei einem Übungsflug nach JAR-FCL 1.245 um einen solchen der Ausbildung im Sinne von § 4 Abs. 4 LuftVG handeln würde. Diese Regelung in § 124 LuftPersV ist nur folgerichtig und konsequent. Der Fluglehrer darf bei den vorgesehenen Übungsflügen zur Verlängerung der Klassenberechtigung die Flugzeit ebenfalls wie der PIC mit aufschreiben, auch wenn er gerade nicht verantwortlicher Luftfahrzeugführer sein kann und ist.

Die weiteren Hinweise des Herrn Krapp, insbesondere auf JAR-FCL 1.245 (b) (2), gehen ebenfalls fehl. In Ziffer 1 heißt es: „Klassenberechtigungen für Flugzeuge werden vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt und in geeigneter Weise bekannt gegeben“. Das Luftfahrt-Bundesamt hat in seiner „Bekanntmachung der Festlegung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für Flugzeuge gemäß JAR-FCL 1.245 (b) (1) und 1.220 (c) (1) deutsch“, Stand 22.03.2011, nachlesbar auf der LBA-Seite im Internet unter „Lizenzen“ unter I Klassenberechtigungen und Flugzeug, Tabelle 1: Klassenberechtigungen für ein- und mehrmotorige Land-/Wasserflugzeuge mit Kolbenantrieb und einem Piloten“ dargelegt, dass alle Hersteller dieser Luftfahrzeuge ohne jede Ausnahme vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt sind. Eines Hinweises auf JAR-FCL 1.245 lit. b Ziffer 2 bedarf es daher nicht, da ein solcher Fall gar nicht vorliegt.

Die Boeing-Stearman ist ein einmotoriges Landflugzeug mit Kolbenantrieb mit einem Piloten und daher für die Durchführung von Flügen zur Verlängerung von Klassenberechtigungen nach JAR-FCL 1.215 geeignet, sodass selbstverständlich ein Übungsflug nach JAR-FCL 1.245 mit diesem Flugzeug jederzeit durchgeführt werden kann.

Was die Lizenzen betrifft, gibt es diesbezüglich auch keinerlei Anstände. Alle Piloten haben eine US-Lizenz, darüber hinaus sind beide Piloten aufgrund ihrer deutschen Lizenz berechtigt, innerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland mit einem US-zugelassenen Luftfahrzeug zu fliegen, und zwar deshalb, weil die FAA dieser Regelung zugestimmt hat. Dies mag bei anderen im Ausland zugelassenen Luftfahrzeugen anders sein. So müssen russisch zugelassene Luftfahrzeuge ausdrücklich mit

einer russischen Lizenz geflogen werden, weil die russische Luftfahrtbehörde, anders als die FAA, einem Fliegen in Deutschland mit deutscher Lizenz nicht zugestimmt hat. Beim Betrieb eines ausländisch zugelassenen Luftfahrzeuges mit ausländischer Lizenz in Deutschland steht einem Übungsflug gemäß JAR-FCL 1.245 jedoch eben-falls nichts im Wege.

Herr Krapp hatte Gelegenheit zur eingehenden Stellungnahme. Eine Stellungnahme ist jedoch bisher nicht eingegangen. Er hat lediglich einen Versicherungsnachweis für den Übungsflug moniert, der ihm sodann übersandt worden ist. Auch hier zeigt sich wieder eine „verquere“ Ansicht. Für die Durchführung eines Übungsfluges gemäß JAR-FCL 1.245 ist nicht ein spezieller Versicherungsnachweis erforderlich, sondern hierfür ist selbstverständlich ausreichend, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen für das zugelassene Luftfahrzeug bestehen, das kein Schulungsflugzeug ist und auch nicht sein muss.

Es bleibt abzuwarten, ob Herr Krapp es noch auf die Spitze treiben will und eine Anzeige bei der Staatsanwaltschaft erstattet mit der unzutreffenden Behauptung, der Pilot R. fliege seit 01.03.2011 ohne erforderliche Klassenberechtigung und verstoße daher gegen § 60 Abs. 1 Ziffer 2 LuftVG, also Fliegen ohne erforderliche Erlaubnis. Damit würden nur wieder auf Kosten des Steuerzahlers die Gerichte beschäftigt, die ihm sodann bestätigen würden, dass seine Rechtsauffassung rechtsirrig ist. Na ja, die Zukunft wird es zeigen.

© RA Wolfgang Hirsch

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

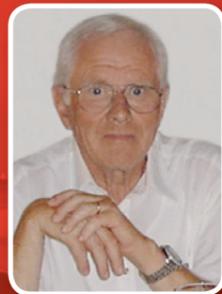
E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de
Internet: www.Kelber-Steuerberater.de

Die Zukunft hat bereits begonnen

Ein menschenleeres Cockpit in der Luftfahrt ist längst keine Illusion mehr

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugsicherung

Autor:
Hans-Ulrich Ohl



Betrachtet man die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in Europa seit ihrer Entstehung nach Ende des ersten Weltkriegs, so waren es in der Anfangsphase alte, umgebaute Militärmaschinen ohne jeden Passagierkomfort, gesteuert von jeweils einem Piloten mit Weltkriegserfahrung. Man saß gut verpackt mehr oder weniger im Freien. Das änderte sich erst, als Hugo Junkers mit seiner einmotorigen Junkers F13 den Markt eroberte. Vier Passagiere hatten in einer beheizbaren Kabine Platz. Von nun an saßen bereits zwei Piloten im Cockpit, allerdings immer

einem „Q“. Es war dies ein international verwendeter Verständigungscode für Anfragen oder Antworten im Luftverkehr. Einige dieser Q-Gruppen haben überlebt und finden auch heute noch in der Luftfahrt Verwendung, wie beispielsweise das QNH, QFE, QFF oder QNE für Luftdruckangaben oder QDM, QDR, QUJ oder QTE als Funkpeilwerte. Die Nummer vier im Cockpit war nach dem zweiten Weltkrieg auf Langstreckenflügen ein Navigator. Mit Kursdreieck, Rechenscheibe und einem Sextanten für die Astronavigation leistete er bemerkenswerte Beiträge, die Großkreis-

in Bezug auf Triebwerkerausrüstung, Kommunikation und Funknavigation. Als erster verabschiedete sich der Funker aus dem Cockpit, denn mit Einführung des UKW-Sprechfunks übernahmen diese Aufgaben bei kontinentalen Flügen die Piloten selbst. Ihm folgten der Navigator und schon bald auch der Flugingenieur. Kreisellplattformen und Satellitendaten für die Navigation sowie sich selbst überwachende Systemkomponenten für die Triebwerke ließen von nun an nur noch zwei Piloten im Cockpit übrig. Ein Autopilot, gefüttert mit Funknavigations-, Kreisellplattform- und Satellitendaten machte das manuelle Steuern eines Flugzeuges, außer bei Start und Landung, nur noch in Ausnahmefällen erforderlich. Zu zweit war man von nun an in der Lage, hunderte von Passagieren über tausende von Flugkilometern sicher und kosteneffizient zu befördern, was letztlich auch den Flugpreisen zu Gute kam.

Wissenschaftler in aller Welt arbeiten schon lange an möglichen personalreduzierenden Lösungen, wie sie heute bereits im Nahverkehr bei einigen U- und S-Bahnen mit Erfolg praktiziert werden. Gesucht wird nach einer Lösung für ein voll automatisiertes, menschenleeres Cockpit. Die DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) in Braunschweig startete am 14. Dezember 2006 im Auftrag der „Europäischen Kommission“ eine virtuelle Transatlantiküberquerung unter realen Verkehrsbedingungen. Der Start erfolgte um 16:23 Uhr UTC (Universal Time Coordinated) auf dem John F. Kennedy Airport und landete am darauffolgenden Tag um 05:55 Uhr UTC auf dem Frankfurter Flughafen (Fraport). Während der gesamten Flugdauer war dieser virtuelle Flug eingebunden in das tatsächliche Verkehrsgeschehen und wurde zu dem übrigen Flugverkehr wie ein tatsächlich stattfindender Flug koordiniert, geführt und gesteuert. Trotz bewusst eingebauter Unregelmäßigkeiten und

Navigation fliegerisch umzusetzen. Langstreckenflüge mit kolbengetriebenen, aufgeladenen Sternmotoren waren nicht gerade genügsam und benötigten darüber hinaus eine besonders sensible Behandlung. So nimmt es nicht Wunder, dass Nummer fünf ein Flugingenieur war, der fortan im Cockpit seinen festen Arbeitsplatz hatte. Die fünfziger Jahre brachten mit Einzug des Düsenzeitalters auch neue Techniken



Die dreimotorige Junkers JU 52 war in den 30er Jahren mit 52 Maschinen im Flugzeugpark das Rückgrat der „Deutschen Lufthansa“ bis zum Ende des zweiten Weltkriegs

noch im Freien. Die dreimotorige Junkers JU 52 brachte Anfang der dreißiger Jahre dann endlich auch für die Piloten einen überdachten Arbeitsplatz. Zusätzlich nahm auch ein dritter Mann im Cockpit Platz. Ein Funker unterstützte die Besatzungen mit Peilungen und Wetterinformationen. Als Kommunikationseinrichtung fungierte die Morsetaste mit fest definierten Q-Gruppen in Form einer Drei-Buchstaben-Kombination, beginnend mit



Die von Northrop-Grumman gebaute Global Hawk RQ-4 dient vornehmlich der Luftaufklärung. Mit einer Dienstgipfelhöhe von 20 km und einer maximalen Flugzeit von 36 Stunden ist sie derzeit der erfolgreichste UAV – Langstreckenaufklärer

Flugablaufstörungen konnte in diesem von der EU (Europäische Union) im Rahmen des „IFATS“ – Programms (Innovativ Future Air Transport System – Innovatives zukünftiges Lufttransport System) finanzierten 5.0-Millionen-Euro-Projekt der Beweis erbracht werden, dass über Satelliten ferngesteuerte Flüge möglich sind. Selbst das Umfliegen eines angenommenen Schlechtwettergebietes klappte reibungslos.

Dirk-Roger Schmitt, Projektleiter dieses Versuchs bei der DLR, zeigte sich dann auch sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Eine daraufhin willkürlich durchgeführte Passagierbefragung bei Flugreisenden auf verschiedenen internationalen Flughäfen bezüglich der zu erwartenden Akzeptanz hat selbst das DLR Team erstaunt. 33% aller Befragten hätten keine Bedenken, sich einem solchen Flug anzuvertrauen, 10% sagten spontan zu. Weiteren 10% wäre es egal, ob mit oder ohne Pilot geflogen wird, Hauptsache, man erreicht seinen Zielflughafen, während die restlichen 47% doch lieber mit einem Sicherheitspiloten unterwegs wären.

Dieses unerwartete Ergebnis hat bei einigen internationalen Fluggesellschaften Denkprozesse ausgelöst. Professor Gerhard Faber von der Darmstädter Technischen Universität hält ein Verkehrsflugzeug der heutigen Generation auf Grund der hohen technischen Komplexität jedoch für nicht geeignet, es ohne einen erfahrenen Piloten im Cockpit auf die Reise zu schicken. Ein Einmanncockpit mit einem technisch kompetenten Piloten wäre jedoch denkbar und rückt somit immer mehr in das Blickfeld der Wissenschaftler, die gewonnenen Simulationserkenntnisse auch in eine Personal-

diskussion einzubringen. Ob man jedoch technisch komplexe Ereignisse wie das Vogelschlagereignis von New York oder das Triebwerkproblem mit dem Airbus A380 in Singapur mit einem Piloten allein an Bord hätte lösen können, ist aus dem Stand wohl kaum zu beantworten. Weitere Erkenntnisse könnten auch die zukünftig gesammelten Erfahrungen mit ferngesteuerten militärischen Drohnen bringen.



So könnte ein zukünftiger Arbeitsplatz für die Führung und Überwachung ferngesteuerter Flüge aussehen

Bereits am 14. Oktober 2003 startete auf der Edwards Airforce Base in Kalifornien (USA) ein von der amerikanischen Flugzeugfirma Grumman – Northrop gebautes UAV (Unmanned Aerial Vehicle) zu einem 20:23 Stunden dauernden Flug quer über den amerikanischen Kontinent und den Nordatlantik nach Nordholz, einer deutschen Marinefliegerbasis nordöstlich von Bremen. Dieses Flugzeug von der Größe einer Boeing B737 war vollgepackt mit

Elektronik. Auf Grund der nachgewiesenen Flugdaten, ist sie derzeit der erfolgreichste Langstreckenaufklärer, der ohne einen Piloten an Bord und ohne Nachtanken zu müssen über 20 Stunden in der Luft bleiben kann. Die Flugzeugführung für den Überführungsflug erfolgte ausschließlich mittels Autopiloten, elektronisch gesteuert über Satelliten aus einer Flugleitstelle in den USA. Flug- und Flugverlaufsdaten wurden ständig mit den zuständigen Flugsicherungsstellen koordiniert und fliegerisch umgesetzt. Lediglich der Anflug und die Landung in Nordholz wurden direkt vor Ort organisiert und exekutiert.

Fliegen ohne Piloten ist also keine reine Illusion mehr. Gleichwohl ist es noch ein langer Weg, bis es einmal tägliche Praxis werden könnte. Absolute Voraussetzung dafür ist ein weltweit einheitlich organisierter Luftraum mit einer funktionierenden, technisch vernetzten überregionalen Flugsicherung. Ein erfolgversprechender erster Schritt für Europa ist die Verfahrensplanung zur Errichtung eines „Single European Sky“, der den europäischen Luftverkehr über alle Landesgrenzen hinweg verwaltet, organisiert und kontrolliert. Ein Schritt, der eigentlich zu Beginn des Düsenflugverkehrs hätte vollzogen werden müssen. Nur ein rechnergesteuerter über-

wachter Flugverkehr, der sich an den vorhandenen Kapazitäten von Luftraum und Flughäfen orientiert, kann dieses Problem einer Lösung zuführen. Dazu gehört, wenn immer möglich, auch eine Vernetzung der europäischen Flughäfen mit direkten Flugwegen untereinander. Denn die zeitliche Verweildauer eines jeden Fluges im System bestimmt die daraus resultierende, verfügbare Luftraumkapazität. © Hans-Ulrich Ohl

Vorbereitungen für medizinisch psychologische Untersuchungen

bei Zweifeln des Luftfahrt-Bundesamtes an der Zuverlässigkeit von Piloten.

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
Peter Schmidt



Immer häufiger kommt es vor, dass auffälliges Verhalten von Piloten dazu führt, dass das Luftfahrt-Bundesamt Eignungszweifel bekundet und eine Luftfahrtpsychologische Eignungsuntersuchung anordnet. §24, Abs. 3, LuftVZO, nennt folgende Tatsachen, die Bewerber für eine Fluglizenz unzuverlässig erscheinen lassen: „Trunksucht, Entmündigung, eine erhebliche gerichtliche Bestrafung oder mehrfache rechtskräftig festgestellte erhebliche Verstöße gegen die Verkehrs Vorschriften“ Analog dazu wird auch die Tauglichkeit von Piloten mit langjähriger Flugerfahrung in Zweifel gestellt, wenn sie berauscht in der Öffentlichkeit aufgefallen sind (extremer Alkoholkonsum oder Drogenbesitz/ -konsum), berauscht mit dem Auto/Motorrad gefahren sind, berauscht mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilgenommen haben (bei Alkohol in der Regel mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6), mehrfach erheblich zu schnell gefahren sind, aggressives Verhalten im Straßenverkehr gezeigt haben usw... Auch Insolvenzverschleppung und andere Straftaten ziehen bei Piloten behördliche Eignungszweifel nach sich.

Eine luftfahrtpsychologische Eignungsuntersuchung kann in Deutschland bei den folgenden Untersuchungsstellen abgelegt werden: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt Hamburg; Flugmedizinisches Institut der Luftwaffe Fürstenfeldbruck.

Laut Deutschem Zentrum für Luft- und Raumfahrt sind Verkehrsvergehen (20%), Verkehrsverstöße mit Alkohol (21%) und Straftaten (2,5%) mit zusammengefasst 43,5% die häufigsten Auslöser für die Anordnung einer luftfahrtpsychologischen Eignungsuntersuchung. Flugunfälle stellen 9% der Untersuchungsanlässe dar.

Noch deutlicher zeigt die Statistik des

Flugmedizinischen Instituts der Luftwaffe, welche Bedeutung Verkehrsverstöße im Straßenverkehr haben bei der Anordnung einer luftfahrtpsychologischen Eignungsuntersuchung: Verkehrsvergehen (18,8%), Verkehrsverstöße mit Alkohol (26,5%) und Straffälligkeiten (5,1%) machen in Fürstenfeldbruck mit zusammen 50,4% mehr als die Hälfte aller Untersuchungsanlässe aus. Flugunfälle spielen hier mit nur 4,5% der Untersuchungsanlässe eine vergleichsweise kleine Rolle.

Ist nun eine luftfahrtpsychologische Eignungsuntersuchung angeordnet, so entsteht bei den Betroffenen oft große Irritation. Was wird dort von mir erwartet? Macht es Sinn, sich darauf vorzubereiten? An wen kann ich mich wenden, wenn ich Hilfe suche? Soll ich dem untersuchenden Psychologen mitteilen, dass ich ggf. eine Vorbereitung auf die Untersuchung in Anspruch genommen habe? Wie wird er das bewerten?

Nun, manche dieser Fragen sind ganz einfach und ganz eindeutig zu beantworten:

► Ja, es macht Sinn, sich darauf vorzubereiten – ein Gutachter in Fürstenfeldbruck hat 2011 dargestellt, dass bei der fliegerpsychologischen Eignungsuntersuchung (hier Prüfung der Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit) etwa 75% der Bewerber die Prüfung nicht bestehen – die meisten der Betroffenen kommen ohne Vorbereitung zur Untersuchung.

► Rechtsanwälte (besonders wenn ihre Interessenschwerpunkte bei der Fliegerei liegen) können helfen, geeignete Institutionen zu finden, die Hilfe bei der Vorbereitung auf die Prüfung anbieten. Auch ein Blick ins Internet kann hilfreich sein.

► Ja, der Betroffene soll dem Psychologen bei der Untersuchung mitteilen,

welche Art der Vorbereitung er für sich gewählt hat. Auch eine Bescheinigung, aus der Art, Dauer und Umfang der Vorbereitung hervorgeht, sollte bei der Untersuchung vorgelegt werden.

► Eine Vorbereitung auf die Untersuchung im Sinne einer Auseinandersetzung mit den Ursachen, die zu den Delikten geführt haben, der Entwicklung von geeigneten Handlungsalternativen und einer Rückfallprophylaxe wird der untersuchende Psychologe auf jeden Fall begrüßen.

Bei der eigentlichen Untersuchung sollte der Proband nicht primär versuchen, die Frage zu diskutieren, ob die Delikte, die er begangen hat in der Vergangenheit (z.B. im Straßenverkehr) zu berechtigten Eignungszweifeln seiner Zuverlässigkeit oder Tauglichkeit im Flugverkehr führen. Er sollte besser versuchen, darzulegen, dass die Delikte, die er in der Vergangenheit begangen hat, nicht mehr vorkommen werden – und so die Eignungszweifel schon im Ansatz zerstreuen.

Am Tage der Untersuchung steht der Psychologe vor folgender Situation: Da sitzt ihm ein Mensch gegenüber, der in der Vergangenheit durch erhebliche Unzuverlässigkeit aufgefallen ist. (oft Fehlverhalten im Straßenverkehr, andere Straftaten usw.). Damit hat der Betroffene bewiesen, dass er – zumindest in der Vergangenheit – bereit war, sich über Recht und Ordnung hinweg zu setzen. Die Frage, ob nun zu erwarten ist, dass dieses Verhalten des Probanden in Zukunft auch zu Verstößen gegen die Vorschriften im Luftverkehr führen wird (und so besonders hohe Gefährdungen nach sich zieht), wird der untersuchende Psychologe auf Grund der Lerngeschichte meist mit „Ja“ beantworten. Ein negatives Gutachten ist die Folge.

Wenn der Proband jedoch (mit fachlicher Hilfe) seine Lebensgeschichte aufgearbeitet hat, wenn ihm Probleme bewusst geworden sind, wenn er neue Lösungsansätze entwickelt, erprobt und für gut befunden hat, wenn er sein Leben so umgestellt hat, dass die von ihm in der Vergangenheit begangenen Straftaten/ Ordnungswidrigkeiten mit hoher Wahrscheinlichkeit gar nicht mehr vorkommen werden in seinem weiteren Leben – warum sollte der untersuchende Psychologe dann noch vermuten, dass der Proband sich in Zukunft ausgerechnet im Bereich der Luftfahrt über Recht und Ordnung / Vorschriften hinweg setzen wird?

Bei der luftfahrtpsychologischen Eignungsuntersuchung (hier Prüfung der Zuverlässigkeit) geht es nicht primär um die Tat(en), die in der Vergangenheit begangen wurden – es geht um die Mängel in der persönlichen Einstellung des Probanden, die zur Tat / zu den Taten geführt haben. Nur zu behaupten, dass ‚so etwas‘ bestimmt nicht mehr vorkommen wird, ist sicherlich nicht ausreichend zum Bestehen dieser Überprüfung der Zuverlässigkeit des Piloten.

Seit 15 Jahren bereite ich Betroffene auf Untersuchungen vor, wenn die Behörde Zweifel an der Zuverlässigkeit des Probanden hat. Meine Tätigkeit umfasst die Vorbereitung auf die luftfahrtpsychologische Eignungsuntersuchung, die waffenrechtliche MPU, die medizinisch-psychologische Untersuchung für Kraftfahrer und die Vorbereitung auf die amtsärztliche Untersuchung für Ärzte, deren Zuverlässigkeit angezweifelt wird. In allen Bereichen taucht immer mal wieder die Frage auf, ob Lügen ein probates Mittel ist, um solche Untersuchungen zu bestehen.

Theoretisch ist es möglich, durch Lügen ein positives Ergebnis zu erreichen – aber Lügen ist schwierig, weil ich die Lügen untereinander und mit der Wirklichkeit logisch verknüpfen muss. Je mehr ich lüge, desto mehr muss ich auf logische Verknüpfungen achten – und das bei einem Profi, der mir bei der Untersuchung gegenüber sitzt! Im Gegensatz zur Polizei, die die Angaben von Verdächtigen vor Ort nachprüft, achtet der Psychologe „nur“ auf die Nachvollziehbarkeit der Angaben des Probanden – doch seinem geschulten Ohr fallen schon kleine Logikfehler sehr schnell auf.

Ist der Proband dann der Lüge überführt, werden aufgrund dessen auch all seine weiteren Angaben in Frage gestellt. Die

Aussagen können daher nicht verwertet werden und die Begutachtung fällt negativ aus.

Selbst die Alternative: „Dann sage ich einfach die Wahrheit!“ hat es in sich, denn es ist gar nicht so einfach, die Wahrheit zu sagen, wenn es um Dinge aus der eignen Vergangenheit geht. Ich kann z.B. versuchen, meine aktuelle Umgebung ‚wahheitsgemäß‘ zu beschreiben – doch schon das ist schwierig, weil der Mensch dazu neigt, zu selektieren, scheinbar Unwichtiges weg zu lassen und Dinge zu werten bei der Beschreibung. Dem Betroffenen, der bei der luftfahrtpsychologischen Eignungsuntersuchung zu Situationen aus seiner Vergangenheit befragt wird, fehlt unvorbereitet meist die Möglichkeit, diese Situationen möglichst objektiv zu betrachten, um ein realistisches (nachvollziehbares) Bild seiner Vergangenheit zu zeichnen.

Als Erinnerung stehen ihm nur die Informationen, die er damals in seinem Gedächtnis gespeichert hatte. Das Problem: Seine damaligen Sichtweisen und Wertigkeiten haben damals beeinflusst, welche Informationen sein Gehirn ausgewählt hat, um sie im Gedächtnis abzulegen. Selbst wenn wir davon ausgehen, dass der Betroffene heute eine andere Einstellung zu den Dingen entwickelt hat, kann er nur auf das Wissen zurück greifen, dass er damals gespeichert hatte. Dinge die er damals ignoriert oder negiert hatte, findet er heute kaum in seinem Gedächtnis (z.B. hohe Trinkmengen oder andere Verhaltensweisen, die er/sie schon damals nicht wahrhaben wollte).

Wenn der zu Untersuchende nun ‚einfach die Wahrheit‘ erzählt, ohne sich ausreichend mit der Vergangenheit auseinander gesetzt zu haben, kommt es schnell zu einem negativen Begutachtungsergebnis.

Eine gute Vorbereitung auf solche Untersuchungen sollte eine Auseinandersetzung mit den Ursachen, die zu den Delikten geführt haben und die Entwicklung von geeigneten Handlungsalternativen beinhalten. Ziel der Vorbereitung sollte sein, dass sich daraus eine tragfähige Motivation entwickeln kann, neu gelernte Verhaltensweisen stabil in das Leben des Probanden zu integrieren und zusätzlich eine Rückfallprophylaxe zu installieren. Daher kann eine gute Vorbereitung auch nicht in wenigen Stunden abgehandelt werden.

Ist extremer Stress bzw. eine andauernde

Überbelastung der Auslöser für das Fehlverhalten des Probanden gewesen, so gilt dieser Tatsache eine besondere Beachtung bei der luftfahrtpsychologischen Eignungsuntersuchung. Schließlich wird von Piloten in einem besonderen Maße Ruhe, Konzentration und Gelassenheit auch in besonders schwierigen Situationen verlangt. Eine gewisse Gelassenheit wird vom Probanden auch beim psychologischen Gespräch erwartet und ist Voraussetzung zum Bestehen der Leistungstests. Bei stressinduzierten Problemen und / oder zur generellen Verbesserung der Hirnfunktionsleistung setze ich seit Jahren erfolgreich das computergestützte Neurofeedbacksystem ‚NeuroOptimal‘ in meiner Praxis ein.

© Peter Schmidt

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 Aiting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER

Berlin - Bern - Bochum

Schwerpunkte

- Beratung von gemeinnützigen Einrichtungen/ non-profit Organisationen
- steuerliche Beratung im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt (Mitglied im Arbeitskreis von Steuerberatern und Rechtsanwälten bei der AOPA-Germany/ Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrt-Akademie)

Steuerbüro Abrakat

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

Berlin • Kommandantenstrasse 80 • 10117 Berlin
Fon 030-25925880 • Fax 030-259258818
www.abrakat.de • labrakat@abrakat.de

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

Vergaserbrand richtig beenden – bzw. vermeiden

Aus der Sachverständigenpraxis

Autor:
Dipl.-Ing.
Claus-Dieter Bäumer



Bild 1 Cessna F 172 M – Brandeinwirkung ca. 3 Minuten

Aus meiner bisherigen Sachverständigentätigkeit habe ich über drei Vergaserbrände als typisch im Ablauf zu berichten:

Bei allen drei Ereignissen wurde der Brand mit Pulver gelöscht.

In den ersten beiden Fällen waren PA 28-181 betroffen. Hier wurden die nach FAA AC 43.13 -1A (Standardvorschrift in der Flugzeuginstandhaltung) empfohlenen Maßnahmen nach dem Löschen eines Triebwerksbrandes mit Pulver unmittelbar die betroffenen Teile mit Wasser abzuwaschen und anschließend zu konservieren, nicht beachtet. Die Folge waren wesentlich höhere Reparaturkosten durch Korrosion, die vom Kaskoversicherer nicht bezahlt werden mussten.

Nur bei der Cessna wurde das Triebwerk und angrenzende Teile nach dem Brand mit Wasser abgewaschen und konserviert. Da der Brand erst nach 3 Minuten gelöscht war, war das Schadensausmaß dennoch sehr groß.

Was sind die häufigsten Ursachen für das Entstehen von Vergaserbränden?

Hauptursachen sind unsachgemäßes Starten des Triebwerkes (Nichtbeachten von Vorgaben aus dem Flughandbuch bzw. „Nichtbenutzen des Kopfes“: in einem Fall wurde bei 30° C Außentemperatur und warmem Motor mit der Hand eingespritzt und das war sogar ein Fluglehrer!)

Des Weiteren beobachte ich als Flugprüfer häufig, dass während des Anlass-

vorgangs mit dem Leistungshebel gepumpt wird. (Schadensursache bei der Cessna). Um sich ein Bild vom Ausmaß dieser „Anlasstechnik“ zu machen, haben wir bei dem Ortstermin einen Vergaser mit Sprit gefüllt und den Leistungshebel betätigt: (Bild 3)

Was ist zu tun, wenn es zum Vergaserbrand gekommen ist?

In der Praxis unterscheiden wir 2 Situationen, um den Brand zu beenden:

► Der Motor läuft noch nicht – hier ist der Startvorgang mit der Leistungshebelstellung „Vollgas“ fortzusetzen. Die Flammen werden dabei ins Triebwerksinnere abgesaugt und verlöschen dann sehr schnell.

► Der Motor ist gestartet – In der Reihenfolge: Vollgas – Gemisch voll arm – Brandhahn schließen wird der Vergaserbrand gelöscht.

Im Anschluss ist eine genaue Besichtigung des Triebwerkes und des Flugzeuges erforderlich.

Wie teuer kann ein Vergaserbrand werden?

Wenn ein Vergaserbrand schnell entdeckt wird und der Pilot einen kühlen Kopf bewahrt, kann das noch preiswert ausgehen. Es wird i.d.R. nur der Luftfiltereinsatz zu ersetzen sein.

In den beschriebenen PPA-28-Fällen wurde der Schaden erst groß (13.000 bis 17.000 EUR) weil aufgrund der Wartezeiten Korrosion hinzukam, die der Kaskoversicherer nicht übernehmen musste.

Bei der Cessna ist der Schaden wegen

der Branddauer (3 Minuten) erst groß geworden. Die erforderlichen Reparaturaufwendungen liegen hier im Bereich des Zeitwertes des Flugzeuges (wirtschaftlicher Totalschaden).

Wie kann man einen Vergaserbrand vermeiden?

Wenn man den „Verstand einschaltet“, das herrschende Wetter sowie den Motorzustand berücksichtigt und nicht blind nach Checkliste anlässt, hat man schon eine wichtige Voraussetzung hierfür geschaffen.

Des Weiteren ist zu empfehlen einen anderen Piloten darauf anzusprechen, den Anlassvorgang von außen zu beobachten und zu signalisieren, wenn etwas nicht stimmt. Denn schnelles und folgerichtiges Handeln kann hier das Schadensausmaß gering halten. Allein im geschlossenen Cockpit merkt man den Vergaserbrand erst, wenn aus der Cowling Rauch und Flammen aufsteigen. Das kann schon teuer werden.

Wenn ich allein bin und kein Kollege außen den Anlassvorgang beobachten kann, lasse ich bis zum Triebwerksstart einfach die Tür offen. So kann ich z.B. feststellen, wenn durch zu vieles Einspritzen der Kraftstoff bereits aus der Cowling tropft.

© Claus-Dieter Bäumer



Bild 2 PA 28-181 - 4 Wochen nach dem Löschen immer noch mit Pulver bedeckt – ein Vogel hat sich auf dem Triebwerk inzwischen ein Nest gebaut.



Bild 3 Kein Wunder, wenn es dann zum Vergaserbrand kommt.

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

Hijacker – gibt's die auch in der Sportfliegerei?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor: Dr. Wolfgang Holstein



Anfang letzten Jahres wurde eine Springer-Absetzmaschine ge-hijackt. Kaum zu glauben, aber wahr. Das war in Portugal. Mein Kunde, ein Berliner Sky Diver Unternehmen mit Shop am Alexanderplatz betreibt eine Pacific Aerospace PAC 750-XL, die nicht nur in Gransee Springer befördert, sondern auch gelegentlich in einer In-Location-Drop-Zone in Portugal: LPEV (Évora).

Anyway. Der Bericht des Piloten ist Drehbuchreif. Ein amerikanischer Ex-GI stellt sich als Fotograf vor und bittet in der Absetzmaschine mitgenommen zu werden. Angeblich, weil er vom Flugzeug aus ein paar Aufnahmen schießen will... Mit ihm sind noch drei weitere Personen an Bord: der Absetzflugpilot und zwei ausgerüstete und absprungbereite Fallschirmspringer.

Kaum in der Luft, zieht der Yankee eine Pistole und erklärt seine Absicht: das Luftfahrzeug sei ge-hijackt! Der Pilot kann geistesgegenwärtig dem durchgeknallten Passagier die Handfeuerwaffe entwenden und kurzfristig die Entscheidungshoheit im Cockpit zurückerobern. Aber nicht lange.

Jetzt stürzt sich der pathologische Fall in suizidaler Absicht ins Steuer und versucht die Maschine zu havariieren. Ein wildes Rodeo nimmt seinen Lauf.

Angesichts dieser ungewöhnlichen Situation zögern die Fallschirmspringer nicht lange und verlassen das Flugzeug. Sie springen aus niedriger Höhe ab und kommen sicher und unverletzt mit Hilfe ihres Rettungsgeräts am Boden an. Aus meiner Sicht die einzig bestimmungsgemäße Nutzung des vermeintlichen Sportgeräts, das in Wirklichkeit zur Rettung von menschlichem Leben in Notsituationen gedacht ist und dafür entwickelt wurde.



Der Pilot – ich ziehe erneut meinen Hut vor so viel couragiertem Handeln – schafft es die Maschine auf dem jetzt nahegelegenen Flugplatz LPCS (Cascais) zu landen. Oder sagen wir mal besser er schafft es trotz Handgemenge mit äußerster Anstrengung das Flugzeug irgendwie an den Boden heranzuflogen und schließlich neben der Bahn im Graben nach Verlust des Fahrwerks und einer harten Kollision des linken Flügels am Boden das Flugzeug zu verlassen.

Die beeindruckende Passage im Flugbericht des Piloten, der sich auch zusammen mit anderen Dokumenten in der Akte des Falles befindet, jagt jedem Leser einen Schauer über den Rücken. Während der Pilot vom Flugzeug wegrennt, um sein Leben rennt, in jedem Augenblick darauf gefasst von hinten erschossen zu werden, da fällt ein Schuss.

Er kann es nicht glauben und rennt weiter, nicht getroffen. Erst später, außerhalb der

Schussweite, erkennt er, bzw. erfährt er, der Schuss galt nicht ihm. Der Hijacker hat sich selbst erschossen.

Ein wahrhaft ungewöhnliches Szenarium das hier zum Flugzeugschaden führt. Im weiteren Verlauf der gutachterlichen Begleitung des Casus allerdings bleibt die Geschichte eher von der gewöhnlichen Sorte: Der Schweizer Versicherungsvertrag bei der AXA Winterthur des Luftfahrzeugs hatte Konditionen im Kaskobereich, die mit einer bestimmten, aber festen Summe (agreed value) vereinbart war. Das Luftfahrzeug wird nach Berlin überführt und bekommt daraufhin einen neuen Versicherungsvertrag bei der AXA Deutschland. Dieser wird angeblich wegen gebietsschutzrelevanter Gegebenheiten notwendig. Jedoch hier wird unbemerkt vom Halter des Luftfahrzeugs eine Police auf der Basis des Wiederbeschaffungswerts vorgelegt und unterschrieben.

Wie man sich denken kann führt dieser

Fall jetzt zum bösen Erwachen des Eidge nossen.

Die vorgelegte Wertermittlung auf der Grundlage eines als „vorläufig“ bezeichneten, und aus meiner Sicht sehr tendenziösen Schadensberichts des Hausgutachters der Versicherung, der sich ausschließlich auf eine Wertermittlungsmethode stützt, wird somit Ausgangspunkt der weiteren Stellungnahmen.

Elemente der Wertermittlung generell: Neben der Inaugenscheinnahme des Luftfahrzeugs werden regelmäßig zur Wertermittlung Recherchen über aktuell erzielte Verkaufspreise vergleichbarer Muster am Standort des Luftfahrzeugs herangezogen. Entsprechend hilfsweise können auch Plausibilitätsüberprüfungen dieser Verkaufspreise durch berichtigte Referenzen an ausländischen Märkten herangezogen werden.

In diesem Zusammenhang existieren am US amerikanischen Markt eine Reihe vergleichbarer Referenzquellen zu dem hier angesprochenen aircraft bluebook price digest. Stellvertretend seien hier nur der NAAA evaluator, der global plane search, der trade-a-plane-server, der plane-check-server, genannt.

Die Wertermittlung mittels bluebook: Aus meiner persönlichen Erfahrung hat das aircraft bluebook eine vergleichsweise weitreichende Anerkennung bei Gericht im Vergleich zu den anderen kostenpflichtigen Referenzquellen. Das heißt für mich aber nicht, dass nur die blanke Zahl des dort gelisteten Wertes übernommen werden kann. Die im aircraft bluebook vorliegenden Angaben sind weder vollständig noch ohne weitere Überlegungen verlässlich. Eine Quellenangabe der Daten, die Methode ihrer Beschaffung sowie Angaben zur rechnerischen Mittelwertbildung der verwendeten Daten sind darüber hinaus in jedem Fall angemessen, ja sogar in meinen Augen verpflichtender Bestandteil einer korrekten Wertermittlung; nicht nur seit dem sogar Verteidigungsminister sich an diese wissenschaftlich begründete Regel halten müssen.

Jedoch wer hofft, dass nach dem Alptraum in Portugal, der zu dem Schaden des Luftfahrzeugs führte, dass der Geschädigte Luftsportunternehmer jetzt vor weiteren Prüfungen verschont bleibt, wird bitter enttäuscht. Mit der Verhandlung seiner Klage vor dem Landgericht Köln hält das Schicksal noch eine weitere Schlangengrube für den Halter bereit, die durch

das Aufeinandertreffen der ungleichen Parteien für ihn vorgesehen ist.

In diesem vorläufig letzten Akt des Reality-Dramas spielt der hier berichtende Sachverständige unfreiwillig die Rolle des Gerichtsbeobachters, wenn auch nicht ganz unvoreingenommen, weil von der Klägerin beauftragt. In der Vorbereitung zur Verhandlung erweckt der Vorsitzende Richter am Landgericht Köln den Eindruck einer gründlichen Einarbeitung in die Akte mit einem Hinweisschreiben, in dem er nähere Erläuterungen zu einzelnen Ausführungen der Klageschrift abfordert. Die daraufhin angefertigte Stellungnahme als Ergänzung zu dem bereits erstellten Sachverständigen-Gutachten wird eine Woche vor dem Termin vorab per Fax und gleichzeitig auf dem Postweg dem Gericht zugestellt.

„Ihre Einlassung, Frau Rechtsanwältin, ist bei uns nicht eingetroffen“ eröffnet der Vorsitzende Richter die Verhandlung. „Wir sind ein großes Haus...“ ergänzt der besitzende Richter, „da reicht eine Woche nicht immer, bis die Post in der Akte angelangt ist.“ Und weiter: „Eingehende Faxe werden manchmal an andere Vorgänge angeheftet und verschwinden ohne weitere Folgen, weil ja dann meist der urschriftliche Text vorliegt...“

Mich überfällt ein kalter Schauer. Wo bin ich hier denn eigentlich hingeraten? Schon draußen vor dem Gerichtsgebäude hatte ich den Eindruck, in einer anderen Welt zu sein. In Köln halt. Nicht in Berlin. Schon wie sich die Leute auf der Straße bewegen, das ist hier ganz anders, als das in Berlin zu beobachten ist. Die Menschen im Rheinland bewegen sich (außer im Februar) so vorsichtig, ja so mediterran, als ob sie im Schongang sind und die Folgen einer übermäßigen Arbeitsanstrengung unbedingt vermeiden wollen. Am Gendarmenmarkt wird – wie wir fast täglich sehen können – so manch ein Bonner am Zebrastrifen glatt umgerannt.

Es ist schwer, dem Vorsitzenden Richter zu folgen, schon allein deswegen, weil dieser mit weicher und kaum vernehmbarer Stimme spricht und selbst aus der ersten Reihe des Verhandlungszimmers, in dem ich sitze, kaum zu vernehmen ist. Aber auch deshalb unverständlich, weil er während der Verhandlung die Gelegenheit nicht wahrnimmt, den erschienenen Sachverständigen selbst zu befragen und die schriftlich angeforderten Erläuterungen zu seinen Punkten direkt und in persönlichem

➔ Fortsetzung auf Seite 18

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. Regionalstelle 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.



PERMANON

Permanon Aircraft Protect and Fly.

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



Vortrag zu erhalten und damit den vermeintlich endlos verschlungenen Kanal der Hauspost wieder auszubügeln. Es besteht offenbar kein Interesse an der Aufklärung eines nicht ganz unwesentlichen Tatbestands der Klage.

Hierbei handelt es sich um die vermeintlich überzogene Forderung des Flugzeugherstellers und Musterbetreuers Pacific Aerospace Limited (PAL), den durch den Musterbetreuer selbst inspizierten Schaden auch selbst im Werk in Neuseeland reparieren zu müssen und nicht an einen anderen Luftfahrttechnischen Betrieb herauszugeben, weil maßgebliche konstruktive Daten und Vorrichtungen (Hellinge) zur Wiederherstellung der Struktur im Rumpf- und Flügelbereich erforderlich seien.

Es ist geradezu erschreckend, wie in diesem Themenzusammenhang der die AXA Versicherung vertretende Anwalt, selbst ein ausgewiesener Luftfahrtsachverständiger, Hubschrauberpilot, Pilotenlizenzinhaber mit einem breit gefächerten Typen-Rating, selbst Betreiber einer Flugschule und Charterunternehmens für Einmotorige Flugzeuge bis hin zu Business-Jets, wie dieser Rechtsbeistand mit der Miene größter Arglosigkeit über die Bestimmungen aus dem Luftverkehrsgesetz hinweggeht, als würde dies gar nicht existieren und die Bestimmungen aus der LuftVZO § 3, Abs. 2, Nr. 1 (Lufttüchtigkeit), in der die

Anforderungen an die Verkehrssicherheit von Luftfahrtgerät den Hersteller und Inhaber des Musterzulassungszertifikats ausdrücklich und uneingeschränkt ermächtigen die Prozedur einer großen Reparatur allein festzulegen.

Es wird von der Beklagten in den Raum gestellt, man könne den Reparaturauftrag an namhafte Luftfahrttechnische Betriebe wie Nayak oder Altenrhein vergeben, die angeblich deutlich preiswerter anbieten können. Es muss doch klaggestellt werden: Ein LTB, wie z.B. Nayak oder Altenrhein (nach Part 143 zugelassen), ist in jedem Fall gehalten, nur Reparaturen nach sog. „Approved Procedures“ durchzuführen. Da es für die PAC 750 kein „Repair Manual“ gibt, ist auch dieser (und jeder andere LTB) nach der geltenden Rechtslage nicht befugt, tätig zu werden.

Durch die Havarie hat das Luftfahrzeug seine nach VO (EG) 216/2008 Artikel 5 Abs. 2, (a) beschriebene Integrität als Voraussetzung für die Lufttüchtigkeit verloren und damit auch die Verkehrszulassung. Was soll dann diese für Juristen doch einigermaßen beschämende Diskussion um den vom Hersteller angebotenen Rückzug aus der Produkthaftung für den Fall einer nicht autorisierten Reparatur, wobei die rechtsbedeutenden Begriffe der Garantie und Gewährleistung in dilettantischer Weise falsch bemüht wurden.

Es ist ein Trauerspiel mit anzusehen, wie mit kalter Schnauze das ungleiche Spiel zwischen Konzern und Krauter durchgezogen wird und im Ansatz eines sog. ‚Vergleichs‘ der Stärkere dem Schwächeren eine Brotkrume hinwirft und davon ausgeht, dass dieser zugreift, weil er im Zwang des wirtschaftlichen Überlebenskampfes keine andere Wahl haben wird.

Der Rechtsstreit aber ist noch lange nicht zu Ende. Das Kalkül der Beklagten: dem Kläger wird die Puste bald ausgehen. Er wird klein beigegeben. Dieses Kalkül geht offenbar nicht auf.

Ich hoffe jetzt inständig für mich, da ich auch mit meinem Flugzeug bei namentlicher Organisation versichert bin, dass ich in hoffentlich nie eintretendem Schadensfall besser behandelt werde. Meine Erfahrung bei der generösen Abwicklung eines Totalschadens an unserem Oldtimer, der bei Lloyds in London versichert war, hat mich all die Jahre arglos gemacht. Ich hoffe doch für meinen Auftraggeber, dass eine Regulierung nach „Agreed Value“ oder wenigstens nach einer möglichst realistischen Gerichtssachverständigen Wertermittlung reguliert werden kann.

Aber Maßstäbe werden – offenbar mit **Rotstrich** – neu definiert:

Die AXA Kampagne. Maßstäbe / neu definiert

© Dr. Wolfgang Holstein

In Memoriam Leutnant Jürgen Ave

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftfahrthistorie

Autor:
Harald Meyer



Leutnant Jürgen Ave im Cockpit einer Fouga CM.170R Magister, Foto: Sabine Ave.

Am 25. Januar 1962 kam der Luftwaffenpilot Leutnant Jürgen Ave beim Absturz seines Kampfflugzeugs vom Typ Fiat G.91 R.3 bei Raboldshausen im Hohenloher Land ums Leben. Er starb den Fliegertod im frühen Alter von 22 Jahren. Er hinterließ seine Frau Dagmar und die gemeinsame Tochter Sabine, die erst Mitte Dezember 1961 geboren worden war. Nahezu 50 Jahre später am 14. Juli 2011, errichteten damalige Schulfreunde und ehemalige Fliegerkameraden unter der Leitung von Martin Mallach einen Gedenkstein an der Absturzstelle, dem eigentlichen Grab. Über 60 Personen beteiligten sich an der Einweihung und erinnerten an den Menschen und Flugzeugführer Jürgen Ave.

Jürgen's Jugend

Jürgen Ave wurde am 18. April 1939 als Bauernsohn in Kathkow in Pommern geboren. Sein Vater fiel als Soldat am 20. Juni 1943 in Russland. Mit näher kommender Front floh die Mutter mit ihren inzwischen drei Kindern in Richtung Westen. Wie viele Flüchtlinge aus

Pommern, Schlesien, Ostpreußen und anderen Gebieten fand auch Familie Ave ein neues Zuhause in der katholischen Pfarrgemeinde St. Eduard im Arbeiterbezirk Berlin-Neukölln. Nach dem Besuch der Grundschule wechselte Jürgen auf das Gymnasium. In seiner Freizeit nahm er aktiv am pfadfinderischen Gemeinschaftsleben teil und lernte in dieser Zeit Gitarre spielen. Fußball war jedoch seine Leidenschaft. So verbrachte er immer mehr Zeit für diesen Sport und wurde zum A-Jugendspieler für Berlin nominiert. Im Juni 1957 starb seine Mutter im Alter von 49 Jahren. Rund 9 Monate später vollendete er erfolgreich seine schulische Laufbahn mit dem Abitur.

Delmenhorst auf. Im Herbst 1958 wurde er zur Offizierschule nach Neuburg bei München versetzt. Zu Beginn des zweiten Dienstjahres begann seine fliegerische Laufbahn mit der Auswahlschulung auf dem Propellerflugzeug Piper L-18 C in Uetersen. Nach erfolgreichem Abschluss erfolgte der nächste Schritt direkt auf ein Jetflugzeug bei der Flugzeugführerschule „A“ in Penzing bei Landsberg am Lech – auf das französische Schulflugzeug Fouga Potez CM.170R Magister. Im Februar 1961 erwarb er inzwischen zum Leutnant beförderte Jürgen Ave nach rund 200 Flugstunden die Blindflugberechtigung. Damit war der Weg frei für



Jürgen Ave machte seine ersten Flüge im Jahr 1959 auf Piper L-18 C beim Fluganwärterregiment in Uetersen, Foto: Luftwaffe.

Der Soldat Ave

Kurz nach seinem Schulabschluss verließ er Berlin und trat am 16. April 1958, zwei Tage vor seinem 19. Geburtstag in die Luftwaffe ein. Seine Wunschverwendung war das Fliegen. Allerdings musste er sich gedulden und zunächst die allgemeinmilitärische Ausbildung hinter sich bringen. In den ersten Monaten hielt er sich im Rahmen der Grundausbildung und des Unteroffizierlehrgangs in Faßberg und

eine Versetzung zur Waffenschule der Luftwaffe 50 nach Erding. Dort folgte die Umschulung auf das Einsatzmuster Fiat G.91

Das Flugzeugmuster

Das militärische Flugzeugmuster G.91 ging als Sieger einer Ausschreibung der NATO vom Dezember 1953 für ein leichtes

→ Fortsetzung auf Seite 20



Das Luftfahrzeugmuster Fouga CM.170R Magister wurde bei der Flugzeugführerschule „A“ in Penzing eingesetzt und war für Jürgen Ave das erste Flugzeug mit Jetantrieb. Gut zu sehen ist das außergewöhnliche 110° Schmetterlingsleitwerk, Foto: Helmut Jäger.

Aufklärungs- und Jagdbomberflugzeug hervor. Am 9. August 1956 startete der erste von drei Prototypen vom Flughafen Turin Caselle zum Jungfernflug. Ein Jahr später begann Fiat mit der Produktion des Flugzeugs. Die Bundesluftwaffe erhielt insgesamt 344 Flugzeuge der einsitzigen Version G.91 R.3. In der Flugzeugnase waren drei VINTEN-Kameras eingebaut, die zur Bildbestätigung der Aufklärungsergebnisse bei Tageseinsätzen dienten. Sie waren in den Stellungen links, rechts und vorwärts geneigt sowie senkrecht einsetzbar. Für die Option nach unten musste einer der quergeneigten Apparate in die Senkrechtlage geschwenkt werden. Zur Bewaffnung gehörten zwei fest eingebaute 3 cm DEFA-Kanonen sowie un gelenkte Raketen und verschiedene Bomben an maximal vier Aufhängestationen unter den Tragflächen. Zur Erhöhung der Reichweite wurden zwei Außentanks mit je 260 Litern Fassungsvermögen an die Innenstationen gehängt. Diese wurden später durch größere Tanks mit je 520 Litern Inhalt ersetzt. Als Antrieb diente ein axial durchströmtes Strahltriebwerk ohne Nachbrenner des Typs Orpheus 803 der britischen Firma Bristol Siddeley. Es brachte die Maschine auf eine hohe Geschwindigkeit, die knapp unter der Schallmauer lag. Der Schleudersitz stammte ebenfalls aus Großbritannien. Anfänglich waren Martin-Baker MK.4-Sitze eingebaut, die aber Mitte der sechziger Jahre durch ein zusätzliches Raketenpack leistungsfähiger wurden und die Typenbezeichnung MK.6 erhielten. Jürgen Ave machte seinen letzten Flug am 25. Januar 1962 mit



Leutnant Jürgen Ave (rechts außen) am 10. Oktober 1961 bei der Indienstellung des Aufklärungsgeschwaders 53 in Erding, Foto: Helmut Jäger. 110° Schmetterlingsleitwerk, Foto: Hermann Koch.

Mai des kommenden Jahres zum eigentlichen Heimatflugplatz nach Leipheim. Mit der Aufstellung des AG 53 wurde das Flugzeug in das neu aufgestellte Geschwader „versetzt“ und aus dem ursprünglichen Buchstabencode BD der Waffenschule der Luftwaffe 50 wurde wegen der neuen Verbandszugehörigkeit EC während die Zahlenreihe 106 unverändert blieb.

Der Unglücksflug

Ende Januar 1962 starteten an einem winterlichen Donnerstagnachmittag zwei einsitzige Flugzeuge des Typs Fiat G.91 R.3 gegen 15:15 Ortszeit auf der Startbahn des Militärflugplatzes Erding. In einer Maschine saß Hauptmann Lothar Wiese als Fluglehrer und Rottenführer, in der zweiten Leutnant Jürgen „Chubby“ Ave. Die Rotte flog zunächst unter Sichtflugwetterbedingungen nach Westen in Richtung Donauwörth. Dort änderten die Piloten ihren Kurs Richtung Nordwesten, um nach Überfliegen eines Wegpunktes bei der Ortschaft Crailsheim ihr eigentliches Ziel der Mission, eine Bahnhofsanlage in der Nähe von Aschaffenburg, anzusteuern. Dazu kam es aber nicht mehr. Denn an diesem Nachmittag lag eine deutliche Luftmassengrenze über der Hohenloher Ebene. Diese sogenannte Frontalzone wurde durch ein kaltes und feuchtes Tiefdruckgebiet im Norden und einem wärmeren Hoch im Süden verursacht. Sie erzeugte schlechte Flugsichten und tiefhängende Wolken. Die zwei Flugzeuge aus Erding näherten sich gegen 15:45 Uhr der Schlechtwetterfront. Sie flogen in taktischer Formation und hatten einen Abstand von rund 1,5 Kilometern zueinander. Leutnant

Ave geriet in tief hängende Wolkenmassen, die in der Gegend von Blaufelden eine geringe Höhe von 60 bis 80 Metern über dem Erdboden erreichten. Über Funk erklärte er seinem Rottenführer, dass er nichts mehr sehen könne. Auf seine Anweisung einen Kurs von 130° einzunehmen, erhielt Hauptmann Wiese von seinem Rottenflieger keine Antwort mehr. Offensichtlich hatte Leutnant Ave während des



Das Flugzeug des Typs Fiat G.91 R.3 mit der Kennung BD+244 gehörte zur Waffenschule der Luftwaffe 50 in Erding, 110° Schmetterlingsleitwerk Foto: Helmut Jäger.



An der Gedenkstätte unweit der Ortschaft Wittenweiler: (v.l.n.r.) Schulfreund Martin Mallach, Tochter Sabine Ave und Fliegerkamerad Helmut Jäger, Foto: Harald Meyer.

Manövrieren des Flugzeugs die Orientierung im Raum verloren. Er schlug in einem steilen Sinkflug auf eine Wiese auf. Die Explosion der Maschine schuf einen Krater von mehreren Metern Durchmesser. Die Unfallstelle liegt rund 1500 Meter nordöstlich des Dorfes Raboldshausen. Hauptmann Wiese flog noch eine Kurve über dem Unglücksort und hoffte vergeblich einen Fallschirm als Lebenszeichen von Leutnant Ave zu finden. So musste er allein nach Erding zurück fliegen. Hauptmann Lothar Wiese wurde später zum Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ nach Wittmund versetzt, wo er als Major am 14. Oktober 1965 unweit des Flugplatzes Wittmund tödlich verunglückte. Leutnant Jürgen Ave starb im Alter von 22 Jahren den Fliegertod und hinterließ seine Ehefrau Dagmar mit Tochter Sabine, die damals erst wenige Wochen alt war.

Die Gedenkstätte am Absturzort

Leutnant Jürgen Ave, Bauernsohn aus dem alten Pommern, starb auf einem Acker der

Bauernfamilie Stöcker aus Wittenweiler, als sein Flugzeug dort am 25. Januar 1962 gegen 15:50 Uhr einschlug und einen tiefen Krater riss. Die Geoposition seiner Unfallstelle lautet: 49° 17' 46,4" Nord, 09° 56' 12,4" Ost. Diese landwirtschaftlich genutzte Fläche ist Jürgen Aves eigentliches Grab, auch wenn aufgefundene Reste von ihm im Winter 1962 im Grab seiner Mutter auf dem Alten St. Michael-Friedhof in Berlin-Neukölln beigesetzt wurden. Groß war damals die Anteilnahme seiner Jugendfreunde, Schul-, Fußball- und Fliegerkameraden sowie vieler Mitglieder seiner ehemaligen katholischen Heimatpfarrgemeinde St. Eduard in Berlin-Neukölln. Die Soldaten durften wegen des Viermächtestatus in der Viersektorenstadt Berlin nicht in Uniform anreisen und nahmen an der Beisetzung ihres toten Kameraden in Zivilkleidung teil. Die Beharrlichkeit des ehemaligen Schulfreundes Martin Mallach in Zusammenarbeit mit einigen ehemaligen Fliegerkameraden führte zur Errichtung des Gedenksteins. Für die Tochter



Seit dem 14. Juli 2011 weist dieser Gedenkstein in der Nähe von Blaufelden auf den Fliegertod des Luftwaffenpiloten Leutnant Jürgen Ave hin, Foto: Dietmar Krüger.

von Jürgen Ave wie auch für die Flieger- und Schulkameraden war die Teilnahme von Einheimischen, die sich noch an den damaligen Absturz erinnerten, besonders ergreifend. Auch Vertreter der Lokalpresse, des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge und des Freundeskreises der Luftwaffe waren vor Ort. Das Besondere dieser Gedenkeinstellung liegt darin, dass nur aufgrund einer privaten Initiative eines tödlich verunglückten Luftwaffenpiloten gedacht wurde. Die offizielle Luftwaffe erinnert heute gerne an das Opfer ihrer ehemaligen Angehörigen, wenn ein Pilot sein Leben opferte, um beispielsweise ein abstürzendes Flugzeug noch über ein Dorf hinweg zu steuern. Derartige spielte beim Absturz von Leutnant Ave keine Rolle. Er hat sein Leben verloren in Ausübung seines Flugdienstes, unspektakulär, wie Hunderte andere junge Piloten in der Zeit des Kalten Krieges, wo Tiefflüge das normale Ausbildungsprofil der Luftwaffe waren. Für Aves Tochter Sabine war dies eine Möglichkeit, im Gespräch mit ehemaligen Kameraden mehr über ihren Vater zu erfahren. In unmittelbarer Nähe der Absturzstelle wird in nächster Zeit eine große Windkraftanlage errichtet, deren Rotoren sich dann je nach Windrichtung auch unmittelbar über Jürgen Aves Unfallstelle drehen werden. Luft, Wind, Acker und Bauern – uralte Symbole auch für Himmel und Erde und daher passend für einen Menschen, der die Fliegerei geliebt hat.

© Harald Meyer

Rhön-Rekord-Wettbewerb 1935

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Historie (Teil 23)



Bild 1 Rhön 1935: Typ „Kondor“ beim Abflug

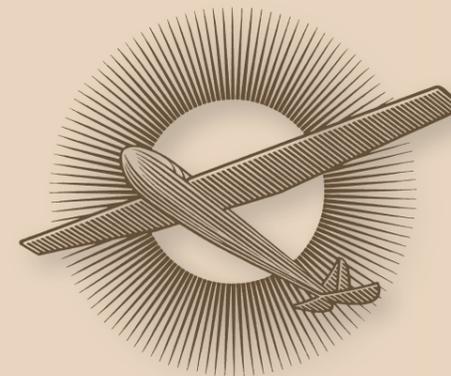
Bereits im Laufe des Tages konnte der Reichs-Luftsportführer Oberst Loerzer, der seit Sonnabend unter seinen Segelfliegern weilte, dem Reichsminister der Luftfahrt mit folgendem Telegramm das stolze Ergebnis des Wettbewerbes melden: Reichsminister der Luftfahrt General Göring, Berchtesgaden. Ich melde die Beendigung des 16. Rhön-Wettbewerbes. Der Wettbewerb stellt den Höhepunkt der diesjährigen fliegerischen Schulungsarbeit dar. Sein Sinn war das kameradschaftliche Zusammenwirken in einer Arbeitsgemeinschaft von Piloten, Handwerkern, Startmannschaften und Kraftfahrern. Diese Gemeinschaftsarbeit war ein voller Erfolg. Das Ergebnis ist mit 61 Flugzeugen 513 Starts, eine Gesamtstreckenleistung von rund 35.000 Kilometern, darunter 140 Flüge über 60 Kilometer, 113 Flüge über 100 Kilometer, 30 Flüge über 150 Kilometer, 41 Flüge über 200 Kilometer, 6 Flüge über 250 Kilometer, 16 Flüge über 300 Kilometer, 9 Flüge über 400 Kilometer, 4 Flüge über 500 Kilometer, höchste Höhe 3600 Meter. Gesamtleistung der Kraftfahrer zum Rücktransport der Flugzeuge im Tag- und Nachtdienst rund 110 000 Kilometer. Der Reichs-Luftsportführer Loerzer. Bald traf die Antwort des Ministers ein: Berchtesgaden, den 4. August 14.08 Oberst Loerzer, Wasserkuppe/Rhön Ihnen und den deutschen Segelfliegern zum Rhön-

erfolg meine aufrichtigsten Glückwünsche. gez. Hermann Göring. Diese Anerkennung ihres Luftfahrtministers wird den am 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerb beteiligten Fliegern und Mannschaften vielleicht noch mehr wert gewesen sein, als die überaus zahlreichen Geld- und Ehrenpreise, die ihnen am nächsten Tage Oberst Loerzer, der gerade wenige Tage vorher von General Göring zum Reichsluftsportführer ernannt worden war, verteilte. Noch kurz etwas über die Ergebnisse dieses Wettbewerbes. Wie schon erwähnt, traten als Wettbewerber beim 16. Rhön-Wettbewerb zum ersten Male



Bild 2 Rhön 1935: Das Hamburger „Alsterkind“ startet am Nordhang

nicht Einzelpersonen auf, sondern die Luftsport-Landesgruppen, und gewertet wurden nicht nur die fliegerischen Leistungen, sondern auch die Gemeinschaftsleistung und Gruppendisziplin. Die beste Wertung erhielt die Luftsport-Landesgruppe 7, Dresden, die durch die hervorragenden Flugleistungen ihrer Flugzeugführer Oeltzschner (†), Späte und Bräutigam klar in Front lag. In der Leistungsbewertung der Flugzeugführer steht an erster Stelle der leider tödlich verunglückte Rudolf Oeltzschner-Merseburg, gefolgt von den Piloten Späte, Steinhoff, Hofmann, Bartaune, Riedel und Bräutigam. Zum „ersten Male“ wurde in diesem Rhön-Wettbewerb auch die Leistung der Kraftfahrer gewürdigt. Wie bereits der Reichs-Luftsportführer in seinem Telegramm an den Reichs-Luftfahrtminister feststellt, haben die Kraftfahrer beim Rücktransport der Flugzeuge von ihren Landungsstellen zur Wasserkuppe rund 110.000 Kilometer zurückgelegt. Das ist eine Strecke, die beinahe das Dreifache des Erdumfanges darstellt. Es bedarf nicht vieler Worte, die übermenschliche Arbeitsleistung, die in dieser Zahl liegt, erkennen zu lassen. Bei manchen Gruppen standen die Kraftwagen mit ihren Transportanhängern tatsächlich oft nur wenige Stunden still, die dem Start der Flugzeuge folgten. Am Nachmittag und Abend umlagerten die Mannschaften bereits wieder das Haus der Wettbewerbsleitung und erwarteten mit Spannung die Landemeldung



Wunder des SEGELFLUGES



Bild 3 Rhön 1935: Glückliche Tal-Landung (freigegeben durch RLM)



Bild 4 Rhön 1935: Reichsgruppe Luft-Hansa baut ihr Flugzeug auf

ihres Piloten, die sofort nach dem Eintreffen in dem Glaskasten am Ursinushaus angeschlagen wurde. Kaum war diese Meldung da, lief schon der Motor, und der Transportzug brauste nach Ost, Süd, West oder Nord, vielfach Hunderte von Kilometern weit, über Berg und Tal, um ja schnell mit dem Flugzeug und seinem Piloten wieder im Fliegerlager und damit im Wettbewerb zu sein. Zum Sieger im Kampf um die Gruppen-Kraftfahrerpreise wurden die Kraftfahrer der fünf Flugzeuge der Luftsport-Landesgruppe 7, Dresden, erklärt.

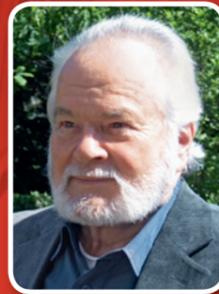


Bild 5 Rhön 1935: Rückkehr vom Streckenflug

Albrecht Ludwig Berblinger der Schneider von Ulm – ein Flugpionier

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftfahrthistorie

Autor:
Rainer Taxis



Fragt man heute nach Bekanntem in Ulm, dann ist das der höchste Kirchturm der Welt, der Ulmer Spatz und der „Schneider von Ulm“. Nur wer war der Schneider von Ulm? – Leben und Geschichte eines Flugpioniers.

Ulm im Jahr 1770, der Glanz der Freien Reichsstadt Ulm ist längst verblasst, die Stadt an der Donau drücken Schulden, eine Missernte steht bevor, und in dieses unglückliche Jahr wird am 24. Juni der Albrecht Ludwig Berblinger geboren. Sein Vater, Albrecht Ludwig Berblinger, ist Amtsknecht im Ulmer Zeughaus. Albrecht verbringt seine Kindheit auf dem weitläufigen Areal. Die Waffen und Gerätschaften wecken in dem heranwachsenden Jungen – wie er später selbst oft erwähnt – einen ausgeprägten Hang zur „Mechanik“.

Der Tod des Vaters 1783 bringt die Familie in Bedrängnis, die Mutter kann die noch bei ihr lebenden Kinder nicht mehr versorgen und gibt den 13-jährigen Albrecht und seine beiden jüngeren Brüder ins Reichsstädtische Waisenhaus. Schon 14-jährig wird Albrecht von seinem Waisenvater – gegen den Willen des Jungen, der lieber die Mechanik bevorzugt hätte – in eine Schneiderlehre gesteckt. Berblinger ergab sich dem Schicksal und zeichnete sich durch strebsame und geschickte Arbeit aus, sodass er schon mit 21 Jahren, vier Jahre früher als üblich, die Meisterlehre erhält. 1792 heiratet Berblinger, eröffnet eine eigene Schneiderwerkstatt, ist sehr erfolgreich, beschäftigt bis zu vier Gesellen, kauft Häuser und ist ein wohlgeleiteter Mann. Sein „Meisterbetrieb für Manns- & Frauenzimmerkleider, Kostüme fürs Fischerstechen und Fasnacht“ floriert. Jetzt, als etablierter Bürger, beginnt er seiner Passion, der Mechanik, zu fröhnen. So fertigt er „gut konditionierte Kinderchaisens und Chaiseschlitten“. – Der Anblick eines Tagelöhners, der wohl durch einen

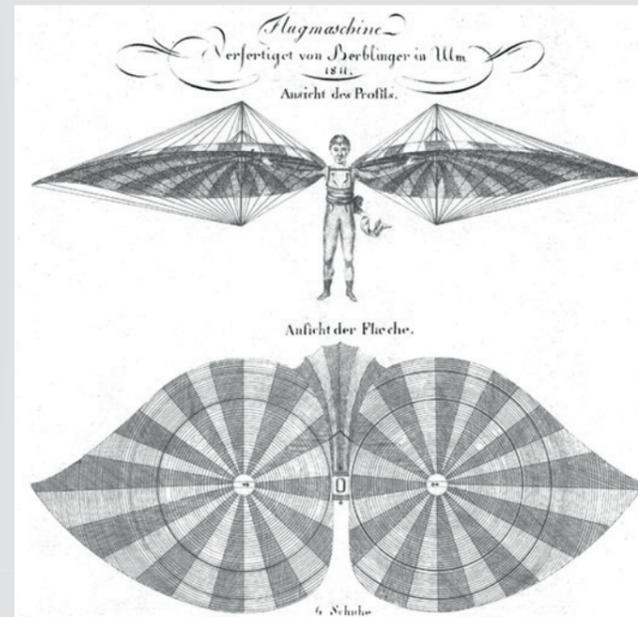
U l m, den 24 April. [Neue Flugmaschine.] Nach einer unsäglichen Mühe in der Zeit mehrerer Monate, mit Aufopferung einer sehr beträchtlichen Geldsumme und mit Anwendung eines rastlosen Studiums der Mechanik, hat der Unterzeichnete es dahin gebracht, eine Flugmaschine zu erfinden, mit der er in einigen Tagen hier in Ulm seinen ersten Versuch machen wird, an dessen Gelingen er, bestärkt durch die Stimme mehrerer Kunstverständiger, nicht im geringsten zweifeln zu dürfen glaubt. Von heute an ist die Maschine bis an den Tag des Versuchs, der nebst der Stunde in diesen Blättern vorher genau angezeigt werden wird, hier im Saale des Gast-Hofs zum goldenen Kreuz Jedem zur Ansicht und zur Prüfung ausgestellt. — Berblinger.

Mit dieser im „Schwäbischen Merkur“ veröffentlichten Anzeige hat Albrecht Ludwig Berblinger am 24. April 1811 auf seine Erfindung aufmerksam gemacht.

Unfall ein Bein verloren hatte, veranlasste Berblinger 1808 zur Entwicklung einer Bein-Prothese, die mit Gelenken und durch sich spannende und entspannende Federn „einer, dem natürlichen Gang des Mannes ähnlichen Bewegung erlaubte“. Zwar erhielt er kein Patent vom König, doch das bayerische Innenministerium erteilte ihm die „Genehmigung zur Herstellung und Vertrieb des Fußapparates“. – Ulm gehörte von 1802 bis 1810 zu Bayern, wurde 1810 dem Königreich Württemberg zugesprochen. Fortan war die Donau die Grenze der beiden Königreiche und die Stadt geteilt, der bayerische Teil Neu-Ulm genannt.

In den Jahren 1809 und 1810 machte Albrecht Ludwig Berblinger sich an die Verwirklichung seines Traumes vom Fliegen. Beflügelt durch das Studium des Vogel- fluges, dem Beistand eines befreundeten Arztes und mathematisch-physikalischer

Berechnungen machte er sich an die Entwicklung seines Flugapparates. Sicher dürfte sein, dass Berblinger, durch seine Kontakte zu Handelsleuten und Schiffen, von den Flugversuchen des Wieners Jacob Degen erfuhr, der mit Unterstützung des Kaiserlichen Hofes und der Wiener Universität Flugversuche unternahm. Degens Apparat sollte durch Schwingen der Flügel zum Flug verhelfen, doch die Muskelkraft eines Menschen reichte nicht aus, Mann und Maschine in die Luft zu befördern. So erprobte Berblinger den Gleitflug und erarbeitete eine Art Hängegleiter, mit dem er am Ulmer Michaelsberg Flugversuche unternahm. Berichtet wird, dass er dabei von Gartenhäuschen gesprungen sei und Flugstrecken von 5 – 6 Metern erreicht habe. Im Laufe der Zeit erkannte er, dass die Gleitstrecke im Verhältnis 1:2 zur Abflughöhe stand. Auch der Hangwind des Berges, erahnte er, ist eine Komponente, um seinen Flugapparat gleiten



zu lassen. Er ahnt, Kenntnisse über Luftströmungen erhielt man erst ca. 100 Jahre später! Am 24. April 1811 erscheint im „Schwäbischen Merkur“ eine von Berblinger veröffentlichte Anzeige, die über die Fertigstellung seiner „Flugmaschine“ informiert, den betriebenen Aufwand, physisch und monetär zur Kenntnis bringt und die Maschine bis zum ersten Flugversuch im Gasthof zum Goldenen Kreuz besichtigt werden kann. (siehe Abbildung) Später erschien noch eine Bekanntmachung, der erste Flugversuch sollte am 04. Juni 1811 stattfinden.

Die Dimensionen körperlicher und finanzieller Anstrengungen sind überwältigend für einen einzelnen Mann. Auch wenn er beim Bau des Apparates und den Flugversuchen ganz sicher seine Gesellen einspannte, so mussten alle Denk- und Rüstarbeiten am Morgen vor und am Abend nach dem Schneiderbetrieb ausgeführt werden. Vergewagt man sich die damaligen täglichen Arbeitszeiten, kann man die physische Belastung nachvollziehen. Eine finanzielle Herausforderung stellte sich ein durch den Aufwand an Material. Soll doch der Flug-

apparat aus gelemtem Holz, Fischbein, seidenen Schnüren und seidener Bespannung aufgebaut gewesen sein. Und wie viele Modelle gingen bei Versuchen zu Bruch? Hier gibt es keine Aufzeichnungen, wie ohnehin keine Konstruktionspläne existieren, Fertigungsanweisungen und Berechnungen sind nicht bekannt. Darstellungen Berblingers Flugapparat auf Zeichnungen wurden von einem zeitgenössischen Maler gefertigt, wobei keinesfalls die tatsächlichen Maße erscheinen.

Eine Wende in Berblingers Planung tritt ein, als für den 30. Mai 1811 der Besuch des württembergischen König Friedrich I. angekündigt wird. Vermutlich wurde Berblinger von den Stadtbererern gebeten, seinen Flugversuch auf diesen Tag vorzuziehen. Berblinger lässt auf der Adlerbastei, deren 13 Meter Höhe nicht ausreichen um die hier 40 Meter breite Donau zu überqueren, ein sieben Meter hohes hölzernes Gerüst erstellen. So erreicht er die 20 Meter Höhe, die, entsprechend seiner Formel, ihn über die Donau gleiten lassen sollen. Der König war erschienen, doch der Versuch war verhindert, eine Beschädigung

➔ Fortsetzung auf Seite 26

Cable Management by OBO Intelligente Flughafen-Lösungen für die Daten- und Infrastruktur



Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

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.: 0 23 73 / 89 - 1500 · E-Mail: info@obo.de
www.obo.de

OBO
BETTERMANN

THINK CONNECTED.



am Flugapparat aufgetreten. Berblinger versprach am nächsten Tag den Versuch zu wiederholen. Der König, so heisst's, sei aber abgereist, nicht ohne Berblinger eine erhebliche Summe zu überreichen, unabhängig von Erfolg oder Misserfolg. Am folgenden Tag, 31. Mai, der Flugapparat war instandgesetzt, stieg Berblinger auf's Gerüst und legte seinen Apparat an. Lange zögerte er, möglicherweise spürte er eine andere Windströmung, die nicht dem Hangwind des Michaelsberg entsprach. War's der Rückenwind, der hier häufig herrscht, waren es Turbulenzen, verursacht durch die kalte Strömung über dem kalten Wasser der Donau und an der steil aufragenden Mauer der Adlerbastei oder, wie kolportiert wird, der Tritt eines Polizeidieners. Als Berblinger endlich sprang, fiel er „Wie ein Stein“ in den Fluss. Unter Hohn und Spott einer tausendköpfigen Zuschauerschar wurde er aus dem Wasser geborgen und, wohl aus Gram und Scham, verschwindet er aus Ulm. Ein Schirmmacher, heisst es, habe sich der Seidenbespannung des Flugapparates bemächtigt.

Ein halbes Jahr ist Berblinger aus Ulm verschwunden, niemand kann sagen, wo er sich während dieser Zeit aufgehalten hat. Erst im Frühjahr 1812 taucht ein Ratsprotokoll auf, in dem ihm bescheinigt wird, des Schneiderhandwerks fähig zu sein und eine Anstellung bei den Ulmer Reitern als Regimentsschneider findet. Doch sein Leben und seine Seele sind zerstört, die Häuser werden verkauft und Spottverse wie: „Der Schneider von Ulm hat's Fliegen probiert, dann hat ihn der Teufel in d' Donau 'neigeführt“, kränken den ohnehin Gedeimigten. Mehr und mehr

soll er Alkohol und Spiel verfallen sein. Ein weiteres Ratsprotokoll erklärt ihn im Jahr 1819 als einen „Civiliter Mortuus“, er fiel in die Armenfürsorge. Seine Frau stirbt 1820 an „Abzehrung“. 1822 heiratet Albrecht Ludwig Berblinger eine Schweizerin, versucht einen Neuanfang. Ohne Erfolg. Am 28. Januar 1829 stirbt Albrecht Ludwig Berblinger im Alter von 58 Jahren. Das Leben des einst so strebsamen und erfolgreichen Schneidermeisters endet in Armut. Der an „Abzehrung“ Verstorbene wird in einem Armengrab beerdigt, niemand kennt den Ort seines Grabes.

Eine Trendwende, in der Wahrnehmung Berblingers, schuf der Ingenieur und



Dichter, erfolgreicher Tüftler und Gründer der Deutschen Landwirtschaftlichen Gesellschaft, Max Eyth mit seinem Roman „Der Schneider von Ulm“ – die Geschichte eines 200 Jahre zu früh Geborenen im

Jahre 1906. Max Eyth verbrachte, nach seinem Rückzug aus der Industrie, sein Leben in Ulm, der Stadt, die den Berblinger so verhöhnte. Ein Denkmal, das Max Eyth gewidmet ist, steht auf der Adlerbastei vis-a-vis der Gedenktafel von A. L. Berblinger's Flugversuch.

Mit der Gründung der Berblinger Arbeitsgemeinschaft im Jahr 1938 wurde endlich der Bedeutung Rechnung getragen, die der Gleitflug-Pionier erreicht hatte, und eine konstruktive Berblinger-Forschung betrieben. Die Stadt Ulm ehrt ihn und seine Bemühungen mit Festveranstaltungen zu seinen Ehrentagen, lobt seit 2006 den Albrecht-Ludwig-Berblinger-

Preis aus. Im Jubiläumsjahr zum 200. Tag des ersten öffentlichen Gleitflugversuches war dieser Preis mit 100.000 Euro dotiert. Kriterium in diesem Jahr, 2011, waren Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz,



Sicherheit und arm an Lärm. Der Preis wurde gesplittet an drei Teilnehmer der Competition vergeben.

Zum Wettbewerb 1986 sollten Interessierte einen Nachbau des Berblinger Gleitfliegers bauen und damit über die Donau gleiten. Tatsächlich gelang dem Gerät mit dem sinnigen Namen SchneidAir-Ulm mit

seinem 19-jährigen Piloten Holger Rochelt aus München der Überflug der Donau. Der Beweis war erbracht!

Albrecht Ludwig Berblinger, der Schneider von Ulm, ist rehabilitiert!

Bilder: Stadtarchiv Ulm & Rainer Taxis
© Rainer Taxis

Luftfahrtshistorie – Flugsicherung

Die Unfälle im Flugsport.

Die Häufung der Unfälle im Flugsport in den letzten Wochen hat die beiden Brüder Wright veranlaßt, an alle Luftfahrer, die Wrightflugzeuge benutzen, eine Mahnung zur Vorsicht zu richten. Sie fordern in einem Rundschreiben auf, alle Flüge, die sensationelle, akrobatische Leistungen darstellen, zu unterlassen, um das ganze Interesse einer ruhigen stufenweisen Entwicklung zu widmen. Gerade die Brüder Wright verdienen, daß man auf ihre Worte hört. Haben sie doch selbst bewiesen, daß die Gefahren des Fliegens um so geringer werden, je vorsichtiger man es betreibt. Selbst in der Zeit, in der die heute schon vorhandenen Erfahrungen noch fehlten, sind ihnen nur wenige ernsthafte Unfälle zugestoßen. Allerdings haben auch sie Abstürze erleiden müssen, und durch einen Flug mit Drville Wright verlor bekanntlich der amerikanische Leutnant Selfridge das Leben. Jedenfalls aber ist die Zahl verhältnismäßig gering, wenn man die Schwierigkeiten berücksichtigt, die diese beiden Pioniere des Menschenflugs noch auf allen Gebieten zu überwinden hatten. Man sieht also, daß Vorsicht helfen kann. Sie ist dringend nötig im Interesse der Flugkunst. Denn weitere Kreise werden sich dem Flugzeug nicht eher zuwenden, als diese läglichen Unfälle aufhören. Deshalb ist auch jeder, der unvorsichtig oder gar tollkühn die Leistungen zu steigern sucht – das gilt für alle Zweige der Luftfahrt, vor allem auch für den Ballonsport – vielmehr ein Hinderer als ein Förderer der Luftschiffahrt oder des Flugwehens. Als solchen sollte man ihn sogar betrachten, wenn ihm durch eine Verkettung günstiger Umstände sein Unterfangen glückt.

SERVICES

- GUTACHTEN
- ZERTIFIZIERUNG
- MANAGEMENT
- CONSULTING

Xbirds
THE AVIATION EXPERTS

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

THE AVIATION EXPERTS COMPANY

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

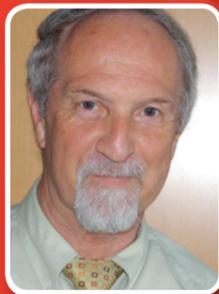
Regionalstelle SüdWest des VDL

michael.wacker@luftfahrt-sv.de

Viel Lärm um Nichts – und das alles zu Lasten der Steuerzahler von Rheinland-Pfalz

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
Rolf-Rainer Barenberg



Es geschah an einem schönen Freitagnachmittag in Rheinland-Pfalz vor ca. 9 Monaten. Da mühten sich zwei Flieger ab, ein Luftfahrzeug in die Restsonne des Jahres 2010 vor die Halle zu ziehen. Kaum war dies geschehen, da trat ein freundlicher Herr an den Flieger, der dort auf dem Vorfeld stand, und begehrte freundlich um Einsicht in das Bordbuch. Nachdem er erklärt hatte, er sei von der Luftaufsicht – also eine hoheitliche Amtsperson – und er käme in hoheitlichem Auftrag, denn er sei von der Landesregierung. Eilfertig ging einer der Flieger an den Schrank, wo Schlüssel und selbiges Buch aufbewahrt wurden, damit, wenn Flieger da, frei und alle anderen Voraussetzungen gegeben waren, man sich eventuell einmal in die Lüfte schwingen könnte. Die Amtsperson war etwas vor dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer an dem vor der Halle stehenden Luftfahrzeug eingetroffen.

Aufgrund des vorgebrachten Begehrens begab man sich zu dem besagten Schrank, um das Bordbuch hervorzuholen. Die Verblüffung war jedoch groß, als man das Bordbuch nicht an seinem gewohnten Platz vorfand. Es ergab sich sehr schnell, dass der Miteigentümer dieses Buch am Flugplatz abgeholt hatte, um einige Seiten hieraus zu kopieren, und zwar just für die Behörde, in deren Auftrag die Amtsperson auf dem Flugplatz erschienen war. Buch und Miteigentümer waren weit und zeitnah nicht zu erreichen. Daraufhin wurde für das Luftfahrzeug ein Flugverbot erteilt, bis das Bordbuch herbeigeht worden wäre.

Glaubt man nun, die Geschichte sei damit zu Ende, so wäre sie nicht wert, aufgeschrieben zu werden.

Im November 2010 erhielt der verdutzte Pilot erst einen Anhörungsbogen und kurz darauf einen Bußgeldbescheid über den Betrag von 50 Euro zuzüglich der Kosten von 23,50 Euro. Hiergegen legte er Ein-

spruch ein. Im Juli 2011 fand nun vor dem Amtsgericht in Koblenz die mündliche Verhandlung statt. Nach ca. 1,5 Stunden und zwei Zeugen später wurde der Pilot freigesprochen, wobei die Staatskasse (Bundesland Rheinland-Pfalz) die Kosten zu tragen hatte.

Ein Schankerl im Prozess war, dass die Amtsperson die Anzeige gefertigt hatte und daher als Zeuge angegeben worden war und auch gehört werden musste. Dazu wurde von der Behörde eine Aussagegenehmigung verlangt. Dazu musste die Amtsperson/der Zeuge eingestehen, dass man diese Genehmigung auf dem Schreibtisch vergessen hatte. Das Bestehen einer Genehmigung wurde von der Verteidigung bestritten. Erst danach war die Behörde zugänglicher und der Prozess nahm dann für den Piloten doch noch ein glückliches Ende.

Der Bußgeldbescheid war gestützt auf die §§ 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG und §§ 57 Nr. 2g sowie 30 Abs. 5 LuftBO.

§ 30 Abs. 5 LuftBO besagt, dass das Bordbuch an Bord des Luftfahrzeuges mitzuführen ist. In Ergänzung dieser Vorschrift besagt § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG, dass etwas dann ordnungswidrig ist, wenn man gegen eine Verordnung – wie § 30 LuftBO – z.B. verstößt. Aber § 30 Abs. 2 Nr. 2 g LuftBO spricht ebenfalls nur von dem „Mitführen“. Das Wort „Mitführen“ bedeutet aber und setzt meiner Meinung voraus, dass das Flugzeug von jemandem geführt wird, also in Bewegung ist. Dabei hat der Gesetzgeber sicherlich nicht im Sinn gehabt, dass jemand das Luftfahrzeug, sei es ein Motorflugzeug oder Segelflugzeug, über den Platz schiebt, sondern dass ein Pilot beabsichtigt, mit diesem sich auch in die Luft begeben will. So nachzulesen unter Amtsgericht Koblenz 2040 Js 27353/ 11 34. OWi vom 29.07.2011. Die Behörde wollte dem Gericht weis-

machen, dass das Bordbuch nie aus dem Luftfahrzeug entfernt werden dürfe. Das Gericht sah dies aber anders. Ja, ja, die deutsche Sprache hat halt so ihre Tücken.

© Rolf-Rainer Barenberg

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.baemer@baeumer-luftfahrt.de

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

Robert Rieger GmbH

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

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

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

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

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

piloten-service.rieger@gmx.de

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

piloten-service@web.de

Luftverkehrssteuer Update

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht-Steuerrecht

Autor:
Lothar Abrakat



Seit dem 1.1.2011 ist die Luftverkehrssteuer durch die CDU/CSU-FDP Koalition in Deutschland eingeführt. Das Segment der günstigen Flüge ist in Deutschland zurück gegangen, während europaweit eine Steigerung zu verzeichnen war. Auf Inlandsstrecken, bei denen die Steuer auf den Hin- und Rückflug fällig wird, gab es aktuell noch den Feststellungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) 6% weniger Starts und Landungen, als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Ryanair stellte zum Frühjahr 2011 sämtliche innerdeutschen Flugverbindungen ein. Die Luftverkehrsbranche erwartet einen Verlust von mehreren tausend Arbeitsplätzen an den betroffenen Flughäfen. Die Mehreinnahmen aus der Luftverkehrssteuer werden die möglichen Einnahmeausfälle und Mehrausgaben für die Haushalte der Länder und Kommunen nicht erreichen. Einzig die Vertreter von Umwelt- und Naturschutzverbänden widersprechen und betonen die positive Umweltwirkung durch die Reduzierung des Luftverkehrs in Deutschland. Die Europäische Kommission hat die beihilferechtliche Zulässigkeit der Steuerbefreiung für Inselbewohner bestätigt. Touristenflüge sind davon jedoch nach wie vor ausgenommen (Deutschland ignoriert das noch gegen EU-Recht). Nach der aktuellen Hochrechnung des Bundesministeriums werden für 2011 statt der geplanten 940 Mio. Euro nur 573 Mio. Euro als Einnahme aus der Luftverkehrsabgabe erwartet.

Es stellt sich damit die Frage nach der Erhöhung der Abgabe z.B. auf die Ausweitung auch auf den Frachtverkehr oder durch die Segmentierung nach Flugkategorien (First class/Business und Economy class). Nach Darstellung des General-Anzeigers (19.05.2011) erwartet

Köln/Bonn einen Umsatzrückgang in zweistelliger Millionenhöhe, Maastricht wächst im Passagieraufkommen um über 50 %. Die betroffenen Länder und Kommunen haben auch schon Protest erhoben und Kompensationszahlungen angefordert einzufordern. Als Ausweich bliebe nur der Druck auf die Nachbarländer die Luftverkehrssteuer dort ebenfalls einzuführen. Dänemark und Österreich haben eine solche Flugticketabgabe eingeführt. Eine vergleichbare Abgabe gibt es seit Jahren schon in Frankreich, Schweden, Großbritannien und Irland. Vorab könnte man ja als Vorreiter für Deutschland schon mal die Kerosinsteuer erheben, als weitere Quelle für Einnahmen und Vorbild für die Nachbarn.

„Mit der Luftverkehrssteuer soll auch der Flugverkehr in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen werden, um Anreize für umweltgerechtes Verhalten zu setzen. Das Vorhaben trägt damit zur Sicherung der natürlichen Ressourcen künftiger Generationen bei“. So die Regierung in Ihrer Antwort auf eine parlamentarische Kleine Anfrage. Einmal nix mit Terrorismusbekämpfung als Begründung, immerhin.

„Während durch die Belastung mit der verbrauchsorientierten Energiesteuer für alle anderen Verkehrsträger ein Anreiz zum energiesparenden Einsatz von Kraftstoffen gegeben wird, ist der gewerbliche Luftverkehr hiervon befreit. Diese Steuerbefreiung ist im wesentlichen Ergebnis der durch europarechtliche Vorgaben und Internationale Abkommen gesetzten Rahmenbedingungen.“ So die Regierung in Ihrer Antwort weiter.

D.h. Fehlender Druck führt zu Alleingängen. Wollen wir die Regierung alleine lassen? Bei einer Evaluierung über die Luftverkehrssteuer zum 30.06.2012 sollen

Entscheidungen über weitergehende Maßnahmen getroffen werden. Das kann dann später Bundeskanzler Trittin aufgreifen und den Holzweg teeren.

Der aktuellen Regierung liegen jedenfalls keine Erkenntnisse darüber vor, dass seit Einführung der Steuer ein Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn oder andere Verkehrsmittel erfolgt sei. Das lässt sich bestimmt ändern, wenn die Bahnkunden trotz Erfrierungen im Winter und Hitzeschlägen im Sommer noch Auskunfts geben können. Die Autofahrer stehen im Stau, sind allerdings besser für Auskünfte erreichbar.

Irgendwie werden die uns doch schon klein kriegen, oder?

© Lothar Abrakat

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

Neues aus unserer Schmunzelecke

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Was zum Schmunzeln

Zusammengestellt von:
Wolfgang Hirsch

☞ At a cocktail party, one woman said to another: „Aren't you wearing your wedding ring on the wrong finger?“, Yes, I am. I married the wrong man.

☞ Ein 70-jähriger Millionär heiratet eine bildschöne 20-Jährige. Fragt sein Freund: „Wie hast du das bloß gemacht?“ „Ganz einfach“, sagt der Millionär, „ich habe ihr gesagt, ich sei 95!“

☞ A lady inserted an ad in the classifieds: 'Husband Wanted'. Next day she received a hundred letters. They all said the same thing: 'You can have mine.'

☞ Unterhalten sich zwei Senioren. Sagt der eine: „Ich habe jetzt ein neues Hörgerät und kann jetzt wieder ganz prima hören“. Darauf der andere: „Und, was hat es gekostet?“ – die Antwort: „Halb Vier“.

☞ When a woman steals your husband, there is no better revenge than to let her keep him.

☞ Zwei Rentnerpaare sind mit dem Auto auf der Autobahn unterwegs und fahren nicht mehr als 81 km/h. Ein Polizist hält das Auto an. Der Opa fragt: „Waren wir zu schnell?“ Darauf der Polizist: „Nein, aber warum fahren Sie so langsam?“ Opa: „Darf man schneller fahren?“ Polizist: „Ich denke 100 km/h kann man ruhig fahren.“ Opa: „Aber auf dem Schild steht A81.“ Polizist: „Ja, und? Was meinen Sie?“ Opa: „Na, da muss ich doch 81 km/h fahren.“ Polizist: „Nein, das ist doch nur die Nummer der Autobahn.“ Opa: „Ach so. Danke für den Hinweis.“ Der Polizist schaut auf die Rückbank des Autos und sieht zwei steif sitzende Omis mit weit aufgerissenen Augen und unendlich großen Pupillen. Da fragt der Polizist fürsorglich die beiden Rentner: „Was ist denn mit den zwei hinten los? Ist den Damen nicht gut?“ Da sagt der andere Opa: „Doch, doch. Wir kommen nur von der B252.“

☞ A woman is incomplete until she is married. Then she is finished.

☞ „Ich will nicht schon wieder zu Oma und Opa“ beschwert sich der Enkel bei

seiner Mutter, „die sitzen den ganzen Tag nur auf dem Sofa und haben nichts an!“ „Nichts an?“ fragt die Mutter entsetzt. „Nein, gar nichts. Keinen Computer, kein Fernsehen, nichts!“

☞ A little boy asked his father, „Daddy, how much does it cost to get married?“ Father replied, 'I don't know son, I'm still paying.'

☞ Zwei ältere Damen sitzen am Bankerl beim Zentralfriedhof und warten auf die Strassenbahn. Die eine ist 80, die andere 92 Jahre alt. Sagt die 92-jährige zur 80-jährigen: „Wia oid sans'n?“ Die 80-jährige: „Ochzig!“ Die 92-jährige: „Und do schminken's ihna no?“ Die 80-jährige: „Wia oid san se?“ Die 92-jährige: „Zwaraneinzg“ Die 80-jährige: „Und do fohrns no ham?“

☞ A young son asked, 'Is it true Dad, that in some parts of Africa a man doesn't know his wife until he marries her?' 'Dad replied, That happens in every country, son.'

☞ Ein altes Ehepaar sitzt bei McDonald's. Sie haben einen Hamburger gekauft, mit Pommes und einem Becher Coca Cola. Der Mann teilt den Hamburger in zwei Teile und die Pommes in zwei gleich große Portionen. Schließlich fängt er bedächtig an, einen Hamburgerteil anzuknabbern, ein paar Pommes und einen Schluck aus dem Colabecher zu sich zu nehmen. Ein mitleidvoller junger Mann vom Nebentisch steht nach einer Weile auf und sagt zu den beiden: „Bitte erlauben Sie mir Ihnen eine zweite Mahlzeit für Sie zu kaufen.“ Der alte Mann lehnt höflich ab und sagt: „das ist furchtbar nett von Ihnen. Aber wir haben nicht viel Hunger und teilen alles zwischen uns beiden“. Die Frau aber schaut weiter zu, wie ihr Mann isst und nimmt nur einen Schluck aus dem Colabecher. Nach einer Weile hat der Mann seinen Anteil der Mahlzeit verzehrt und wischt sich bedächtig den Mund ab. Der junge Mann vom Nebentisch schaut zu und hat Angst, dass das mit dem Teilen nicht ganz stimmen könnte. Er geht hinüber und fragt die Frau, auf was sie denn wartet. Darauf antwortet sie: „Auf die Zähne“.

☞ Then there was a woman who said, 'I never knew what real happiness was until I got married, and by then, it was too late.'

☞ Ein Rabe sitzt im Wald auf einem Ast. Kommt ein zweiter Rabe vorbei und fragt: „Was machst du denn da?“ „Nix, ich sitz nur da und schau blöd.“ „Klingt gut, das mach ich auch“. Und der zweite Rabe setzt sich neben den ersten auf den Ast. Kurze Zeit später kommt ein Hase daher und sieht die beiden Raben. „Was macht ihr denn da?“ „Nix, wir sitzen nur da und schauen blöd.“ „Das will ich auch probieren“, sagt der Hase und hockt sich unter den Ast. Es dauert nicht lange, da kommt ein Fuchs des Weges. Er sieht den Hasen und die beiden Raben und fragt: „Was macht ihr denn da?“ „Nix, wir sitzen nur da und schauen blöd“, erklärt ihm der Hase. „Aha“, meint der Fuchs und gesellt sich zum Hasen So hocken alle vier da, machen nix und schauen blöd, bis ein Jäger vorbeikommt und den Fuchs und den Hasen erschießt. „Siehst, was ich immer sag“, meint der eine Rabe zum anderen, „nix tun und blöd schauen geht nur in einer höheren Position.“

☞ Eine Frau geht mit ihrem Schäferhund zum Tierarzt weil der nachts furchtbar schnarcht. Sagt der Tierarzt: „Binden Sie ihm einfach zwei, drei Lorbeerblätter um seinen Schwanz, dann schnarcht er nicht mehr.“ Die Frau kann es gar nicht glauben, probiert es aber gleich noch an diesem Abend aus. Und der Arzt hatte Recht, der Hund schnarchte überhaupt nicht. Dies erzählte die Frau ihrer Freundin, die sich dabei dachte: „Wenn das bei dem Schäferhund funktioniert, klappt das bei meinem Mann bestimmt auch.“ Gesagt, getan. Am nächsten Morgen wacht der Mann auf und geht ins Bad. Als er in den Spiegel schaut und die Lorbeerblätter sieht, erschrickt er und greift sofort zum Telefon um seinen Freund anzurufen. „Du Peter, wir waren doch gestern Abend beim Kegeln, oder?“ „Ja.“ „Und danach waren wir doch noch im Puff, oder?“ „Richtig.“ „Sag mal, weißt du irgendwas von einer Siegerehrung?“

☞ Was sind 1.000 Rechtsanwälte aneinandergekettet auf dem Meeresgrund? Ein guter Anfang...

